

460

Proyecto de prolongación
DEL
paseo de la Castellana

Real orden del Directorio Militar de 30 de octubre de 1924, nombrando la Comisión dictaminadora del proyecto de prolongación del paseo de la Castellana, informe del Concejal D. Agustín G. de Amezúa y Mazo dando cuenta de los trabajos de la delegación del Ayuntamiento en la Comisión y acuerdo del excelentísimo Ayuntamiento Pleno de 30 de junio de 1925



PROYECTO

DE

PROLONGACIÓN DEL PASEO DE LA CASTELLANA

REAL ORDEN DEL DIRECTORIO MILITAR DE 30 DE OCTUBRE DE 1924,
NOMBRANDO LA COMISIÓN DICTAMINADORA DEL PROYECTO DE PROLONGACIÓN DEL PASEO
DE LA CASTELLANA, INFORME DEL CONCEJAL D. AGUSTÍN G. DE AMEZÚA Y MAZO
DANDO CUENTA DE LOS TRABAJOS DE LA DELEGACIÓN DEL AYUNTAMIENTO
EN LA COMISIÓN Y ACUERDO DEL EXCELENTÍSIMO AYUNTAMIENTO PLENO
DE 30 DE JUNIO DE 1925



MADRID

—
IMPRENTA MUNICIPAL

1925

Ayuntamiento de Madrid

REAL ORDEN CIRCULAR

EXCELENTÍSIMO SEÑOR:

En estudio desde el año 1910 el proyecto de prolongación del paseo de la Castellana, cuya ejecución es demandada imperiosamente, y paralizada su realización por la dificultad de armonizar los intereses del Estado con las aspiraciones del Ayuntamiento de Madrid.

S. M. el Rey (q. D. g.) ha tenido a bien disponer:

Primero. Con el fin de encontrar una solución justa, que permita realizar con rapidez tan importante mejora en la capital de la Nación, se nombra una Comisión, que presidirá el excelentísimo señor General D. Luis Navarro y Alonso de Celada, Vocal del Directorio Militar, y de la que formarán parte, como Vicepresidente, el Teniente Coronel de Ingenieros, con destino en el Ministerio de la Guerra, D. Luis Ugarte y Sáinz, y como Vocales, en representación del Ministerio de Hacienda, el Jefe de Administración de tercera clase de la Dirección general de Rentas públicas, D. José Trullás, y en la del Ayuntamiento de Madrid, el Concejal D. Agustín González Amezúa y el Arquitecto decano de dicho Ayuntamiento, D. José López Sallaberry.

Segundo. Quedan nombrados, con el carácter de Adjuntos a dicha Comisión, el Concejal del excelentísimo Ayuntamiento de esta Corte, D. Lorenzo Coullaut Valera, el Ingeniero de Vías y Obras del mismo, D. Pedro Núñez Granés, y el Secretario de la Cámara de la Propiedad urbana de esta Corte, D. Manuel Cejuela, los cuales concurrirán con voz y voto a la Comisión, cuando, por estimarlo necesario, ésta así lo determine.

Tercero. Desempeñará el cargo de Secretario de la Comisión, sin voto, el Comandante de Estado Mayor, con destino en el Directorio Militar, D. Javier Linares Aranzabe.

Cuarto. A dicha Comisión le serán facilitados por los Departamentos ministeriales, Corporaciones y organismos, sin demora alguna, cuantos antecedentes y auxilios considere necesarios para el mejor desempeño de su cometido.

Quinto. Una vez que la Comisión acuerde sus conclusiones, será elevado el informe al Directorio Militar para la resolución que corresponda.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a V. E. muchos años.

Madrid, 30 de octubre de 1924.—*El Marqués de Magaz.*

EXCELENTÍSIMO SEÑOR:

Propuesto honrosamente por V. E. al Directorio Militar, el Concejal que suscribe, en unión de mi ilustre compañero D. Lorenzo Coullaut Valera, y de los dignos funcionarios técnicos del Municipio D. José López Sallaberry, Decano de los Arquitectos municipales, y D. Pedro Núñez Granés, Ingeniero Director de Vías públicas, cuyos solos nombres, tan ligados con el embellecimiento y expansión de Madrid, ahorran todo elogio, a fin de formar parte en representación del excelentísimo Ayuntamiento de la Comisión oficial nombrada por Real orden de 30 de octubre de 1924 para el estudio de la prolongación del paseo de la Castellana, constituida bajo la presidencia del Vocal del Directorio Militar el excelentísimo señor General D. Luis Navarro y Alonso de Celada, cúpleme en nombre de mis compañeros antes mencionados, y en el mío propio, dar cuenta a V. E. de los trabajos realizados por la citada Comisión, acuerdos provisionalmente recaídos y situación actual de la tantas veces propuesta reforma urbana con el fin de que, debida y minuciosamente informado, pueda V. E. adoptar aquellas iniciativas y mociones que permitan dar estado municipal a proyecto tan íntimamente trabado con el problema del Extrarradio, por V. E. venturosamente impelido en vías de próxima ejecución, y con el mejoramiento de Madrid, buscando su expansión y progreso por una de sus salidas más nobles, sanas y favorablemente orientadas.

Dada la complejidad del asunto y las diversas alternativas porque ha pasado, habrá de permitirme V. E. que, dentro de la brevedad posible, las recoja todas, en méritos de una completa ilustración por parte del excelentísimo Ayuntamiento, a cuyo Pleno toca estatutariamente decidirla en su día.

I

Antecedentes municipales del asunto.— Su breve historia.— Causas de su fracaso

Cuando en 1831 el ilustre y benemérito cronista de la Villa y Corte D. Ramón de Mesonero Romanos publicaba su *Manual histórico topográfico administrativo y artístico de Madrid*, al describir la apertura del paseo recientemente abierto desde la Puerta de Recoletos a la Fuente Castellana, y que sus contemporáneos bautizaron con el nombre de «Delicias de Isabel II», ponderando el empeño que el Ayuntamiento había puesto en la conclusión de obra tan beneficiosa, alababa el celo de su Corregidor, Marqués de Pontejos, y la actividad e inteligencia del caballero Regidor D. Luis Campos, al terminar un paseo «que por su situación, comodidad y belleza—decía—es, sin disputa, el primero de los que adornan las «inmediaciones» de Madrid». No podía sospechar el simpático cronista que años después aquel paseo de las «inmediaciones» pudiese ser el eje de un nuevo Madrid, y que a sus costados se levantara una nueva ciudad con barrios populosos y monumentales edificios, como ha sucedido. Y, sin embargo, treinta y siete años después, en 1868, a propuesta del erudito cronista que fué también de nuestra Villa D. Angel Fernández de los Ríos, se emprendía—según él mismo nos refiere en su *Guía de Madrid* (Madrid, 1876, pág. 338)—«la prolongación» de la Castellana (por vez primera sonaba esta palabra

en la historia municipal) desde la plaza de Colón hasta el Obelisco, en la forma y con el trazado que hoy conserva.

Aquí parecía haber hallado su término, pero las nuevas edificaciones y barriadas fueron poco a poco desbordando la primitiva terminación y planteando con ello la necesidad de continuar aquella prolongación, tan feliz y acertadamente iniciada, como queda dicho. A nadie mejor que al Municipio tocaba recoger y dar realidad a los deseos y propuestas que a tal objeto surgían un día y otro, bien en las columnas de la Prensa, bien en el seno mismo de la Corporación. Por ello puede asegurarse para honra suya, que fueron siempre vehementes y constantes sus anhelos para lograr la prolongación del paseo de la Castellana. Pero tales propósitos se estrellaron constantemente también ante dos escollos en que naufragaban las iniciativas edilicias; por una parte el «tapón» del Hipódromo actual, propiedad del Estado por adquisición que hizo del mismo en 1877, sin cuyo beneplácito y cooperación era manifiestamente imposible el atravesarlo; y en segundo lugar, el extraordinario esfuerzo económico que entrañaba la ejecución total de la reforma para el Erario municipal, sin el crédito y solidez de que goza ahora. Pero dígame en acatamiento a la verdad y honra de nuestra Corporación, de ambos obstáculos fué siempre el primero, el emplazamiento del Hipódromo, el real e insuperable, y no cabe duda que, a haberse salvado, no se hubiese detenido el Ayuntamiento en invertir los millones que pedía la reforma. Basta repasar para ello los varios expedientes (alguno muy voluminoso) que se incoaron a tal efecto, y que ahora tengo a la vista, para apreciar en todos, con la sincera voluntad del Concejo, la persistencia de una misma causa común a su fracaso, a saber la repugnancia del Estado a desprenderse de los terrenos del Hipódromo, que exigían la reclamada prolongación.

Comienzan estos intentos en 1908, año en el cual, y por mandato de la Alcaldía Presidencia, regentada a la sazón por el señor Conde de Peñalver, el Ingeniero de Vías públicas municipales, D. Pedro Núñez Granés; D. Pablo Aranda, Arquitecto de la Villa, y el Ingeniero de Parques y Jardines, D. Celedonio Rodríguez, hacen un tanteo de alineaciones y rasantes para la prolongación del paseo de la Castellana hasta la carretera de Francia, trabajo que la Dirección de Vías públicas remitió con carácter particular a dicha Alcaldía en 22 de octubre de 1908.

Posteriormente, con fecha 14 de febrero de 1910, dos Concejales, los Sres. Corona y Fraile, presentan al Ayuntamiento una proposición para que por la Dirección de Vías públicas del Municipio, se proceda a ultimar oficialmente el anterior proyecto de alineaciones, con los complementarios de urbanización, expropiaciones y aprovechamiento en venta de los solares de los terrenos del actual Hipódromo, solicitando del Gobierno la presentación del oportuno proyecto de ley para la cesión de aquéllos al Ayuntamiento, adquiriendo éste en cambio el compromiso de sustituirle por otro en el plazo de tres años, previa la aprobación por el Ministerio de Fomento del correspondiente proyecto de emplazamiento y construcción. Dada a esta propuesta los trámites legales, en sesión de 15 de abril de 1910, el Ayuntamiento acordó dirigirse al Gobierno de S. M., por conducto del señor Ministro de Fomento, exponiendo los obstáculos que detenían la prolongación del paseo de la Castellana, sus patentes ventajas, necesidad y urgencia en relación a la expansión de Madrid y terminación del proyecto de Extrarradio, irrealizable de todo punto mientras el Hipódromo conservase su emplazamiento actual, solicitando en su vista la cesión gratuita de los terrenos que ocupa. Así lo hizo la digna Alcaldía Presidencia de entonces, ocupada por D. José Francos Rodríguez, en escrito que lleva fecha de 30 de abril de 1910. ¡Nadie podía tachar de perezosa a la Administración municipal, cuando en tan breve período había dado forma legal a las aspiraciones del Concejo, fundadas ya en los estudios particulares de la Comisión mencionada, que un año después, al aprobarse en 31 de marzo de 1911 el plan de Extrarradio, quedaban sancionados e incorporados a él en la parte comprendida entre la estatua de Isabel la Católica y la glorieta proyectada en las inmediaciones del término municipal, o sea hasta donde llegaba, por la legislación vigente, la jurisdicción del Ayuntamiento.

Por desgracia no resplandeció en el Estado paralela diligencia. Transcurrieron más de dos años desde la solicitud de la Alcaldía sin que del Ministerio de Fomento se obtuviese respuesta

alguna; en vista de lo cual, la Comisión especial de urbanización del Extrarradio con fecha 8 de agosto de 1912, acordó proponer a la Alcaldía se reprodujera su primitiva solicitud, como en efecto se hizo por escrito de 1 de octubre del mismo año, encareciendo las razones que justificaban la importancia y urgencia de la obra. Por fin, por Real orden comunicada en 25 de noviembre de 1912, el Ministerio de Fomento acordó reclamar del Ayuntamiento los proyectos y planos referentes a la obra que trataba de ejecutar en los terrenos pedidos del Hipódromo, como base indispensable para su tramitación, documentos que en efecto aparecen enviados por decreto de la Alcaldía al mismo departamento ministerial en 2 de diciembre siguiente. A la vista de ellos, la Dirección general de Propiedades e impuestos, con fecha 13 de junio de 1913, fundándose en la Real orden dictada por el Ministerio de Fomento con fecha 16 de abril anterior que no aparece en el expediente, comunicó a nuestra Corporación, que para la cesión gratuita de los terrenos solicitados precisaba la obligación expresa que había de contraer el Ayuntamiento de Madrid de proporcionar en cambio terrenos adecuados para el cumplimiento del servicio a que a la sazón estaba afecto el Hipódromo.

Otras reformas, proyectos y preocupaciones debieron de embargar la atención del Municipio cuando transcurrieron tres años sin que avanzase el proyecto un solo paso. Digo mal, entretanto el funcionario del Concejo D. Ricardo de Oteyza, arrancando del primitivo proyecto de los señores Núñez Granés, Aranda y Rodrigáñez, cuyo estudio de urbanización tenía que estar naturalmente circunscrito al término municipal, y sobre la base del plan de Extrarradio, desarrollaba en su totalidad la prolongación de la Castellana hasta su intersección con la carretera de Francia, en proyecto que con fecha 20 de abril de 1915 ofrece a la Alcaldía Presidencia ocupada a la sazón por D. Carlos Prast; a la vista de él, dicha Alcaldía eleva al Ayuntamiento en 18 de mayo siguiente extensa moción acordando oficialmente, y por vez primera, aquella prolongación; que se solicitase nuevamente del Gobierno la cesión gratuita de la totalidad de los terrenos, parte para las nuevas vías públicas resultantes de la reforma y el resto para su enajenación en solares con destino exclusivo a su costeamiento, y, por último, la adquisición por el Ayuntamiento de la mayor extensión de terrenos posible en lugar conveniente y con acceso a la prolongación del paseo de la Castellana, para dedicarlo a la plantación de arbolado en grandes masas, a parque de deportes y un nuevo Hipódromo, construyendo éste de acuerdo en un todo y para su cesión al Ministerio de Fomento en sustitución del actual, para lo cual, una vez acordado lo anterior, se procedería urgentemente a formular los proyectos complementarios y pliegos de condiciones para la más rápida ejecución de las obras.

Aprobó el Ayuntamiento tan notable moción en sesión pública ordinaria de 21 de mayo siguiente (1915); elevóse pocos días (28 de mayo) instancia al señor Ministro de Hacienda reproduciendo los fundamentos y conclusiones del acuerdo municipal, que tantas, tan seguras y buenas prendas daba para la mejor ejecución de la obra; por la celosa Dirección de Vías públicas municipales, regentada por el Sr. Núñez Granés, se formularon en amplio y minucioso informe de 5 de julio de 1915 las bases que debían presidir al concurso para adquisición por el Ayuntamiento de los terrenos necesarios en cumplimiento del extenso plan aprobado por la Corporación, bases tan meditadas y viables que no han perdido hoy nada de su actualidad de ayer y a ellas deberá atenderse el Ayuntamiento en el porvenir; reclamó entretanto la Dirección general de Propiedades e Impuestos (2 de julio de 1915) la remisión al Ministerio de Hacienda de diversos particulares (Certificación del acuerdo municipal; Memoria y plano de los terrenos ofrecidos por el Ayuntamiento en sustitución del Hipódromo con los proyectos definitivos de la reforma); mas no por eso logró adelantar sensiblemente el expediente incoado, deteniendo su marcha los mismos embarazosos trámites de él y la poco favorable disposición del Gobierno a que se realizase la obra, traslucida notoriamente en las formalidades, requisitos y condiciones de toda laya con que a cada momento frenaba y detenía el ardoroso impulso municipal.

No por ello hubo de apagarse; y así durante el mandato del Sr. Prado y Palacio, que sucedió en la Alcaldía al Sr. Prast, se advierten en el expediente señaladas huellas del persistente espí-

ritu que animaba a la Corporación, como fué la exposición elevada al Gobierno de S. M. en solitud de que se adoptase una disposición legislativa para realizar el proyecto de prolongación del paseo de la Castellana (4 de noviembre de 1915) y que aprobó la Corporación en sesión pública de 6 de noviembre, acogiendo tanto la orientación fundamental que representaba, como el deseo unánime de cooperar a remediar mediante la realización del proyecto, la honda crisis de trabajo que en aquella sazón y preludio del invierno aquejaba a la clase obrera de Madrid; exposición que se reproducía en instancia dirigida por el Ayuntamiento en virtud del mismo acuerdo al señor Ministro de Hacienda con la misma fecha (6 de noviembre) e iguales conclusiones de orden técnico-viario. Poco después, la Junta Consultiva de Obras del Ayuntamiento, respondiendo a antiguas e insistentes demandas de algunos señores Concejales, emitía en 22 de agosto del siguiente año (1916) amplio informe, donde después de analizar someramente los cuatro proyectos iniciales redactados hasta entonces para la prolongación del paseo de la Castellana fijaba las condiciones técnicas que debían presidir al proyecto definitivo. Estos cuatro proyectos eran los siguientes:

Primero. El trazado por los Sres. Núñez Granés, Aranda y Rodrigáñez en 1908 con carácter oficioso, como queda dicho.

Segundo. El presentado por el funcionario municipal Sr. Oteyza en 1913 y ofrecido gratuitamente a la Corporación con fecha 20 de abril de 1915.

Tercero. El ofrecido al Ayuntamiento generosamente también por D. Enrique Crooke y Larios, Ingeniero de caminos e ilustre autor de varios planos de reformas urbanas para la ciudad de Málaga, cuyas características principales aparecen inspiradas en la hermosa Avenida de los Campos Elíseos y plaza de la Estrella de París, con otras variantes en trazado, anchura, destino y urbanización con relación a los anteriores que no son del caso, aunque siempre con el espíritu del más liberal desprendimiento por su parte, noble y patriótica intención, y, por último, el

Cuarto. Redactado personalmente por el Ingeniero Director de Vías públicas, D. Pedro Núñez Granés, y presentado al Ayuntamiento en 1915, limitado por entonces a tres planos comprensivos del trazado horizontal, perfiles transversales respectivos de la prolongación susodicha.

Entre tanto, la Dirección de Vías públicas municipales, en cumplimiento de dos decretos de la Alcaldía Presidencia, fechas 21 de enero y 26 de febrero de aquel mismo año de 1916, proseguía afanosa y diligentemente los estudios, trabajos del campo, cálculos y levantamiento de planos necesarios sobre redacción del proyecto definitivo para la prolongación del paseo de la Castellana, trabajos que, después de varios incidentes, que por brevedad omito ahora, cristalizaron en el hermoso proyecto que con extensa y bien escrita Memoria, acompañada de los anejos correspondientes y obligados a todo proyecto, como planos, estado de rasantes, cuadro de expropiaciones y presupuesto, todo ello minuciosa y parcialmente calculado, presenta a la Alcaldía Presidencia con oficio de 28 de septiembre de 1916. Base fundamental de este proyecto de la reforma urbana que nos ocupa, no he de detenerme ahora en su análisis, supuesto que estando impreso por la Corporación municipal, y conocido ya en todas sus partes por V. E., incurriría en censurable prolijidad si lo hiciera, tanto más que páginas adelante habré de volver sobre él, como merece. Básteme decir entretanto que, gracias a este proyecto, la prolongación de la Castellana podría ser en breve un hecho vivo, y que sirviéndonos de él como de guía principal, y sin perjuicio de las modificaciones que el Ayuntamiento pueda y haya de introducir en él, si la reforma se lleva a cabo, es ineludible que habrá de serlo siguiendo las líneas principales de este documento y notable trabajo.

Por desgracia, en aquellos momentos, pudo considerarse como baldío y malogrado, toda vez que con fecha 19 de febrero de aquel mismo año de 1916, la Dirección general de Propiedades e impuestos, comunicaba a la Alcaldía Presidencia Real orden de 5 del citado mes, en la cual, apoyándose en diferentes textos legales venía en su parte dispositiva a denegar terminantemente la petición de cesión gratuita de los terrenos del Hipódromo que para la prolongación del paseo de la Castellana tenía porfiada y celosamente solicitado el Ayuntamiento durante el transcurso de siete años.

No hubo Gobierno alguno por entonces, que recogiendo las justas y solícitas llamadas del Concejo, presentase a las Cortes el oportuno proyecto de ley, base inexcusable para la pretendida cesión; tampoco sintieron los numerosos representantes de la Villa en el Parlamento un soplo de inspiración feliz, ni encontraron ánimos bastantes para avivar la flaca y dormida voluntad ministerial mediante una proposición de ley, tan hacendera y lógica que ella misma hubiese salido ágil y suelta de los puntos de su pluma; nada de extraño tiene por tanto, que ante semejante inacción e indiferencia, la prosaica Administración española, apretase todavía más el balduque que cerraba el expediente, y dando fin por entonces a las previsoras iniciativas municipales en pro del proyecto que tan económica y fácil realización hubiera podido tener en aquellos años.

A pesar de este fracaso, ajeno en un todo a la voluntad del Ayuntamiento, todavía se intentó por éste infundir indirectamente nueva vida al proyecto; y dado que la actitud del Estado no permitía esperanza alguna para la urbanización del primer trozo, o sea el del Hipódromo propiamente tal, acudióse a una fórmula ingeniosa que, a triunfar, hubiera indudablemente simplificado el problema. Consistía esta fórmula en prescindir momentáneamente del Hipódromo e intentar la prolongación de la Castellana, dejando a las espaldas esta solución de continuidad cuando menos en los dos últimos trozos, a saber: desde la conclusión del Hipódromo hasta el límite del término municipal y desde este límite, entrando en el de Chamartín, hasta su confluencia con la carretera de Francia, en el sitio llamado «Hotel del Negro», punto final reconocido como más acertado en todos los proyectos. Mas para ello era menester primero recabar de los propietarios de los terrenos de estos dos trozos el necesario consentimiento para su ocupación, bien por cesión gratuita, fundándose en el extraordinario incremento de valor que adquirirían los restantes inmediatos, bien por simple ocupación, reservándose los derechos que en su día pudiesen serles reconocidos, al igual que a los demás propietarios del Extrarradio, por la ley que hubiera de dictarse para la urbanización de esta zona. A tal fórmula, propuesta celosamente por la Dirección de Vías públicas en su constante afán de llevar a cabo la reforma, obedeció la moción que D. Luis Silvela, siendo Alcalde Presidente, dirigió al excelentísimo Ayuntamiento con fecha 8 de junio de 1918 y que, tras prolija tramitación, fué aprobada año y medio después en sesión pública ordinaria de 31 de octubre de 1919. Pero también e infortunadamente fracasó, pues convocados oficialmente los propietarios de los terrenos a que afectaba la moción referida y celebrada la reunión el 1 de diciembre de 1919, no obstante la buena y paladina disposición de ánimo de la mayoría, no se pudo alcanzar la unanimidad necesaria para que la fórmula surtiese el efecto apetecido. Cerróse, pues, nuevamente el expediente y, salvo dos posteriores acertadas intervenciones del Sr. Sallaberry, Arquitecto Decano de la Corporación, quien, en oficio de 11 de noviembre de 1921, reclamó los antecedentes del asunto para proponer ciertas modificaciones de destino y distribución en el trabajo del Sr. Núñez Granés, según Memoria que con sus planos correspondientes lleva fecha de 31 de mayo de 1921, y el desarrollo que poco después, en escrito de 11 de febrero de 1922, hizo de su pensamiento de la plaza Monumental de América, felices iniciativas de que más adelante habré de ocuparme, el expediente principal para el estudio de la prolongación del paseo de la Castellana, abierto en 1910, volvió a sumirse, falto del necesario calor gubernamental, en nuevo e ininterrumpido marasmo, lógico y lastimoso paradero de las estériles fatigas y baldíos esfuerzos consumidos en los doce años precedentes.

Igual suerte hubieron de correr otros dos expedientes parciales incoados a consecuencia del principal de la prolongación de la Castellana, generosos aunque fracasados intentos municipales en persecución de la fórmula tantas veces ansiada de sustitución del antiguo Hipódromo por otro nuevo. A consecuencia de la moción de la Alcaldía Presidencia, fecha 18 de mayo de 1915, antes reseñada, y uno de cuyos particulares proponía la adquisición de los terrenos necesarios para la construcción del nuevo Hipódromo que hubiera de cederse al Estado en compensación del actual, y previos los obligados trámites, dictámenes de las Comisiones correspondientes e informe de la Junta Consultiva, acordó el Ayuntamiento en sesión de 4 de agosto de 1916, la apertura de un concurso para la adquisición de aquellos terrenos con sujeción a las bases que había formulado

la Dirección de Vías públicas municipales, bases que fueron anunciadas en el *Boletín del Ayuntamiento de Madrid* del 21 de agosto de 1916 y el *Boletín oficial* de la provincia de Madrid de 24 del mismo mes. Las condiciones principales del abierto concurso fueron las siguientes:

Superficie exigida.—30 hectáreas en un solo lote, gran dotación de agua, precio económico, gran altitud, forma regular, pago en varias anualidades, sin grandes desmontes ni desniveles y de fácil unión viaria con la prolongación de la Castellana. Por desgracia hubo que declarar desierto también este concurso, porque no llegó a presentarse dentro de él proposición alguna. Nuevamente y por moción del Sr. D. Luis Silvela, ocupando la Alcaldía Presidencia, intentóse la celebración de otro concurso sobre las mismas bases del anterior y agregando una cláusula que garantizaba un módico interés a los propietarios que acudiesen a él; pero, no obstante el dictamen favorable de la Comisión de Fomento, la moción susodicha no prosperó y hubo a la postre que abandonar el propósito después de cinco años de infructuosos esfuerzos para realizarle.

No ha tenido, por último, mayor fortuna, al menos hasta ahora, el expediente abierto a consecuencia de la moción fecha 28 de mayo de 1921, debida al señor Conde de Limpias siendo Alcalde Presidente. Aspiraba con ella, en propósito acaso un tanto ambicioso, a la adquisición de 70 hectáreas de terreno en condiciones adecuadas para poder verificar exposiciones nacionales o regionales, ferias, campos de deporte e instalaciones de un nuevo Hipódromo a cambio del actual, favoreciendo con ello la prolongación de la Castellana. Solicitaba, al efecto, del excelentísimo Ayuntamiento la celebración de un concurso para su adquisición con sujeción a bases casi idénticas a las propuestas por la Dirección de Vías públicas antes señaladas. Pasó la moción a estudio de la Comisión correspondiente, transcurrieron dos años, informó favorablemente el Sr. Núñez Granés con fecha 26 de octubre de 1923, envióse después a ponencia de un señor Concejal y por dimisión de éste quedó empantanado el expediente como lo estaba ya el principal, esperando uno y otros el advenimiento de tiempos mejores que trajeran consigo la buena fortuna de su realización definitiva. De los de ahora habrá pues que esperarlo, si no nos faltan, como es de suponer, la cooperación del Estado primeramente y la voluntad decidida del Ayuntamiento actual después para coronar reforma tan necesaria.

II

Razones que justifican y exigen esta mejora urbana

Toda esta larga cadena de mociones, proyectos, planes y trámites, daban claramente a entender, que al persistir un día y otro el Ayuntamiento en su propósito de prolongación de la Castellana, obraba bajo la acción, no de influencias particulares o momentáneos entusiasmos, sino de causas justas, fundamentales y palpables. Basta, en efecto, atalayar el asunto, bien desde los folios mismos de los varios expedientes promovidos para lograrlo, bien ahorrando tal esfuerzo desde un simple plano de Madrid y su Extrarradio, para percatarse de los fundamentos de salubridad, estética y conveniencia que imponen la reforma.

Con palabras elocuentes e insustituibles lo han expresado así los dignos técnicos municipales que se han ocupado de la cuestión. Por un lado el crecimiento progresivo de la población y la crisis consiguiente de la vivienda, piden clamorosamente la expansión y ensanche de Madrid: «Por ningún punto de la población —nos dirá textualmente nuestro Arquitecto Decano, Sr. Sallaberry— puede intentarse con éxito comparable al que se conseguirá por su zona Norte, que es la que reúne mejores y más adecuadas condiciones para que la expansión de la capital resulte más bella, salubre y de fácil urbanización.» Demanda de manera imperiosa la prolongación del paseo de la Castellana—decía el excelentísimo Ayuntamiento en la exposición elevada al Gobierno

de S. M. en 4 de noviembre de 1915, antes mencionada—el rápido desarrollo de nuestra Metrópoli, que exige dar cauces y proporcionar zonas por donde corra y se dilate la vida urbana en las condiciones de higiene, amplitud y belleza que imponen los progresos del moderno vivir. Entre estas zonas, ninguna cual la Norte reúne condiciones adecuadas para la fácil expansión de Madrid. Mas el desarrollo de dicha zona, hállase dificultado hoy por falta de fáciles comunicaciones y por el emplazamiento del actual Hipódromo. Conseguiríase extender rápidamente la vida por ella, abriendo una gran vía que la pusiera en comunicación directa con el centro de la urbe, y haciendo desaparecer el actual Hipódromo, cuando, sustituido por otro, no tuviera ya razón de existencia, Basta lanzar una mirada al plano de Madrid —prosigue—para ver que la vía que nos ocupa, no puede ser otra que la prolongación del paseo de la Castellana. No sólo son las razones que rápidamente quedan expuestas las que demuestran la conveniencia de abrir esa vía. Demandan también su apertura, la necesidad de establecer fáciles comunicaciones a través del moderno Puente de la Princesa, entre la carretera de Francia y las tres que concurren en el Puente de Toledo; la de unir por cómodos y amplios accesos, las popularísimas barriadas del Norte (Cuatro Caminos, Bellas Vistas, Tetuán y Maudes) con las no menos importantes del Nordeste y Sur (barrios de Salamanca, Guindalera, Prosperidad, Pacífico, Delicias y Peñuelas;) la de desarrollar la riqueza pública y privada fomentando la edificación, consecuencia obligada de la apertura de toda gran vía racionalmente trazada; la de descongestionar ese incomparable paseo, hermosa joya de nuestra Corte, plétórica de vida y movimiento en determinadas épocas del año, y, finalmente, la de convertirle en una de las más suntuosas avenidas de las metrópolis mundiales.» Además, la referida prolongación habrá de ser, asimismo, una causa importante para determinar la variación del emplazamiento del actual Hipódromo, absolutamente necesaria para el desarrollo de la zona Norte de Madrid, dificultado hoy por aquél, por impedir la ejecución del paseo de Ronda del Ensanche, en la parte que éste le afecta, estableciendo una solución de continuidad entre los trozos de dicho paseo ya construídos (Cuatro Caminos-Hipódromo), el hoy en ejecución Hipódromo-López de Hoyos) y el ya abierto al tránsito público (López de Hoyos-Hospital de San Juan de Dios); trozos del referido paseo que, sin la existencia de dicha solución de continuidad, constituirán una magnífica vía de cintura de 40 metros de latitud y de cerca de cinco kilómetros de longitud».

Razones convincentes en un todo, que años antes había consignado en parecidos términos el Alcalde Presidente Sr. Prats en su moción al Ayuntamiento fecha 18 de mayo de 1915, ya mencionada, y que por brevedad no repito ahora.

Y hay que decir en honra de nuestra Administración municipal, tantas veces injustamente censurada, que, percatándose desde un principio de la importancia y del coste grande de esta reforma viaria, una y otra vez propugnó la urgencia de la obra, no sólo por lo que significaba en sí misma, como ante el temor de que los años trajesen consigo encarecimientos inevitables que la hicieran difícil o imposible. «La variación de emplazamiento del Hipódromo—escribe el señor Núñez Granés en su informe de 5 de julio de 1915—que hoy es fácil y puede hacerse en condiciones económicas muy ventajosas, sería difícil y costosísima dentro de algunos años, pues el incremento de valor en los terrenos y su parcelación inevitable, provocarían, con la incoación de multitud de lentos y enojosos expedientes, el pago de grandes sumas.» Y agregaba este dato, concluyente a todas luces: «Para construir el actual Hipódromo, vías de acceso y envolventes del mismo, se compraron en 18 de diciembre de 1877, 20 hectáreas que costaron 671.035 pesetas. Estas hectáreas valen hoy más de 10.000.000.»

Salubridad, por lo imejorable de su emplazamiento; conveniencia en relación con la red de comunicaciones urbanas de Madrid y embellecimiento de la capital de la Nación, que llegaría a poseer mediante esta reforma, una amplia, soberbia y dilatada avenida, con más de seis kilómetros de longitud, acaso no igualada en Europa, son causas, pues, justificadísimas y concluyentes que abonan su rápida y total ejecución, hacedera todavía hoy; imposible, a no dudarlo, si dejamos transcurrir un período de años igual al perdido en los penosos y estériles esfuerzos antes reseña-

dos. Agréguese una consideración postrera, estrechamente ligada con planes de V. E., que ha hecho asimismo suyos este Ayuntamiento, a saber: la terminación del proyecto de urbanización del Extrarradio, que quedaría incompleto y malogrado, si tras el valladar del actual Hipódromo, dejásemos la amplia zona Norte por urbanizar y embellecer, y díganse si son menester mayores argumentos o razones para justificar la procedencia urgente de la reforma.

III

Creación de la Comisión oficial por el Directorio militar y trabajos de la misma

Así lo debió sentir igualmente el Directorio militar cuando por Real orden de 30 de octubre de 1924, reconociendo que la prolongación del paseo de la Castellana era obra demandada imperiosamente por el progreso municipal y que su realización estaba paralizada por la dificultad de armonizar los intereses del Estado con las aspiraciones del Ayuntamiento, legítimos a no dudarlo como se ha visto, procedió al nombramiento de una Comisión oficial, a la cual encomendó el estudio del asunto con el fin de encontrar una solución justa que permitiese realizar con rapidez tan importante mejora, disponiendo que una vez que la misma Comisión acordara sus conclusiones se elevaran con su informe al Directorio militar para la resolución correspondiente. Fueron designados y forman dicha Comisión el excelentísimo señor D. Luis Navarro Alonso de Celada, Vocal del Directorio militar, como Presidente; el Teniente Coronel de Ingenieros D. Luis Ugarte y Sáiz, como Vicepresidente; el Jefe de Administración local D. José Trullás, en representación del Ministerio de Hacienda; en la del Ayuntamiento, el Concejal que suscribe y el Decano de los Arquitectos municipales Sr. López Sallaberry, y como adjuntos el Concejal Sr. Coullaut Valera, el Ingeniero Director de Vías públicas, Sr. Núñez Granés, y el Secretario de la Cámara de la propiedad Urbana de esta Corte, D. Manuel Cejuela.

Posteriormente se acordó la agregación a la misma del Ingeniero Agrónomo D. Narciso Ullastres, y en representación de la Junta para el Fomento de la Cría caballar, entidad a la que el Estado tiene concedido el disfrute del actual Hipódromo, el señor Marqués de Martorell, ocupando su lugar a su sentido fallecimiento el señor Conde de la Cimera, de probada y singular competencia en todo lo relacionado con el deporte hípico. Finalmente, para el cargo de Secretario se designó al Comandante de Estado Mayor D. Javier Linares.

No he de fatigar a V. E. con la exposición minuciosa de los trabajos de esta Comisión en las numerosas reuniones que desde su creación hasta el día ha celebrado. Básteme consignar como ambiente de todas el espíritu de franca concordia que ha animado en todo momento a los celosos representantes de la Hacienda pública, Sres. Trullás y Ullastres, como me es muy grato dar fe del acierto y tacto singulares con que encauzaron los debates y supieron armonizar los a veces contrapuestos intereses de la Administración y del Ayuntamiento, tanto el Presidente de la Comisión, señor General Navarro, como el Sr. Ugarte, que presidió las sesiones de la ponencia que en un principio se nombró para recoger los antecedentes de la cuestión y preparar las conclusiones definitivas.

Todos estos trabajos aparecen minuciosamente reflejados en las extensas actas que de dichas sesiones plenarias se levantaron, al cabo de las cuales y despejados los numerosos extremos y cuestiones incidentales, nacidas bien del problema mismo, bien íntimamente relacionadas con ellas, llegó la Comisión a coincidir en tres postulados, fundamento a su vez en de sus posteriores acuerdos y conclusiones. Los postulados fueron estos:

Primero. Urgencia de acometer resueltamente la prolongación del paseo de la Castellana, reconociendo que una mayor demora sobre la ya sufrida haría la solución difícilísima o imposible.

Segundo. Expresión de la buena y sincera voluntad del Ayuntamiento para realizarla, confirmando una vez más su antigua y ya demostrada aspiración en pro de ella.

Tercero. Necesidad inexcusable de la cooperación y ayuda del Estado en forma no gravosa para el Tesoro, pero real y efectiva, habida cuenta, tanto de los extraordinarios dispendios que para el Municipio habrá de entrañar su ejecución, como en vista de las obligaciones consiguientes que se derivarán para el mismo.

En desarrollo de estos postulados y entrando ya de lleno en su cometido, la Comisión ha llegado a formular y aprobar unánimemente las bases que siguen:

Primera. Cesión gratuita por el Estado al Ayuntamiento, como máximo, de 106.532 metros cuadrados para vía pública dentro del Hipódromo actual.

Segunda. Compromiso y obligación por parte del Ayuntamiento de sustituir el actual Hipódromo por otro nuevo, entregándolo totalmente habilitado para este deporte.

Tercera. Cesión gratuita por el Estado al Ayuntamiento de una superficie determinada de solares resultantes de la urbanización del Hipódromo como compensación del importe que se invierta en la sustitución del Hipódromo antes dicha.

Cada una de estas bases tiene el origen y fundamento siguiente:

1.º *Cesión gratuita al Ayuntamiento por el Estado de una superficie que a lo sumo pueda alcanzar una extensión de 106,532 metros cuadrados.*—Esta cifra es la necesaria para vía pública dentro de los terrenos del actual Hipódromo, según avance y dibujo suscrito por los señores que forman la Comisión de expansión de Madrid, quien habrá de incluir en su día la prolongación de que nos ocupamos, en el proyecto de expansión de nuestra Corte.

2.º *Compromiso por parte del Ayuntamiento de sustitución del actual Hipódromo por otro.*—Éste ha sido siempre el nudo de la cuestión, por entender el Estado que su conservación era consubstancial a la reforma; desaparecido el Hipódromo había que sustituirlo inevitablemente por otro. Así lo estimó también la Comisión, proponiendo la representación del Estado que su construcción y entrega debía preceder al rompimiento del actual. En ello, los representantes del Municipio no han puesto dificultad. Donde radicaba, indudablemente, era en la localización y características del nuevo Hipódromo a levantar, puntos que merecieron detenido estudio de la Comisión. Para ello era menester concretar y aprobar tres extremos: *situación, superficie y edificaciones.* Reseñaré sucintamente lo tratado para cada uno de ellos.

Situación.—Dado el carácter noble y aristocrático que distingue a las carreras de caballos sobre los demás deportes, parece obligado que tenga localización independiente y escogida, con noble y aristocrático acceso. Pensando en ello, el Concejal que suscribe se permitió someter a la consideración de la Comisión las grandes y singulares ventajas que reuniría un Hipódromo enclavado en las inmediaciones de la Puerta de Hierro sobre terrenos del Patrimonio Real, en la seguridad de que S. M. el Rey, tan celoso y entusiasta del embellecimiento de Madrid, no rehusaría la concesión de la oportuna licencia, y que sobre el marco espléndido del Monte de El Pardo y del fondo de la Sierra tendría acceso amplio y elegante, una vez acabada la Gran Vía por la plaza de España, paseo de Rosales y la Moncloa. Pero hecha la consulta a la Junta para el Fomento de la Cría caballar, su dictamen fué negativo, fundándose en que este alejamiento del nuevo Hipódromo entrañaría la desaparición del deporte hípico, que tan escaso arraigo ha alcanzado en nuestras costumbres. No queda, pues, disponible para su localización sino la zona Norte; en el término municipal de Chamartín, por tanto, y en las inmediaciones del final de la prolongación de la Castellana habrá que adquirir los terrenos y levantar las edificaciones que constituyan el nuevo Hipódromo, o sea en el perímetro comprendido entre los kilómetros 6 a 9 de la carretera de Francia y los 4 y 5 de la de Madrid a Alcobendas.

Superficie y edificaciones.—Tocaba explicar estos puntos a la representación de la Junta para el Fomento de la Cría caballar en la Comisión. Era lo lógico y la natural derivación de su

presencia en aquélla. Invitado al efecto el señor Conde de la Cimera hubo de hacerlo, presentando las características esenciales a que debía ajustarse la construcción del nuevo Hipódromo. Estas características eran las siguientes:

Superficie.—Cuarenta hectáreas a ser posible y 35 como mínimo, dotadas de agua abundante para riego de pistas, jardines y servicios.

Pistas.—Una pista de 2.000 metros de longitud con una recta de 1.500 metros. Si la disposición del futuro terreno no lo permitiese, la recta se reduciría a 1.200 metros. La anchura de la pista en toda su extensión sería de 25 metros, con una distancia entre las dos rectas de 200 metros. Se construirían también una pista para *steeple-chasses* militares contigua a la pista anterior en forma de ocho y con 20 metros de anchura. Ambas pistas sean de hierba.

Habrá, finalmente, una pista de entrenamiento en la parte interna del Hipódromo con 15 metros de anchura y piso de arena.

Tribunas.—Se levantarán tres tribunas: La tribuna regia, con 183 metros cuadrados de superficie, y dos tribunas para el público, situadas a los costados de aquélla, con 700 metros cuadrados de superficie cada una.

Se levantarán también unas gradas en el centro del Hipódromo enfrente de las tribunas del *peso*, capaces para contener de 4.000 a 5.000 personas.

Peso.—Se construirá un *peso* con dos cuartos contiguos; uno para los señores Comisarios y otro para *jockeys*, de 170 metros cuadrados en conjunto. Habrá también una casa-habitación para el guarda y depósito de máquinas y herramientas.

Cuadras.—Se construirán con capacidad suficiente para 200 jaulas o *boxes*, a ser posible, en pabellones.

Serán necesarias 50 vallas para los caballos que hayan de correr en el día. Se tendrá en cuenta y habilitará igualmente junto al Hipódromo un recinto o campo para automóviles, en la capacidad que calcule necesaria el Ayuntamiento.

Tales fueron las características pedidas por el digno representante de la Junta para el Fomento de la Cría caballar. No habré de ocultar a V. E. que algunas de ellas parecieron exageradas a la delegación del Municipio en la Comisión. La superficie, desde luego se estimaba excesiva, y no faltará quien alegue, que si la obligación del Ayuntamiento es cambiar un Hipódromo por otro, y el actual ocupa 15 hectáreas (17 con las vías de acceso contiguas), no hay razón para triplicar su superficie. Cabría doblarla, en armonía con el criterio de nuestra Corporación, expresado de antiguo, al aprobar en 1922 las bases sobre adquisición de terrenos para el mismo fin, fijándolos en 30 hectáreas. Alegaciones semejantes hubieran podido oponerse a algunas de las restantes características pedidas sobre pistas y edificaciones. Pero la representación municipal tuvo presentes dos consideraciones de fundamento para ordenar su respuesta. Una, la de que aunque el nuevo Hipódromo haya de ser propiedad del Estado y usufructo del Fomento de la Cría caballar, constituye sin duda un deporte adherido a la vida de la capital. Es como Madrid mismo a los ojos de propios y extraños, como un edificio público encerrado en el círculo de la acción oficial del Municipio, y ante este carácter y con semejantes títulos, ¿cabían cicaterías o regateos cuando el decoro y buen nombre de nuestra ciudad reclama la desaparición del antiguo Hipódromo con medio siglo de antigüedad, renovándolo con otro capaz, elegante y digno del buen nombre y señorío que distingue entre otras capitales a Madrid? Agreguemos a lo dicho la consideración de que si el Ayuntamiento ha de recibir del Estado en compensación de estos gastos un número de solares en propiedad, como a continuación diremos, nada perderá a la larga porque su extensión sea mayor, más capaces sus tribunas y mejor atendidos sus servicios. Consideraciones todas que inclinaron el ánimo de la representación municipal a una aceptación provisional, y en principio, de las bases y características pedidas por la Junta para el Fomento de la Cría caballar, a reserva siempre de su aprobación por el Ayuntamiento.

3.º *Cesión gratuita por el Estado al Ayuntamiento de un número y superficie determinado de solares en compensación de los gastos que para la Corporación municipal suponga*

la ejecución íntegra del plan anterior.—No parece necesario razonar la justicia y procedencia de estas bases. Afortunadamente, también podrán tener ejecución posible. Para ello baste considerar que la superficie total del Hipódromo, según el dibujo antedicho de la Junta de expansión, es de 158.930,57 metros cuadrados; las vías públicas proyectadas dentro de él aparecen en dicho dibujo ocupando una extensión de 106.532,57. Queda, pues, como sobrante para ser utilizada en solares, una superficie de 52.398 metros cuadrados, equivalentes a 672.886,24 pies. Es la caja de donde tiene que salir la ofrecida y natural compensación al Ayuntamiento.

¿Se estima ahora el valor en venta por pie cuadrado en un promedio de 15 pesetas pie en fachada principal y laterales en los nuevos solares restantes? Pues se podrá disponer por el Estado para esta compensación, de la cantidad global de 10.113.000 pesetas. ¿Se considera baja y la tasamos a 20 pesetas? Pues subirá en este caso el valor de dichos solares a 13.457.000 pesetas. El Sr. Sallaberry estimaba en 1921 el valor futuro de los terrenos de la nueva reforma, entre 150 y 200 pesetas por metro cuadrado, o sea en términos parecidos a los nuestros.

Teniendo en cuenta que sólo los gastos de urbanización de la prolongación del paseo de la Castellana en sus tres trozos no bajarán de 12.000.000 de pesetas, parece lógico que la compensación a recibir por el Ayuntamiento deba de alcanzar como mínimo a la totalidad de las inversiones que se le causen por la adquisición de terrenos y construcción del nuevo Hipódromo. Así ha sido en efecto, y después de apreciar todos estos extremos y de calcular los valores aproximados, tanto del importe que sumará la construcción del nuevo Hipódromo, como de los solares restantes, la Comisión, unánime reconoció la justicia y procedencia del Ayuntamiento para solicitar del Estado, en la forma y condiciones que en su lugar reseñamos, 26.000 metros cuadrados en plena propiedad de los 52.938 sobrantes, o sea la mitad de la superficie que quedará libre para nuevas construcciones.

Se dirá, acaso, por algunos, que esta reforma es obra de mero ornato y decoración de Madrid y que en sí misma no justifica la suma de millones que habrá de exigir su terminación; pero cabalmente esta consideración (que tampoco es exacta por las razones de ensanche urbano y necesaria comunicación viaria, antes referidas, que la justifican en un todo) es causa de mayores y más pertinentes títulos para que el Estado coopere a la realización con su máximo esfuerzo, tanto más si este esfuerzo no implica desembolso de metálico ni carga directa en sus presupuestos. Es obra, en efecto, de la decoración y ornato; pero no de una ciudad cualquiera, sino de la capital de España, la que representa la riqueza, el poderío y civilización de una raza, símbolo de su progreso material a los ojos de propios y extraños. Este subsidio, pues, de capitalidad por parte del Estado, hácese razonadísimo y merecido, porque redundará en mayor realce y lustre de la Nación entera, cuya cabeza visible es. Y si dentro de las posibilidades económicas pudiera llevarse a cabo el pensamiento acertadísimo recogido por el Sr. López Sallaberry, que a continuación exponemos, levantando la plaza de América, con su central representación de la Madre Patria, encarnada en la creadora de la unidad nacional la Gran Reina Católica, Isabel de Castilla, y alrededor suyo, los palacios de las Embajadas y Legaciones de las Repúblicas hispanoamericanas, como testimonio monumental y perenne de su gloriosa y fecunda historia, se afirmaría y robustecería más aún la necesidad y la justicia de una amplia y liberal cooperación por parte del Estado para la total realización de esta grandiosa obra, la cual, saliéndose de los puros límites de una reforma urbana, parece que apuntaría certeramente desde ahora los más altos, transcendentales y políticos ideales.

IV

Características principales de la reforma de la prolongación del paseo de la Castellana

Dos son las obras principales que comprende:

a) La prolongación propiamente dicha del actual paseo a lo largo del Hipódromo, hasta llegar a la carretera de Francia.

b) La construcción de la plaza monumental de América.

De una y otra habrán de presentarse al Ayuntamiento, llegado el momento oportuno, los correspondientes proyectos definitivos, según preceptúa el Estatuto Municipal, como requisito previo para su aprobación. Pero, entretanto, y a fin de que el Concejo pueda formarse muy aproximada idea del alcance y principales características que habrá de tener esta reforma, podríamos acudir, a título informativo, a los proyectos y tanteos que en cumplimiento de acuerdos del excelentísimo Ayuntamiento formaron hace años nuestros técnicos municipales, tanto sobre la prolongación, propiamente dicha, como la ordenación de la plaza de América. Para la primera contamos, en efecto, con el proyecto tantas veces mencionado, de que es autor D. Pedro Núñez Granés, y presentó al Ayuntamiento, como queda dicho, en 28 de septiembre de 1916. Dado a la estampa en 1917 por la Imprenta Municipal, fácil y cómodo por demás resulta su estudio, y por ello habré de limitarme a extractar de sus páginas sus más salientes rasgos para la debida unidad de este informe y asiento de las bases sobre que tienen que discurrir las conclusiones que he de someter a V. E.

Comprende su trazado una longitud total de 3.082 metros, teniendo en cuenta las curvas de las glorietas, y de 2.853 si se sigue constantemente su eje. Este trazado puede subdividirse en tres trozos: el primero, de 762 metros cuadrados en el Ensanche; el segundo, de 1.197 en el Extrarradio, y el tercero, radicante ya en el término municipal de Chamartín, de 894. Comienza a la terminación del paseo actual y siguiendo el eje mismo del Hipódromo en un tramo recto de 225 metros; síguete una gran glorieta de 250 metros de diámetro, denominada de Alfonso XIII, continúa en otro tramo recto de 175 metros; una glorieta de cerca de 100 metros de diámetro, proyectada en la intersección del anterior tramo con el paseo de Ronda, del Ensanche; de otro tramo, también recto, de 500 metros; de una gran glorieta de 150 metros de diámetro; y, por último, de un tramo postrero de 400 metros, recto también, que desemboca en la glorieta final, de 150 metros donde acaba el paseo, enlazando con la carretera de Francia en su kilómetro 6.

Al estudiar el Sr. López Sallaberry, en 1921, en virtud de órdenes recibidas de la Alcaldía Presidencia, los antecedentes y trabajos acopiados para la ejecución de la reforma que nos ocupa, propuso, en Memoria razonada que lleva fecha de 31 de mayo de 1921, determinadas variantes en el trazado del Sr. Núñez Granés, las cuales, sin atacar su esencial estructura, alteraban la disposición y longitud de los tramos rectos y la anchura de las glorietas. Por brevedad las omito.

Más digna de nota y transcendencia encierra la alteración que el mismo Sr. Sallaberry propuso en cuanto al destino futuro de la zona ocupada por el Hipódromo, pues, mientras que en el proyecto del Sr. Núñez Granés, recogiendo indicaciones que en este sentido recibió del mismo Ayuntamiento, se transforma en parque urbanizado con espléndidos jardines públicos, que servirían de marco al soberbio monumento de Alfonso XIII, de que es autor D. Alberto Palacios, incluido dentro del proyecto del Sr. Núñez Granés, el Sr. Sallaberry, apoyándose, tanto en razones de orden económico como de experiencia urbana, se decide por convertir el espacio del Hipódromo no absorbido para las vías públicas en manzanas edificables, cuidando de no perturbar en lo más mínimo las alineaciones que hoy tienen las vías que circundan el Hipódromo. Parece

muy acertada la variante propuesta por el Sr. Sallaberry, pues la experiencia acredita que los parques urbanizados aíslan las zonas edificables, desmerecen el valor de los nuevos solares y retrasan su construcción y aprovechamiento, con pérdida de eficacia en los efectos que con aquella se persiguen. Por eso, cuando en la Comisión oficial, cuyos trabajos narro, se tocó incidentalmente ese tema, fué unánime el parecer de la misma en confirmación del criterio de nuestro Arquitecto Decano.

Gran Plaza de América.—Al mismo Sr. Sallaberry pertenece también el proyecto de la Gran Plaza de América, cuya realización reputo inseparable y hermanada con la prolongación del paseo de la Castellana, y que el celebrado Arquitecto razona en la Memoria que presentó al Ayuntamiento con fecha 11 de febrero de 1912: «Supongamos —dice— una gran plaza de 120 metros de latitud por 440 de largo. Erijase en el centro de ella un monumento a Isabel la Católica, homenaje justo a la excelsa Reina que tanto contribuyó al descubrimiento del Nuevo Mundo: agrúpanse en sus extremos, con la representación de los personajes más salientes, estatuas y alegorías que perpetúen la existencia de los distintos estados en que se ha dividido la América de nuestra raza; concédase a éstos los terrenos precisos, con fachada a la Gran Plaza, para que construyan hermosos edificios que, a más de las Legaciones, contengan museos y exposiciones que nos permitan conocer los elementos de riqueza y prosperidad que contiene aquel suelo privilegiado, y a poco que se cuide de la unidad de conjunto y de los detalles de urbanización, habremos resuelto el magno problema de la Unión Hispano-Americana en forma artística y cual corresponde a la grandiosidad de la idea, que tanto puede influir en nuestro progreso y desarrollo futuro».

El pensamiento podrá tacharse por alguno de excesivamente grandioso; pero abundando en él y sin incurrir en patrioterías cursis ni resobados tópicos de juegos florales, es patente que si el descubrimiento y colonización de América es el hecho más excelso, glorioso y sin rival de la Historia de España y acaso de la del Mundo, y esta epopeya no tiene todavía en la capital de la Nación que la acabó monumento ni consagración digna de su grandeza; esta Gran Plaza de América, tal como la propone el Sr. Sallaberry, sería tardío pero justo tributo a la empresa colosal que coronaron nuestros abuelos, homenaje y manifestación imperecedera ante el mundo entero del espíritu creador del alma española. Toda empresa grande, cuanto más grande sea pide su levadura espiritual para ser duradera e incorruptible, y en esta misma de la prolongación de la Castellana podría servir de espiritual levadura la feliz idea esbozada por el Sr. Sallaberry, empleándose a la vez como propulsor y estímulo para su ejecución. No faltarán tampoco fórmulas y arbitrios económicos que, con la natural cooperación de las Repúblicas hispanoamericanas, puedan hacerla viable y popular llegado su momento.

Volviendo ahora sobre el proyecto del Sr. Núñez Granés, verdadero nervio de esta reforma, no he de repetir las razones técnicas y de índole urbana, que aduce en su extensa Memoria, en exposición y demostración de todos y cada uno de los particulares que lo integran, cuando tan a la mano están y tan fácil es imponerse rápidamente a todos; de las obras de explanación, encintado, saneamiento, fontanería, alumbrado y pavimentación, minuciosamente estudiadas y calculadas; de la justificación del trazado y obras propuestas; del orden y plazo en que éstas deberán ejecutarse; del procedimiento a seguir en ellas; de las expropiaciones y limitaciones de la propiedad que exige la realización del proyecto; de sus planos y presupuestos. Por ello habré de limitarme a declarar que, sin perjuicio de que en su día sea sometido a la revisión que proceda, como trámite obligado para su aprobación por el excelentísimo Ayuntamiento, el conjunto es muy lógico y bello y digno de la reforma que persigue, la cual, realizada, dotará a nuestra capital de una espléndida avenida que comenzando en Atocha acabará en la carretera de Francia, con más de seis kilómetros de recorrido y 80 metros de vía pública de latitud como promedio, rodeada de hermosos y modernos edificios, conjunto espléndido y soberano que acaso no tenga pareja en ciudad alguna de Europa.

Sobre los aciertos del trazado y distribución que distinguen a este proyecto, con las variantes

propuestas por el Sr. Sallaberry, ofrecen además la singular ventaja de que se trata de un proyecto completo con sus estados, cálculos, presupuestos y planos, constituyendo en suma un todo orgánico que podría llevarse rápidamente a la práctica sin las acostumbradas vacilaciones y enojosas controversias que tanto dilatan la ejecución de este linaje de obras. Bastarían para ello unas pocas semanas dedicadas a poner el día la única parte que exige modificación, a saber: las valoraciones atribuidas a los precios tipos de obra, tan hondamente alterada desde 1918, en que se calcularon.

V

Presupuestos y alcance económico de la reforma

Aun cuando no sea este el momento propicio para fijarlos, que llegará oportunamente con la revisión del proyecto definitivo, no parece prudente, ni se ajustaría a la lógica, aprobar la iniciación de una obra tan importante sin conocer, cuando menos en conjunto y aproximadamente, su alcance económico. Los rápidos números que expone ahora, sin ser definitivos, arrojarán sin duda la luz necesaria para proseguir por el camino emprendido, con las pausas y miramientos que dicte una prudente administración de los fondos comunales y la capacidad de nuestro Erario. A grandes rasgos, por tanto, cabe dividir los gastos de esta reforma en tres grandes grupos:

Primero. Enclavamiento y construcción del nuevo Hipódromo, en sustitución del actual.

Segundo. Expropiaciones de los terrenos propiedad de particulares que han de ocupar las futuras vías del paseo de la Castellana en sus trozos segundo y tercero.

Tercero. Obras de urbanización de la totalidad de la prolongación.

Analicemos rápidamente cada uno de ellos a la vista del presupuesto que acompaña al proyecto del Sr. Núñez Granés.

1.º *Enclavamiento y construcción del nuevo Hipódromo.*—En el supuesto de que la fórmula aprobada en principio reconoce al Ayuntamiento el derecho de compensar su importe con el valor de parte de los solares resultantes del antiguo Hipódromo, este concepto no constituiría a la larga gasto alguno para el Ayuntamiento, dado que de ellos habrá de reintegrarse a medida que vaya efectuando la venta o aplicación de los 26.000 metros cuadrados en solares que pueda recibir del Estado, en compensación de los gastos que le produzca aquella construcción. Nadie podrá desconocer el espléndido porvenir que la terminación de la prolongación de la Castellana reserva a estos solares, que vendrá a acrecer el patrimonio municipal.

No obstante, como el Ayuntamiento habrá de adelantar el efectivo necesario, tanto para la adquisición de los terrenos del nuevo Hipódromo, como para la ejecución de las obras complementarias y de servicio que exija su completa habilitación, se ha procedido por el Sr. Núñez Granés a calcular un avance aproximado del importe de uno y otro concepto en la forma sintética siguiente:

a) *Adquisición por el Ayuntamiento de 40 hectáreas para colocación del nuevo Hipódromo en el término municipal de Chamartín.*—La representación del Ayuntamiento en la Comisión, solicitó de la misma, que una de las conclusiones a incluir en el informe, que como resumen de sus trabajos haya de elevarse al Directorio Militar, fuera la declaración de utilidad pública, para adquisición de aquellos terrenos, acordándolo de conformidad la Comisión. En su vista, y una vez obtenida, el Ayuntamiento podrá acogerse al régimen especialísimo de ocupación y expropiación que autoriza el Estatuto Municipal vigente en su libro I, título V, sección 6.ª, capítulo I, artículos 180 al 189, confirmados en el título III, artículos 105 y siguientes del Reglamento de obras, servicios y bienes municipales de 14 de julio de 1924. Fundados en las ventajas, facili-

dades y privilegios que este régimen legal concede a los Municipios, y a la vista de las valoraciones actuales de los terrenos en el término municipal de Chamartín, zona en la cual habrá de localizarse el nuevo Hipódromo, computan nuestros técnicos *1.000.000 de pesetas* como mínimo necesario para la compra por expropiación de las 40 hectáreas aproximadamente que exigirá la instalación de aquél, a razón de 25.000 pesetas hectárea de terreno laborable, cifra que hoy por hoy parece prudente y razonable.

Obras complementarias.—Todas las que ha de comprender el proyecto definitivo, que con sujeción a las características pedidas por el Fomento de la Cría caballar en España, antes enumeradas, haya de presentarse en su día, o sea movimiento de tierras, habilitación de pistas, construcción de tribunas, cuadras y restantes edificios, servicios de riego, obras de saneamiento, cerramiento, vías adyacentes e imprevistos, cifranse aproximadamente y como avance por nuestros técnicos en *2.780.300 pesetas*.

Aun atribuyendo al total de este coste un 25 por 100 más en concepto de aumento de la partida de imprevistos, ya ampliamente dotada en los anteriores cálculos, siempre quedará un margen de reserva a favor del Ayuntamiento en la contrapartida representada por el valor de los 26.000 metros cuadrados que ha de solicitar del Estado en los futuros solares, como queda dicho. Dentro de ellos cabrá la oportunidad, tantas veces perseguida por el Ayuntamiento, de situar y levantar un palacio permanente para exposiciones, de que carece Madrid y tanto necesita nuestra urbe. Por ello, en las conclusiones de este informe se recogen en forma potestativa este añejo anhelo de nuestro Municipio, para que pueda tener realidad brillante y simultánea a la prolongación de la Castellana.

2.º *Expropiación de terrenos a particulares en los trozos segundo y tercero de la prolongación del paseo de la Castellana.*—Según los cálculos del Sr. Núñez Granés, las obras cuya ejecución demanda su proyecto, llevan aparejada la ocupación de parcelas que miden en junto 208.394 metros cuadrados, equivalentes a 2.657.720 pies cuadrados. En 1916, calculaba el señor Núñez Granés, que aplicando la vigente ley de Ensanche de 26 de julio de 1892, costarían estas expropiaciones unas 400.000 pesetas, lo cual suponía menos de 0,20 pesetas pie, o sean 25.760 pesetas por hectárea. Afortunadamente, la publicación del Estatuto Municipal y Reglamentos complementarios, ha traído consigo un régimen legal por extremo favorable para la ejecución fácil y económica de las obras de ensanche, saneamiento y urbanización de las grandes urbes, como lo es esta de prolongación del paseo de la Castellana. Baste para ello recordar los mismos preceptos antes alegados y contenidos en los artículos 180 al 189 del Estatuto Municipal que confirman el 15 del Reglamento de obras, servicios y bienes municipales, en virtud de los cuales la aprobación definitiva de proyectos de la índole del que consideramos, lleva implícita la declaración de la utilidad pública de las obras que comprenda, y la necesidad de ocupar los terrenos y edificios que estén enclavados en el trazado de las vías, parques, plazas, etc., presupuestas en los planos, autorizando, además, la expropiación y ocupación a tenor de lo prescrito en dicho artículo 15, de una faja por ambos lados paralela y adyacentes a dichas vías, con anchura de 50 metros, y las fajas que en él se determinan adyacentes a las plazas, según las superficies de éstas; novedad legislativa que favorece por extremo, tanto la realización como el régimen económico de nuestro proyecto. Asimismo los artículos 186 y 188 del Estatuto, que desarrollan el procedimiento aplicable para las expropiaciones, permiten la ocupación de las fincas o terrenos exigidos por el proyecto, previo el depósito de la cantidad a que se obliga por la capitalización al 5 por 100 (según el artículo 13 del reglamento) de la renta líquida asignada a la finca con *dos años de antelación a la fecha de la iniciación del proyecto*, agregando el 10 por 100, doctrina por extremo favorable también en nuestro caso, toda vez que, aplicando el artículo 111 del mismo reglamento, lleva la valoración de las fincas expropiables al año de 1908, o sea antes de la guerra, cuando el precio de aquellos terrenos era muy bajo y aún no habían experimentado los aumentos extraordinarios que posteriormente los ha encarecido. Eso sin contar con que el artículo 188 del Estatuto establece que en todo caso se hará la valoración capitalizando el líquido im-

ponible consignado en el amillaramiento, doctrina general que tiene su confirmación y más particular desarrollo en el título III, artículos 106 al 125 del citado reglamento, donde tantas y tan extraordinarias son las facilidades que se dan a los Ayuntamientos para la expropiación forzosa para utilidad pública municipal que lo que en otro tiempo ocupaba una serie inacabable de años, trámites y gastos, para ejecutar una reforma urbana, ahora se ha transformado legalmente en un procedimiento de rapidez, sobriedad y economía. Y hago hincapié especial en esta doctrina, deteniéndome en su exposición acaso más de la cuenta, porque en ella radica la base y se forja el instrumento para que, aprobado el proyecto de prolongación del paseo de la Castellana, pueda ser su realización obra de poco tiempo y moderados dispendios, al menos en lo que toca a las expropiaciones de los terrenos de particulares que necesite.

Por eso y volviendo a la cifra de 400.000 pesetas que el Sr. Núñez Granés señalaba como aproximada para la adquisición de los terrenos exigidos para apertura y urbanización de los trozos segundo y tercero de su proyecto y a la vista del artículo 187 ya citado del Estatuto Municipal, podría acaso mantenerse. La realidad lo dirá prácticamente en su día; aun cuando para disipar todo argumento contra la viabilidad de la reforma y teniendo presente la mudanza de los tiempos y valores de las cosas podría aumentarse en un 50 por 100 más aquella cifra, sin que por eso gravase extraordinariamente este capítulo del proyecto.

No necesito encarecer a la habitual perspicacia de V. E. la transcendencia considerable que para el coste efectivo de esta reforma se deriva del derecho que a nuestro Ayuntamiento conceden los citados preceptos sobre adquisición de las fajas paralelas y adyacentes de la futura avenida o prolongación del actual paseo, que pudiendo expropiarse, como se ha visto, en anchuras de 50 metros a lo largo de la nueva vía, serán convertidas, al urbanizarse, en manzanas edificables, con el beneficio consiguiente a su venta parcelaria. Basta apuntarlo ahora como fundamento legal y económico de uno de los extremos de la moción especial que haya de dirigir V. E. al excelentísimo Ayuntamiento para la ejecución de esta notabilísima mejora. Con ello se pondrá coto también a cuantas recelosas suspicacias puedan levantarse al paso de esta reforma, maliciando que con ella han de salir favorecidos y beneficiados muchos intereses egoístas. La aplicación rigurosa del Estatuto en sus mencionados artículos 184 y 186, con el ejercicio pleno de los derechos que conceden al Ayuntamiento, refrenará a no dudarlos, las lenguas de la maledicencia y de la crítica. Y por si no fueran bastantes tan radicales limitaciones a la propiedad privada, quedan vivas y recientes las terminantes disposiciones del mismo Estatuto y del Reglamento de Hacienda municipal sobre *plus valía* e imposición de contribuciones especiales que tan profundas brechas han abierto en el concepto tradicional de la propiedad privada, alejando cada día más la causa y posibilidad de especulaciones en solares y enriquecimientos consiguientes de aquellos que nuestras batidas apellidaban *torticeros*.

3.º *Obras de urbanización de la totalidad de la prolongación.*—El Sr. Núñez Granés, en su tantas veces citado proyecto de 20 de mayo de 1916, cifraba el presupuesto de la urbanización completa, tras minuciosos cálculos, en 6.266.792 pesetas, aplicando para el caso los precios tipos que regían a la sazón en los diferentes servicios municipales. Pero hay que considerar que de 1916, en que se estimaron aquellos costes, al año que corremos, el aumento que han sufrido los precios tipos es seguramente superior al 100 por 100. Por ello puede adelantarse ahora, y sin perjuicio de una detenida y razonada revisión del primitivo presupuesto, que el coste de la urbanización completa de la totalidad de la prolongación, no bajará de doce a quince millones de pesetas. Cuando se presente al Ayuntamiento el proyecto definitivo será el momento oportuno de fijar y discutir estas cifras. Hacerlo ahora sería retrasar la ultimación del convenio con el Estado, trámite previo de la reforma.

Por este mismo criterio de brevedad no me detengo tampoco en la determinación del plazo necesario para la realización de la reforma y el modo de arbitrar los cuantiosos medios económicos que requiere. En lo que toca a lo primero, el Sr. Núñez Granés, en su proyecto, estimaba que en tres años podrían llevarse a cabo la totalidad de las obras, dedicando el primero a las de expla-

nación, el segundo a las de alcantarillado y fontanería, y el tercero a pavimentación. Reputo como tranquilizadora y satisfactoria opinión tan autorizada, que estimula más aún a emprenderlas. Los recursos económicos no habrían de faltar tampoco. En su día podrán estudiarse por nuestra Intervención y Comisión de Hacienda, llevando los créditos necesarios, bien escalonadamente a varios presupuestos ordinarios consecutivos, bien formando un presupuesto extraordinario, haciendo uso de la autorización que otorga para este linaje de obras el Estatuto Municipal en sus artículos 298 y siguientes, y 51 y siguientes del Reglamento de obras y servicios municipales y 16 y siguientes del Reglamento de Hacienda municipal.

V I

Procedimiento administrativo que ha de seguirse

Los trabajos de la Comisión oficial nombrada por el Directorio, no pueden tener otro carácter que el de informativos y preparatorios, para que aclarados y definidos los términos de la cuestión en sí tan ardua y compleja, puedan, tanto el Ayuntamiento primeramente, como el Estado después, actuar eficazmente sobre cauce seguro y con elementos de juicio que lleven a uno y otro al propuesto fin. Siendo la puerta de entrada la desaparición y urbanización del Hipódromo actual, y éste propiedad del Estado, al Ayuntamiento le corresponde pedir y al Estado otorgar, si lo considera justo. De la solicitud del Ayuntamiento arrancarán las concesiones del Estado, como a su vez el Municipio deberá de expresar y concretar sus obligaciones con toda claridad, tanto para saber lo que pide, como aquello a que se obliga. Dibujando ahora esquemáticamente estos postulados, el procedimiento a seguir por el Ayuntamiento hasta coronar la ejecución de la prolongación de la Castellana, tendría que ser el siguiente:

A) La Alcaldía Presidencia elevará moción al excelentísimo Ayuntamiento para que éste, previos los trámites ordenados en el Estatuto Municipal, tome el acuerdo de dirigirse al Estado en solicitud y con las declaraciones y compromisos contenidos en los siete puntos siguientes:

Primero. Cesión gratuita del Estado al Ayuntamiento de hasta 106.532 metros cuadrados, como máximo, de los terrenos resultantes del Hipódromo necesarios para la apertura de vía pública y formación de una gran plaza en prolongación del paseo de la Castellana.

Segundo. Ofrecimiento del Ayuntamiento, y compromiso a que se obligaría de sustituir el Hipódromo actual por otro completamente terminado para su entrega al Estado, con sujeción a las características dadas por el representante en la Comisión oficial de la Junta para el Fomento de la Cría caballar y reseñadas en el capítulo III de este informe y que son las siguientes:

«El nuevo Hipódromo abarcará una superficie total de 40 hectáreas, a ser posible, y 35 como mínimo, dotadas de agua abundante para riego de pistas, jardines y servicios, instalándose en terrenos que estén situados dentro del perímetro comprendido entre los kilómetros 6 a 9 de la carretera de Francia, y los 4 y 5 de la de Madrid a Alcobendas. Dentro del mismo se instalarán las pistas, tribunas y servicios en la forma siguiente:

Pistas.—Una pista de 2.000 metros de longitud con una recta de 1.500 metros. Si la disposición del futuro terreno no lo permitiese, la recta se reducirá a 1.200 metros. La anchura de la pista en toda su extensión será de 25 metros, con una distancia entre las dos rectas de 200 metros. Se construirá también una pista para *steeples chasses* militares contigua a la pista anterior, en forma de ocho y con 20 metros de anchura. Ambas pistas serán de hierba. Habrá, finalmente, una pista de entrenamiento en la parte interna del Hipódromo con 15 metros de anchura y piso de arena.

Tribunas.—Se levantarán tres tribunas. La tribuna regia, con 183 metros cuadrados de superficie, y dos tribunas para el público, situadas a los costados de aquélla, con 700 metros cuadrados de superficie cada una.

Se levantarán también unas gradas en el centro del Hipódromo, enfrente de las tribunas del peso, capaces para contener de 4.000 a 5.000 personas.

Peso.—Se construirá un peso con dos cuartos contiguos; uno para los señores Comisarios, y otro para *jockeys*, de 170 metros cuadrados en conjunto. Habrá también una casa-habitación para el guarda y depósito de máquinas y herramientas.

Cuadras.—Se construirán con capacidad suficiente para 200 jaulas o *boxes*, a ser posible, en pabellones.

Serán necesarias 50 vallas para los caballos que hayan de correr en el día.

Se tendrá en cuenta y habilitará, igualmente, junto al Hipódromo un recinto o campo para automóviles, en la capacidad que calcule necesaria el Ayuntamiento.

El acceso viario a este nuevo Hipódromo se efectuará por la Castellana y vías complementarias.

Tercero. El Ayuntamiento solicitará asimismo del Estado, que por éste se declare de utilidad pública el proyecto de construcción del nuevo Hipódromo por el Ayuntamiento, quien disfrutará de los beneficios concedidos por las leyes y reglamentos y singularmente por el Estatuto Municipal y Reglamento de obras, servicios y bienes municipales, para la adquisición de los terrenos necesarios para el nuevo Hipódromo, vías de acceso a las principales y servicios, solicitando simultáneamente del Estado la exención para el Ayuntamiento de toda clase de impuestos y derechos reales en las transmisiones y demás contratos que sean precisos para la ejecución íntegra del plan a que se refiere esta conclusión.

Cuarto. Asimismo, el Ayuntamiento solicitará del Estado que, en concepto de compensación por la obligación contraída por el Ayuntamiento en el número segundo anterior, le sean entregados en plena propiedad el número y superficie de solares, de los resultantes al urbanizarse el Hipódromo actual, en proporción al valor efectivo de las obligaciones contraídas por el Ayuntamiento en dicho número segundo, eligiendo de entre aquéllos primeramente el Estado, pero reservando al Ayuntamiento, en todo caso, el 40 por 100 de solares con línea de fachada sobre la Gran Plaza. El Ayuntamiento, por su lado, procurará construir sobre parte de estos solares un palacio permanente para exposiciones públicas en un plazo prudencial y en relación con sus posibilidades económicas.

Quinto. La entrega por el Estado al Ayuntamiento del actual Hipódromo, para su apertura y urbanización, no se efectuará hasta que por el Ayuntamiento no se haya construído y entregado el nuevo Hipódromo, con sujeción a la totalidad de las condiciones fijadas en el número segundo.

Sexto. Los solares sobrantes del Hipódromo actual, una vez hecha la segregación a que se refiere el punto cuarto, continuarán siendo propiedad del Estado, quien les dará el destino que acuerde.

Séptimo. El Ministerio de Hacienda dictará las disposiciones necesarias para el cumplimiento del decreto que recoja las conclusiones de la Comisión, para cuya ejecución, prescindirá de trámites establecidos por la ley de 21 de diciembre de 1876.

Para la tramitación de esta moción de la Alcaldía Presidencia, debe tenerse en cuenta:

Primero. Que en virtud del artículo 181, párrafo primero y 153, número 10 del Estatuto Municipal, la aprobación de la misma corresponde al Ayuntamiento Pleno, requiriéndose mayoría de dos terceras partes de número legal de Concejales que formen la Corporación.

Segundo. Que por tratarse asimismo de materia relativa al Ensanche, el mismo artículo preceptúa la propuesta previa de la Comisión especial de Ensanche.

b) El Ayuntamiento Pleno deliberará y tomará los acuerdos que estime oportunos sobre los siete puntos anteriores.

c) Si su acuerdo—como es de esperar—fué aprobatario de la moción presidencial por la

misma Alcaldía Presidencia, como ejecutora en los acuerdos en la Corporación (artículos 192, números 2 y 5 del Estatuto) elevará al Directorio Militar la correspondiente solicitud comprensiva de los acuerdos municipales sobre el particular.

d) El Directorio Militar, previo informe de la Comisión oficial y a la vista de las conclusiones de ésta, según preceptúa el párrafo quinto de la Real orden de 30 de octubre de 1924, constitutiva de aquélla, dictará la resolución que corresponda.

f) Si ésta fuera favorable y acorde con las peticiones y ofrecimientos del Ayuntamiento, adquirirá el proyecto carácter y estado municipal y entrará de lleno en las facultades del Ayuntamiento para el estudio y preparación de los proyectos definitivos, necesarios en orden a la ejecución total de la prolongación del paseo de la Castellana, todos los cuales, cumplidos también los trámites reglamentarios, serán en su día de la competencia y resolución del Ayuntamiento Pleno. Enumerar, siquiera ahora las mil cuestiones complejas que surgen de la simple enumeración de este programa, sería alargar todavía más, innecesaria y prematuramente, nuestro informe. Tiempo, y próximo, vendrá en que haya de hacerse con la escrupulosidad y cuidado acostumbrados en nuestra Corporación municipal, a cuyo fin los más importantes y principales de sus materiales están ya acopiados, esperando tan sólo que una clara inteligencia y una voluntad dominadora los levanten del marasmo en que duermen para convertirlos en hechos reales, brillantes y duraderos.

Tales son, excelentísimo señor, los antecedentes, aspectos, extremos y perspectivas que ofrece la prolongación del paseo de la Castellana. Acaso en su relación me haya extendido más allá de lo que fuera mi propósito; pero descontando la benevolencia de V. E., parecíame además que reforma tan transcendental, importante y costosa exigía un completo esclarecimiento y un minucioso análisis, a fin de que, al adoptar la Comisión municipal Permanente y el Pleno de la Corporación los acuerdos que sobre ello procedan, hayan de hacerlo asistidos de cuantos datos y elementos de juicio pueda reclamar una conciencia rigurosa; buscando, con su más posible perfecto planteamiento, una feliz ejecución, que tanto ha de contribuir al embellecimiento y mejora de Madrid. Grandes y legítimos serán el orgullo y satisfacción de V. E. y del Ayuntamiento si bajo su mandato se realiza, y no menores y obligados habrán de ser también los títulos de gratitud de la coronada Villa con el Estado, que tan generosas facilidades proporciona, y como el Directorio Militar, a cuyo celoso interés se deberá en tan buena parte la conversión en realidad del hermoso ideal que durante tanto tiempo alimentaron los buenos madrileños, presididos por su Ayuntamiento, para la prolongación del paseo de la Castellana.

Dios guarde a V. E. muchos años.

Madrid, 1 de junio de 1925. —*Agustín G. de Amezúa.*

A la Comisión municipal Permanente:

Comisiones de Hacienda, Fomento y Ensanche reunidas

Señores: Alcalde Presidente, Latorre, Puerta, Muñoz, González Amezúa, González Serrano, Navarro Enciso, Villamil, Méndez Brocardo, Garachana, Duque de Arión, González del Valle, Sáinz de Baranda, Mendoza, Aldama, Serrán, Santías y Loygorri.

Designados los señores Concejales D. Agustín González y don Lorenzo Coullaut Valera, en unión de los funcionarios técnicos don José López Sallaberry, Decano de los Arquitectos municipales, y don Pedro Núñez Granés, Ingeniero Director de Vías públicas, para formar parte, en representación del excelentísimo Ayuntamiento de la Comisión oficial nombrada por Real orden de 30 de octubre de 1924 para estudiar la prolongación del paseo de la Castellana, han realizado una labor digna del mayor elogio, que está reflejada en el informe suscrito por el primero de dichos señores en el que, después de hacer

historia minuciosa de las dificultades surgidas desde que el asunto se inició, de las razones que justifican y exigen la mejora de que se trata, de sus características principales, del presupuesto y alcance económico y de poner de relieve los propósitos que en todo momento animaron a la Municipalidad para llegar a la realización del proyecto, detallan las buenas disposiciones del Gobierno para coadyuvar con el Ayuntamiento al mejor éxito de la empresa.

En el referido informe, y atendiendo a que los trabajos de la Comisión oficial nombrada por el Directorio Militar no pueden tener otro carácter que el de informativos y preparatorios, para que, aclarados y definidos los términos de la cuestión, en sí tan ardua y compleja, puedan, tanto el excelentísimo Ayuntamiento primero, como el Estado después, actuar francamente sobre base segura y con elementos de juicio que lleven a uno y a otro al fin deseado, se propone el procedimiento administrativo que ha de seguirse, condensado en siete conclusiones, que las Comisiones de Hacienda, Fomento y Ensanche reunidas que informan después de amplio y meditado estudio, como requería la importancia del asunto, han encontrado conformes, modificando únicamente el punto sexto de la propuesta que se amplía en el sentido de que «los edificios que construya el Estado en los terrenos sobrantes del Hipódromo, una vez hecha la segregación que determina el punto cuarto, se ajusten en decoro y monumentalidad al carácter urbano de esta reforma»; y además, que en lugar de ser el excelentísimo señor Alcalde el que por medio de una moción formulara a V. E. la propuesta contenida en esos siete puntos, lo fueran las Comisiones que informan.

En su virtud, las Comisiones de Hacienda, Fomento y Ensanche que suscriben, tienen la honra de proponer a V. E. se sirva acordar la aprobación del informe citado que suscribe el Sr. González Amezúa con las modificaciones antes mencionadas y en su consecuencia que el excelentísimo Ayuntamiento tome el acuerdo de dirigirse al Directorio Militar por medio de la correspondiente solicitud que suscribirá la Alcaldía Presidencia en nombre de la Corporación municipal, interesando lo siguiente:

Primero. Cesión gratuita del Estado al Ayuntamiento de hasta 106.532 metros cuadrados como máximo de los terrenos resultantes del Hipódromo necesarios para la apertura de vía pública y formación de una gran plaza en prolongación del paseo de la Castellana.

Segundo. Ofrecimiento del Ayuntamiento y compromiso a que se obligaría de sustituir el Hipódromo actual por otro completamente terminado para su entrega al Estado con sujeción a las características dadas por el representante en la Comisión oficial de la Junta para el Fomento de la Cría caballar, que son las siguientes:

El nuevo Hipódromo abarcará una superficie total de 40 hectáreas, a ser posible, y 35 como mínimo, dotadas de agua abundante para riego, de pistas, jardines y servicios, instalándose en términos que estén situados dentro del perímetro comprendido entre los kilómetros 6 a 9 de la carretera de Francia y los 4 y 5 de la de Madrid a Alcobendas.

Dentro del mismo se instalarán las pistas, tribuna y servicios en la forma siguiente:

Pistas.—Una pista de 2.000 metros de longitud con una recta de 1.500 metros. Si la disposición del futuro terreno no lo permitiese la recta se reducirá a 1.200 metros. La anchura de la pista en toda su extensión será de 25 metros, con una distancia entre las dos rectas de 200 metros. Se construirá también una pista para *steeples chasses* militares contigua a la pista anterior en forma de ocho y con 20 metros de anchura. Ambas pistas serán de hierba. Habrá, finalmente, una pista de entrenamiento en la parte interna del Hipódromo con 15 metros de anchura y piso de arena.

Tribunas.—Se levantarán tres tribunas. La tribuna regia, con 183 metros cuadrados de superficie, y dos tribunas para el público, situadas a los costados de aquélla, con 700 metros cuadrados de superficie cada una.

Se levantarán también unas gradas en el centro del Hipódromo, en frente de las tribunas del *peso* capaces para contener de 4.000 a 5.000 personas.

Peso.—Se construirá un *peso* con dos cuartos contiguos: uno, para los señores Comisarios, y otro, para *jockeys* de 170 metros cuadrados en conjunto. Habrá también una casa-habitación para el guarda y depósito de máquinas y herramientas.

Cuadras.—Se construirán con capacidad suficiente para 200 jaulas o *boxes*, a ser posible, en pabellones.

Serán necesarias cincuenta vallas para los caballos que hayan de correr en el día.

Se tendrá en cuenta y se habilitará igualmente junto al Hipódromo, un recinto o campo para automóviles con la capacidad que calcule necesaria el Ayuntamiento.

El acceso viario a este nuevo Hipódromo se efectuará por la prolongación de la Castellana y vías complementarias.

Tercero. El Ayuntamiento solicitará asimismo del Estado, que por éste se declare de utilidad pública el proyecto de construcción del nuevo Hipódromo por el Ayuntamiento, quien disfrutará de los beneficios concedidos por las leyes y reglamentos y singularmente por el Estatuto Municipal y Reglamento de obras, servicios y bienes municipales, para la adquisición de los terrenos necesarios para el nuevo Hipódromo, vías de acceso a los principales servicios, solicitando simultáneamente del Estado la exención para el Ayuntamiento de toda clase de impuestos y derechos reales en las transmisiones y demás contratos que sean precisos para la ejecución íntegra del plan a que se refiere esta conclusión.

Cuarto. Asimismo, el Ayuntamiento solicitará del Estado que, en concepto de compensación por la obligación contraída por el Ayuntamiento en el número segundo anterior, le sean entregados en plena propiedad el número y superficie de solares de los resultantes al urbanizarse el Hipódromo actual, en proporción al valor efectivo de las obligaciones contraídas por el Ayuntamiento en dicho número segundo eligiendo de entre aquéllas primeramente el Estado, pero reservando al Ayuntamiento en todo caso el 40 por 100 de solares con línea de fachada sobre la gran plaza. El Ayuntamiento, por su lado, procurará construir sobre parte de estos solares un palacio permanente para exposiciones públicas en un plazo prudencial y en relación con sus posibilidades económicas.

Quinto. La entrega por el Estado al Ayuntamiento del actual Hipódromo, para su apertura y urbanización, no se efectuará hasta que por el Ayuntamiento no se haya construido y entregado el nuevo Hipódromo, con sujeción a la totalidad de las condiciones fijadas en el número segundo.

Sexto. Los solares sobrantes del Hipódromo actual, una vez hecha la segregación a que se refiere el puto cuarto, continuarán siendo propiedad del Estado, quien les dará el destino que acuerde, procurando que los edificios que en ellos se construyan, se ajusten en decoro y monumentalidad al carácter urbano de esta reforma; y

Séptimo. El Ministerio de Hacienda dictará las disposiciones necesarias para el cumplimiento del decreto que recoja las conclusiones de la Comisión, para cuya ejecución prescindirá de los trámites establecidos por la ley de 21 de diciembre de 1876.

Del acuerdo que V. E. adopte se dará cuenta al excelentísimo Ayuntamiento Pleno, con arreglo a lo determinado en el artículo 181, párrafo primero y número 10 del 153 del Estatuto Municipal.

V. E., no obstante, acordará lo que estime más oportuno.

Madrid, 20 de junio de 1925.—Pascual Méndez.—Enrique Puerta.—Adolfo Garachana.—J. Serrán.—L. Emilio Mendoza.—El Duque de Arión.—Sáinz de Baranda.—Gonzalo Latorre.—Juan Muñoz.—Mariano G. Serrano.—Ignacio de Aldama.—Alberto Santfías.—Rubricados.

Madrid, 24 de junio de 1925.—En Comisión municipal Permanente.—Sesión pública ordinaria.—Se acordó de conformidad con lo propuesto en el precedente dictamen.—El Secretario del excelentísimo Ayuntamiento, *F. Ruano*.—Rubricado.

Madrid, 27 de junio de 1925.—En Ayuntamiento Pleno.—Sesión pública extraordinaria.—Sobre la mesa a petición del Sr. Arteaga.—El Secretario del excelentísimo Ayuntamiento, *F. Ruano*.—Rubricado.

Madrid, 30 de junio de 1925.—En Ayuntamiento Pleno.—Sesión pública extraordinaria.—Previa discusión que consta en acta, se acordó aprobar el dictamen con la enmienda verbal formulada por el Sr. Serrán a la conclusión tercera, en el sentido de solicitar para este caso o para esta obra, que se extienda hasta 200 metros de fondo la facultad que señalan las leyes y reglamentos, y singularmente el Estatuto y el Reglamento de obras, servicios y bienes municipales, para expropiar los terrenos laterales a ambos lados de la vía de que se trata. Votó en contra el Sr. Arteaga.—El Secretario del excelentísimo Ayuntamiento, *F. Ruano*.—Rubricado.

Junio, 30. — Cúmplase lo acordado por la Comisión municipal permanente y el excelentísimo Ayuntamiento Pleno.—VALLELLANO.—Rubricado.

Diligencia.—Se extiende para hacer constar que a la sesión celebrada por el excelentísimo Ayuntamiento Pleno en el día de la fecha, han concurrido 51 señores Concejales, y que el acuerdo precedente ha sido adoptado con el voto favorable de todos los asistentes, a excepción del Sr. Arteaga, que votó en contra.

Madrid, 30 de junio de 1925.—*F. Ruano*.—Rubricado.