

SN 349

GRAN MADRID



Boletín Informativo de la Comisaría General para la
Ordenación Urbana de Madrid y sus alrededores

AÑO **28** Ayuntamiento de Madrid 1954

S U M A R I O

	<u>Páginas</u>
Concurso de ideas para la Ordenación del Centro Comercial de la Avenida del Generalísimo.....	3
Centros comerciales en el extranjero.. ..	4
Acta del Jurado.....	19
Primer Premio: Proyecto del arquitecto Antonio Perpiñá.....	21
Segundo Premio: Proyecto de los arquitectos F. Chueca y José M. Pagola.....	26
Segundo Premio: Proyecto del arquitecto F. Robles	29
Accesit: Proyecto de los arquitectos Julio Cano Lasso y Juan Gómez González.....	32
Accesit: Proyecto del arquitecto Valentín Picatoste y los alumnos Fernando Martínez, Francisco Rodríguez Acosta y Carlos Martínez	34
Accesit: Arquitectos: Manuel M. Chumillas y Luis Laorga.....	36
Accesit: Proyecto de los arquitectos Mariano Garrigues y Manuel Muñoz Monasterio	38

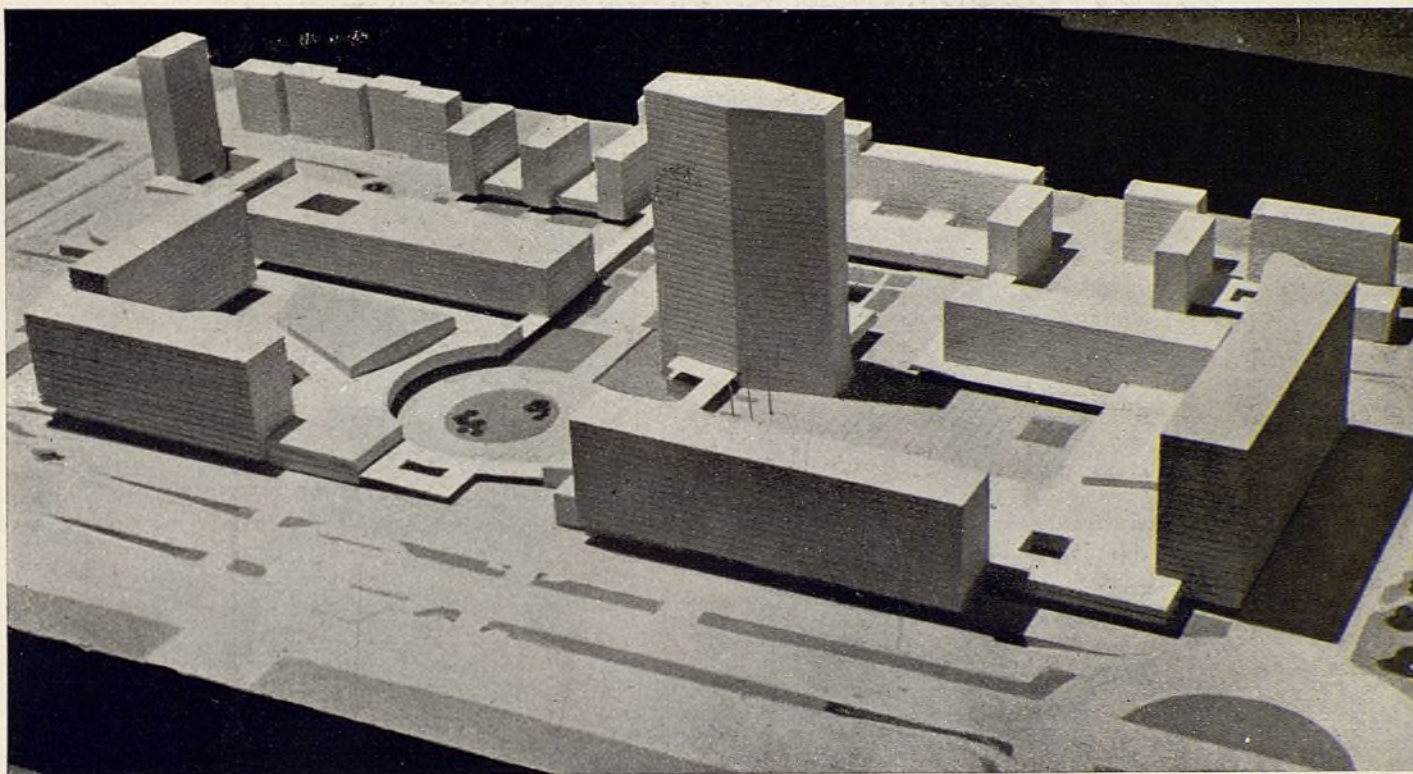
Copyright, 1955.
Es propiedad.
Queda hecho el depósito que
marca la Ley.

GRAN MADRID

BOLETIN INFORMATIVO DE LA COMISARIA GENERAL PARA
LA ORDENACION URBANA DE MADRID Y SUS ALREDEDORES



Vista aérea del Sector de la Avenida del Generalísimo, en la que se ha señalado el terreno que se dedica al futuro Centro comercial. En primer término, el paseo de la Castellana. (Foto T. A. F.)



Maqueta del proyecto del arquitecto Antonio Perpiñá. Primer premio.

CONCURSO DE IDEAS PARA LA ORDENACION DEL CENTRO COMERCIAL EN LA AVENIDA DEL GENERALISIMO

El Plan de Ordenación Urbana de Madrid plantea la expansión de su comercio de forma descentralizada. Se considera que el comercio del centro actual no debe constituir el único foco alrededor del cual se multipliquen los usos comerciales, puesto que el trazado urbano existente y las posibles reformas no crean el ambiente apropiado que se requiere para un foro comercial moderno.

Con este criterio se pretende que el comercio de la Gran Vía y sus alrededores constituyan el centro de la ciudad, de 2.000.000 de habitantes; pero no el de la de 4.000.000 de habitantes que puede alcanzar Madrid para finales de siglo. Atendiendo este objetivo, se ha señalado un segundo Centro comercial en el arranque de la Avenida del Generalísimo, punto que ha de quedar, en un plazo relativamente breve, como centro de gravedad de las más importantes zonas residenciales de la capital.

En previsión de esta necesidad se han reservado los terrenos correspondientes, conforme a la delimitación determinada en el Reglamento por el que se rige la urbanización del Sector de la Avenida del Generalísimo.

La urbanización y la edificación del Sector se hallan en pleno desarrollo, y la Comisaría de Ordenación Urbana estima que se va acercando el momento en que conviene iniciar la construcción del nuevo Centro comercial. Se comprende fácilmente la gran trascendencia que

tiene para la vida de Madrid y su fisonomía urbana el acierto en la disposición de este elemento urbano fundamental. En un próximo futuro dará lugar al paisaje urbano que, con la vista de la calle de Alcalá, desde la Cibeles y la perspectiva del Palacio Real, caracterizará la fisonomía de la capital.

Conscientes de la responsabilidad que entrañan las decisiones actuales, se ha deseado ofrecer la oportunidad a los profesionales para aportar las ideas urbanísticas que han de presidir el nuevo Centro, y para ello se ha convocado un concurso entre los técnicos de toda la nación.

El concurso ha sido un éxito, tanto por el número como por la calidad de los trabajos presentados, y, sin duda alguna, las sugerencias presentadas constituyen una base positiva para la redacción del proyecto definitivo.

La Exposición pública que siguió a la publicación del fallo no ha tenido la resonancia que, lógicamente, le correspondía. El presente número del *Boletín* da una información muy amplia de los trabajos presentados, con el objeto de que la opinión pública conozca estos propósitos para el futuro de Madrid y colabore a la labor de los departamentos técnicos con sus sugerencias y su crítica.

CENTROS COMERCIALES EN EL EXTRANJERO

Creemos de interés la recopilación en este número de aquellos Centros comerciales extranjeros que tienen algunas similares características a éste de la Avenida del Generalísimo. (Bibliografía, Il Cuore de la Città, C. I. A. M., L'Architecture d'aujourd'hui, Architectural Record, Architectural Forum, Architectural Review, Werk.)

Este proyecto, que constituye una contemporánea versión del Rockefeller Center, va a ocupar una extensa zona, muy similar en superficie a la de la Avenida del Generalísimo, en el lugar que ocupa una estación de ferrocarril.

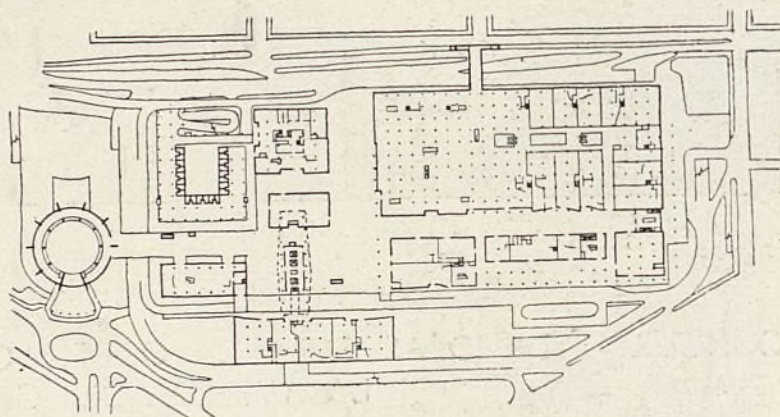
Se compone de cuatro edificios de oficinas, hotel y motel, tiendas, edificios de administración, de reuniones, de exposiciones, y la mayor zona de aparcamiento del mundo, capaz para 6.000 coches. Se ha evaluado su coste en 75.000.000 de dólares.

El principal problema de este Centro lo constituye el tráfico, calculado para 70.000 personas y 6.000 coches por día en una zona que tiene la complicación de estar atravesada por el ferrocarril.

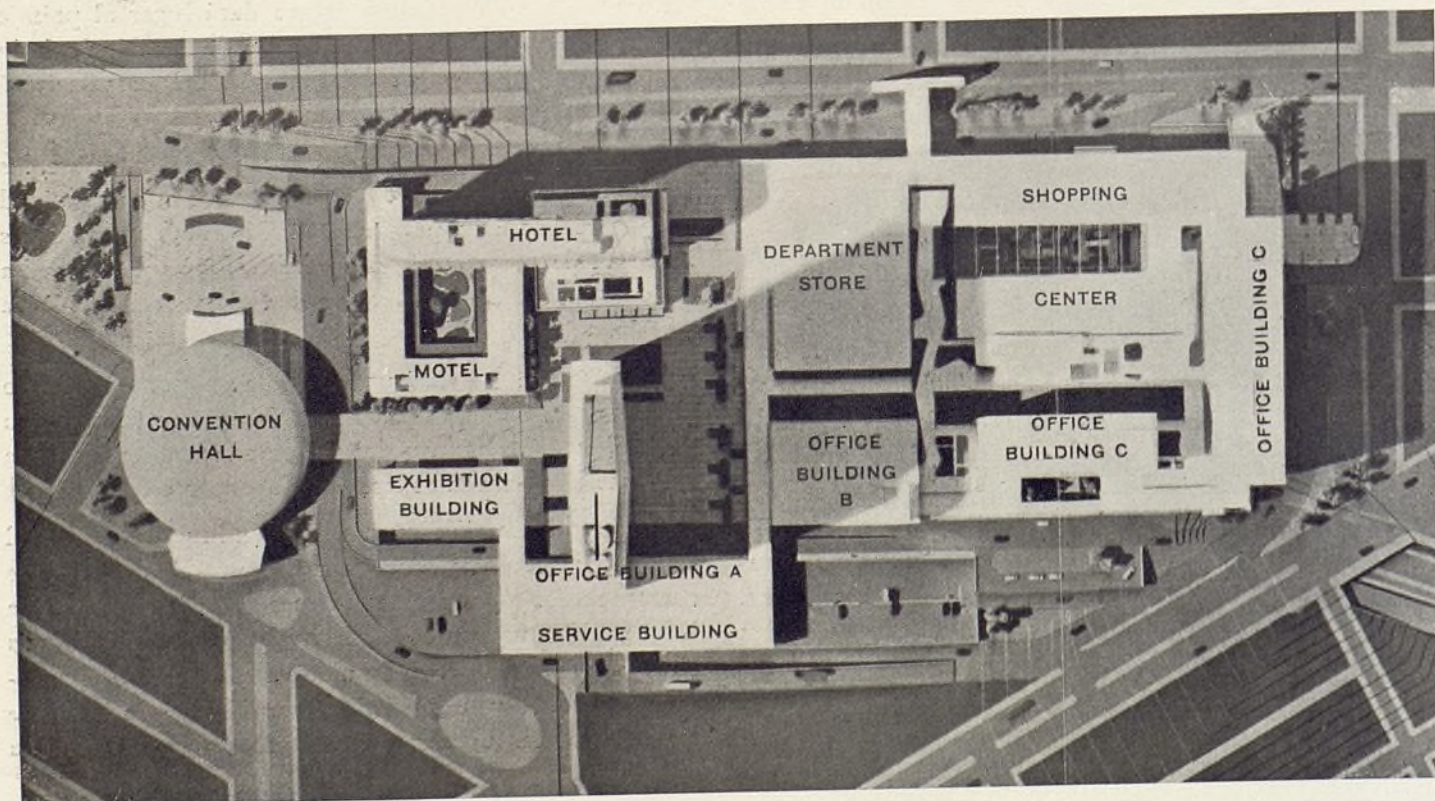
En esquema, esto se ha resuelto con una vía de cintura, que tiene acceso a los dos y tres pisos, en sótano, que constituyen el aparcamiento, con ascensores y escaleras mecánicas que dan acceso a los diferentes edificios.

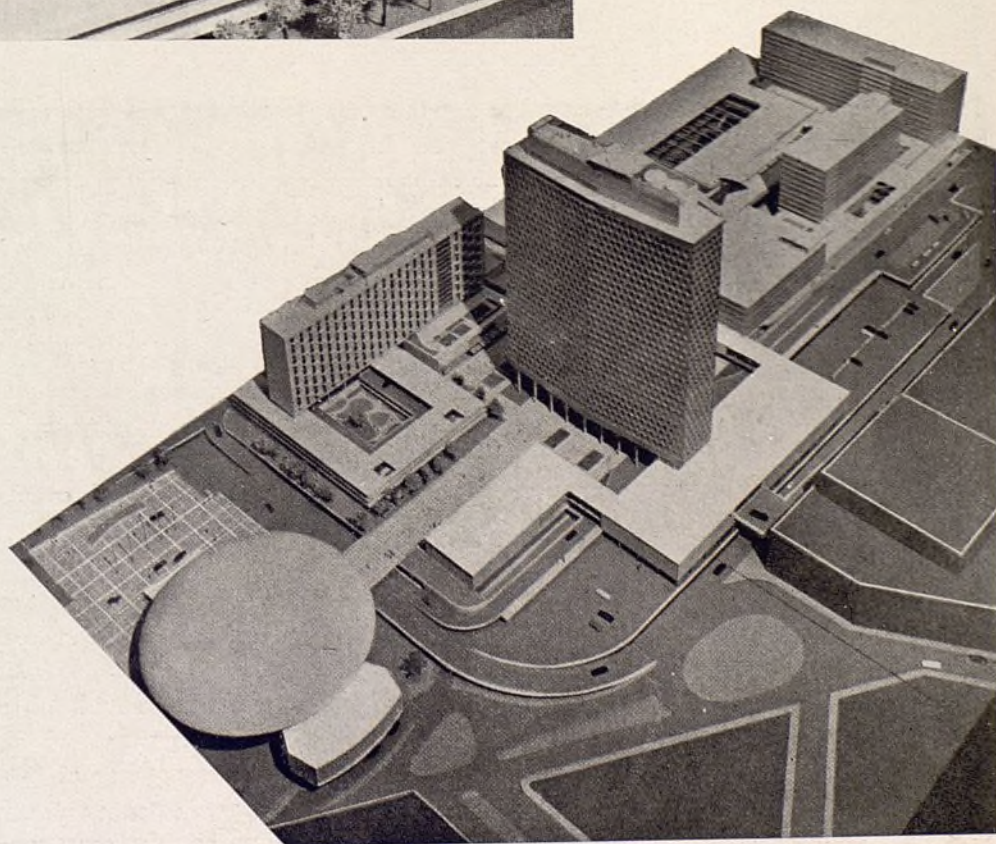
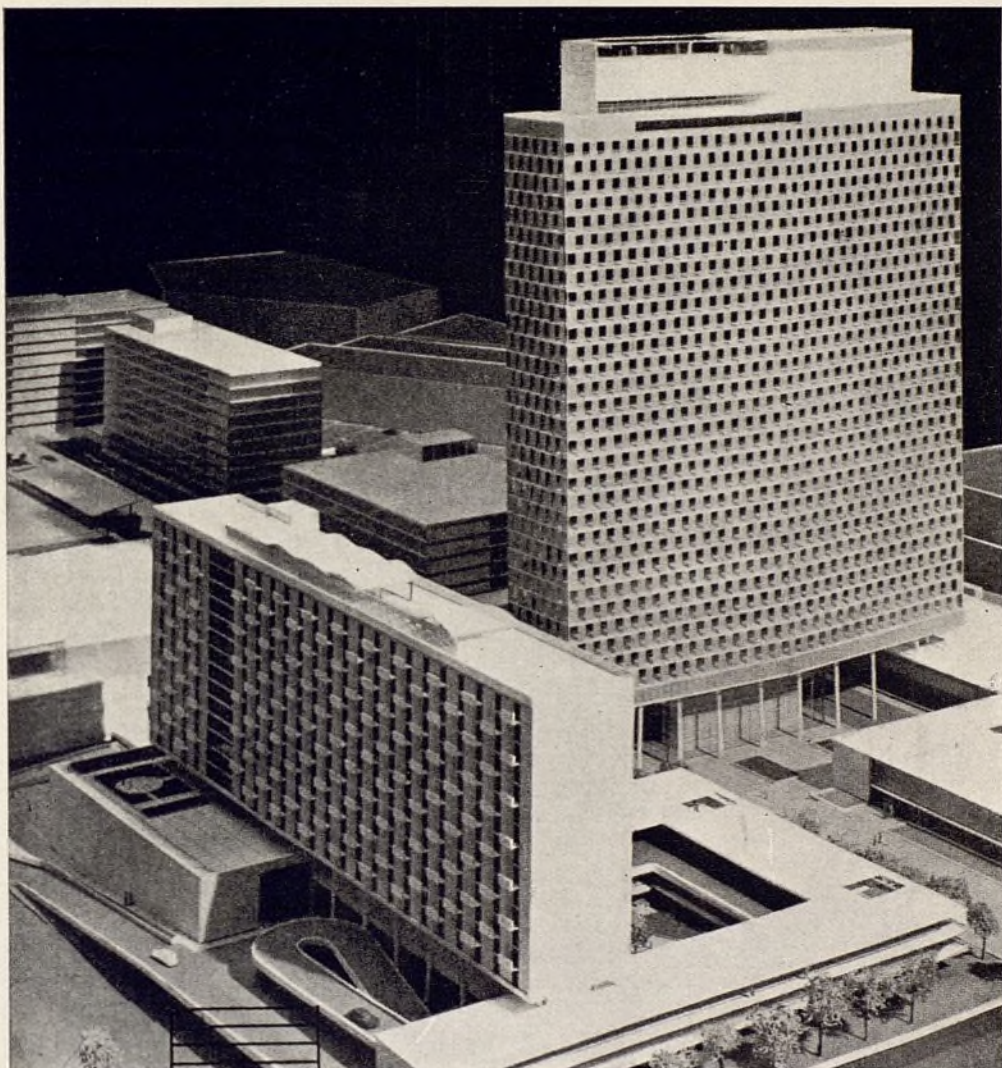
BOSTON BACK BAY CENTER (Estados Unidos)

Arquitectos: P. Belluschi y colaboradores



Planta y vista de la maqueta.





*Dos vistas de la
maqueta del Bos-
ton Back Bay
Center.*

CENTROS COMERCIALES EN EL EXTRANJERO

Creemos de interés la recopilación en este número de aquellos Centros comerciales extranjeros que tienen algunas similares características a éste de la Avenida del Generalísimo. (Bibliografía, Il Cuore de la Città, C. I. A. M., L'Architecture d'aujourd'hui, Architectural Record, Architectural Forum, Architectural Review, Werk.)

Este proyecto, que constituye una contemporánea versión del Rockefeller Center, va a ocupar una extensa zona, muy similar en superficie a la de la Avenida del Generalísimo, en el lugar que ocupa una estación de ferrocarril.

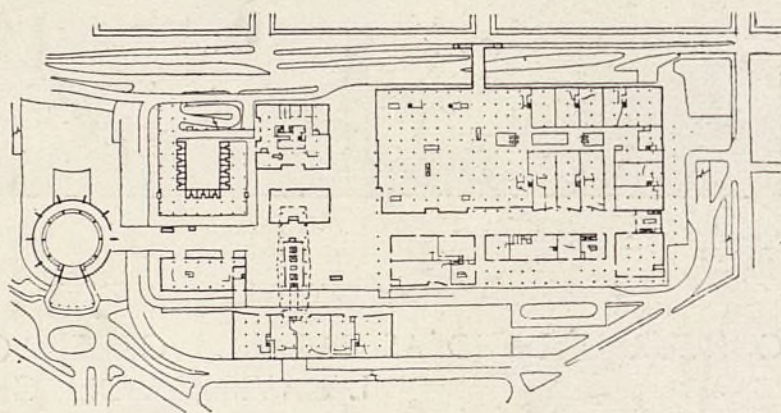
Se compone de cuatro edificios de oficinas, hotel y *motel*, tiendas, edificios de administración, de reuniones, de exposiciones, y la mayor zona de aparcamiento del mundo, capaz para 6.000 coches. Se ha evaluado su coste en 75.000.000 de dólares.

El principal problema de este Centro lo constituye el tráfico, calculado para 70.000 personas y 6.000 coches por día en una zona que tiene la complicación de estar atravesada por el ferrocarril.

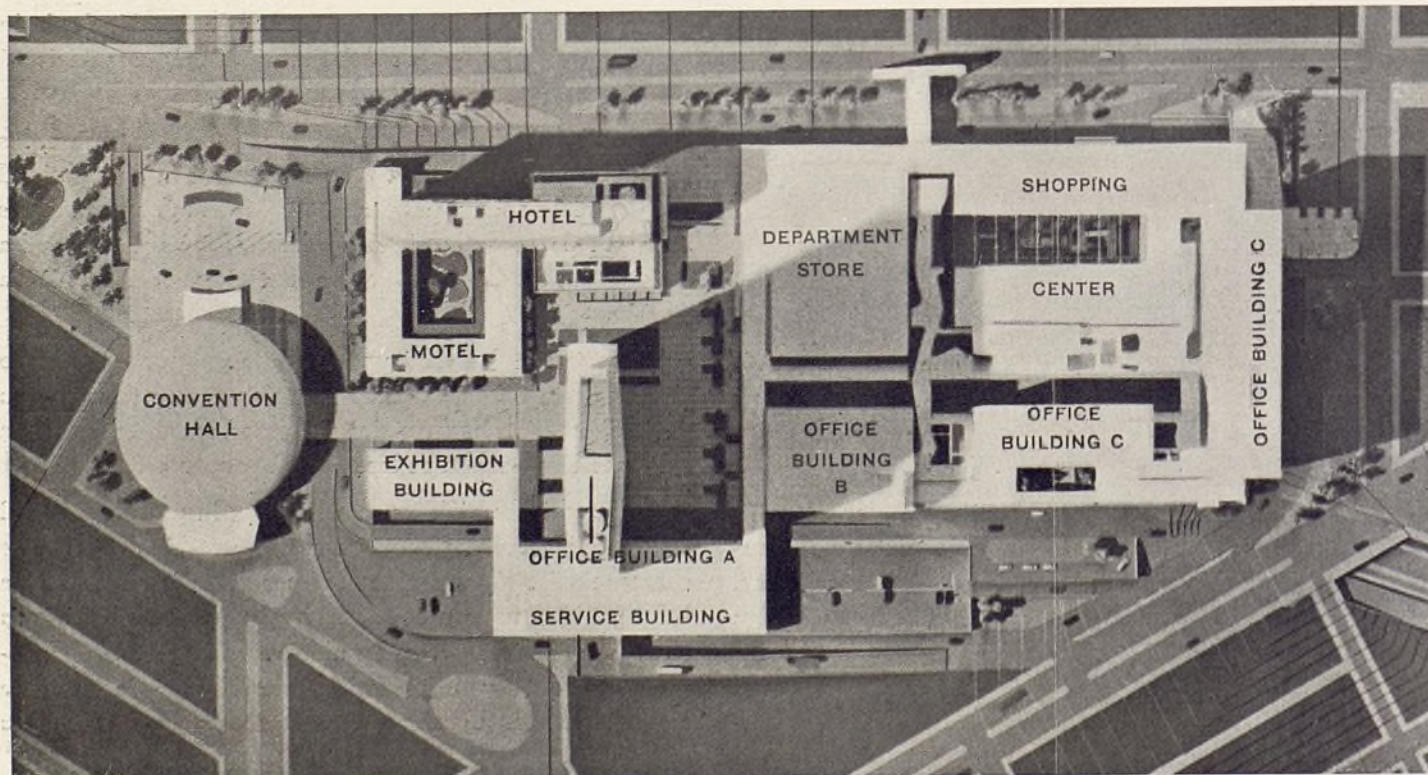
En esquema, esto se ha resuelto con una vía de cintura, que tiene acceso a los dos y tres pisos, en sótano, que constituyen el aparcamiento, con ascensores y escaleras mecánicas que dan acceso a los diferentes edificios.

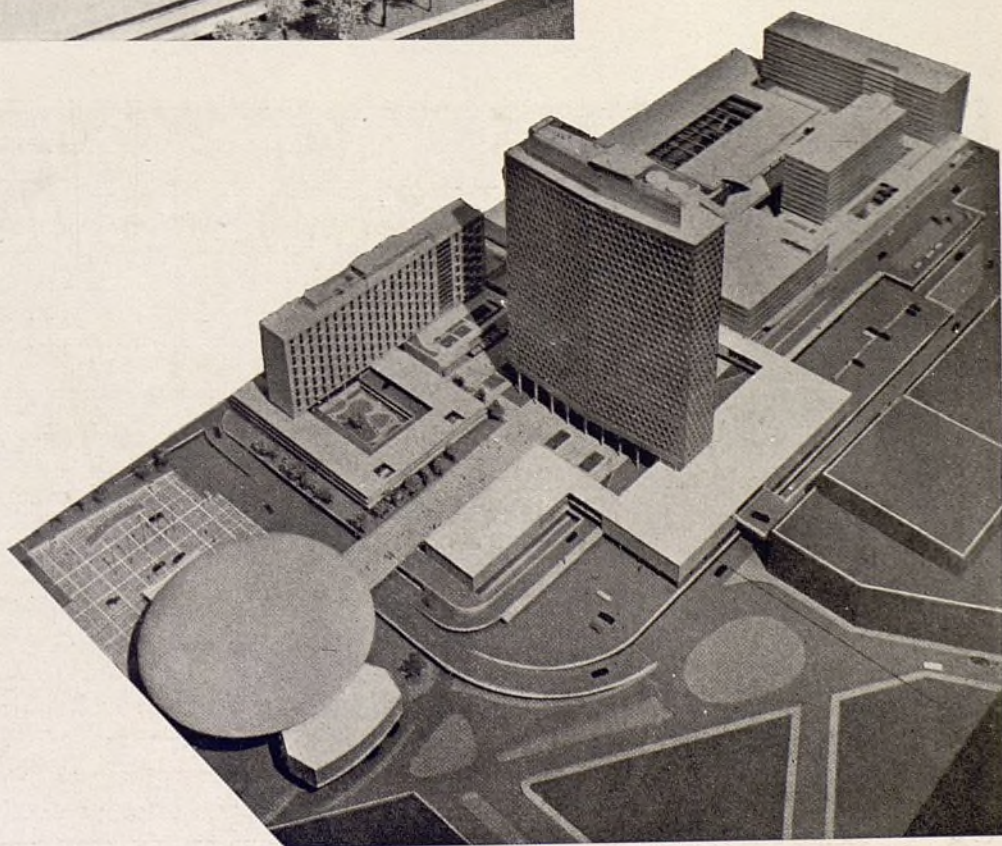
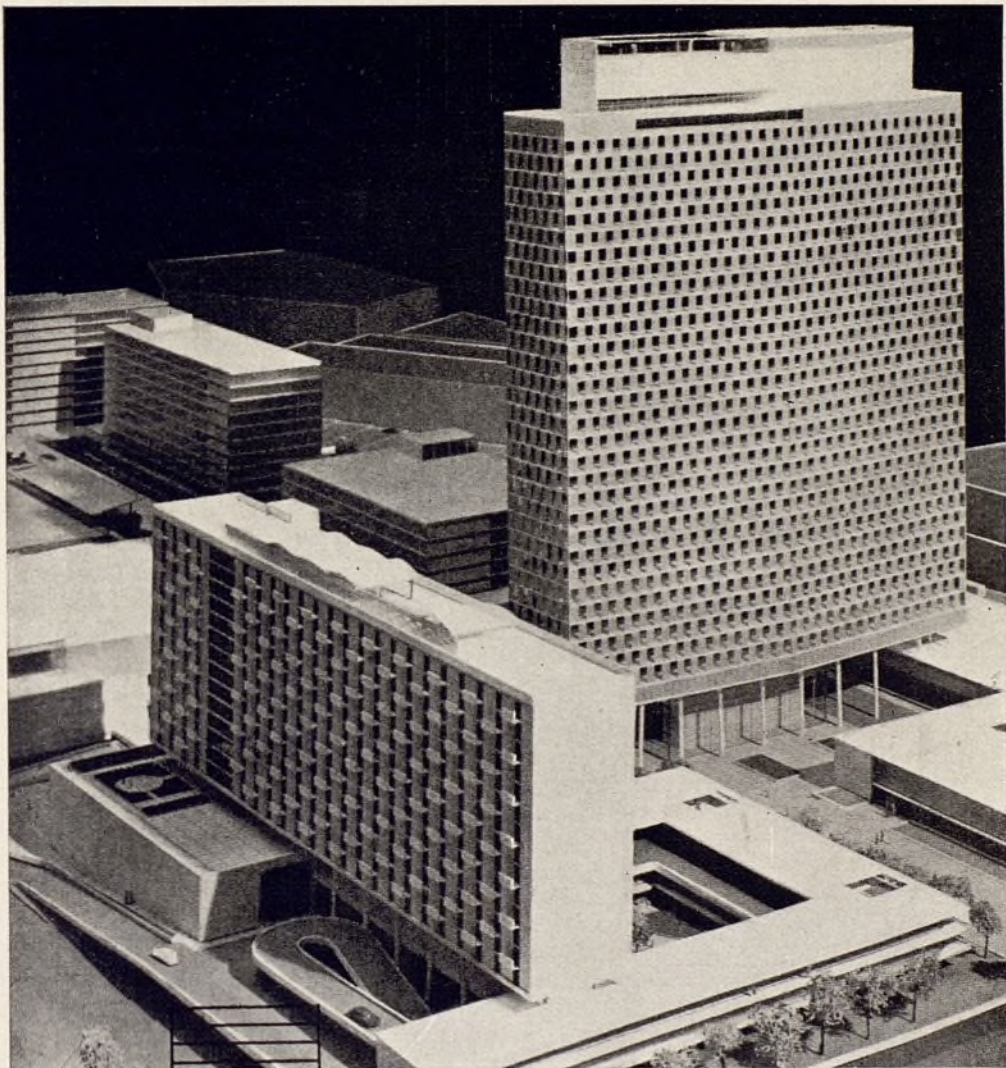
BOSTON BACK BAY CENTER (Estados Unidos)

Arquitectos: P. Belluschi y
colaboradores



Planta y vista de la maqueta.





*Dos vistas de la
maqueta del Bos-
ton Back Bay
Center.*

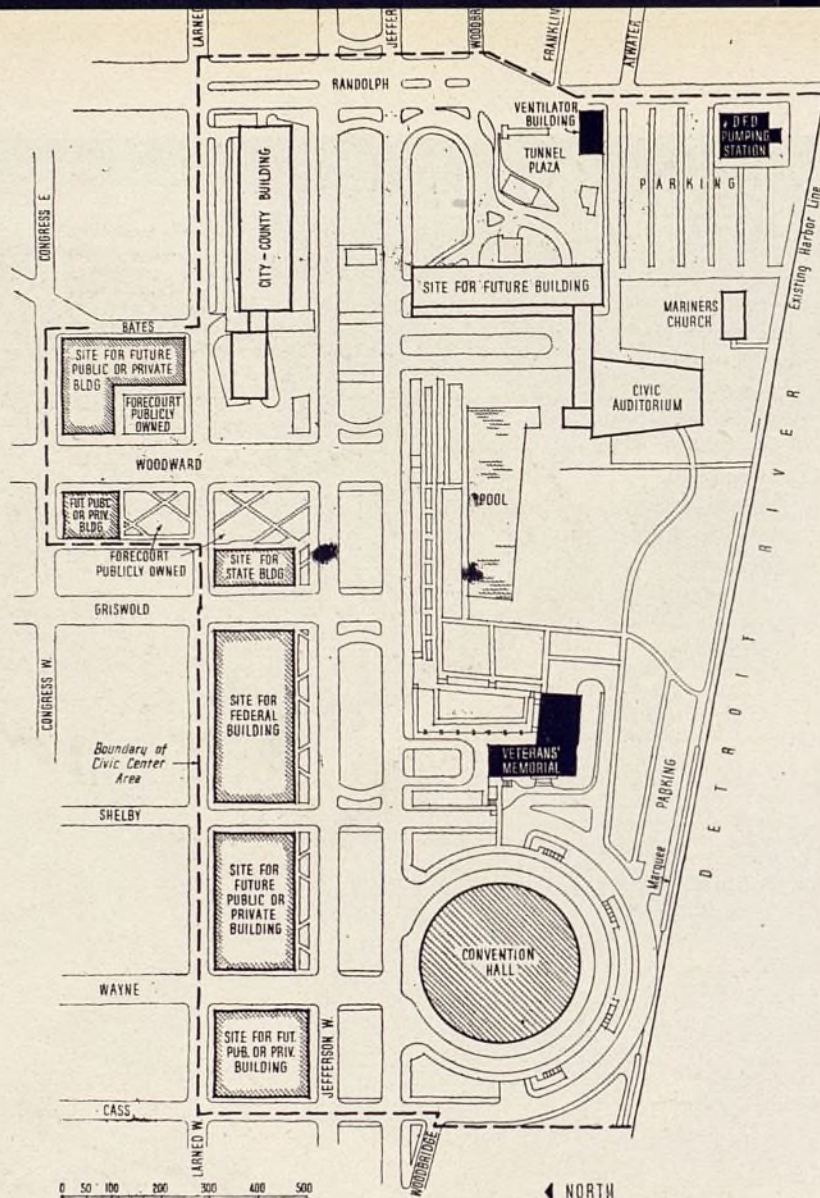
DETROIT (Estados Unidos)

Arquitectos: Saarinen y
colaboradores

Hace sesenta años, el alcalde de Detroit dijo a sus conciudadanos que Detroit necesitaba un Centro representativo, que debía ubicarse a lo largo del río. En el año 1944, el Ayuntamiento aprobó aquella idea y aquel emplazamiento, y aunque, naturalmente, la ciudad ha sufrido cambios considerables, el lugar ha parecido que sigue siendo bueno para este propósito.

Actualmente, el Centro está en ejecución. En el plano se señalan en negro las edificaciones ya realizadas; rayadas, las de inmediata ejecución, y sombreados, los emplazamientos para futuros edificios.

*Planta general y vista
del terreno del nuevo
Centro comercial.*

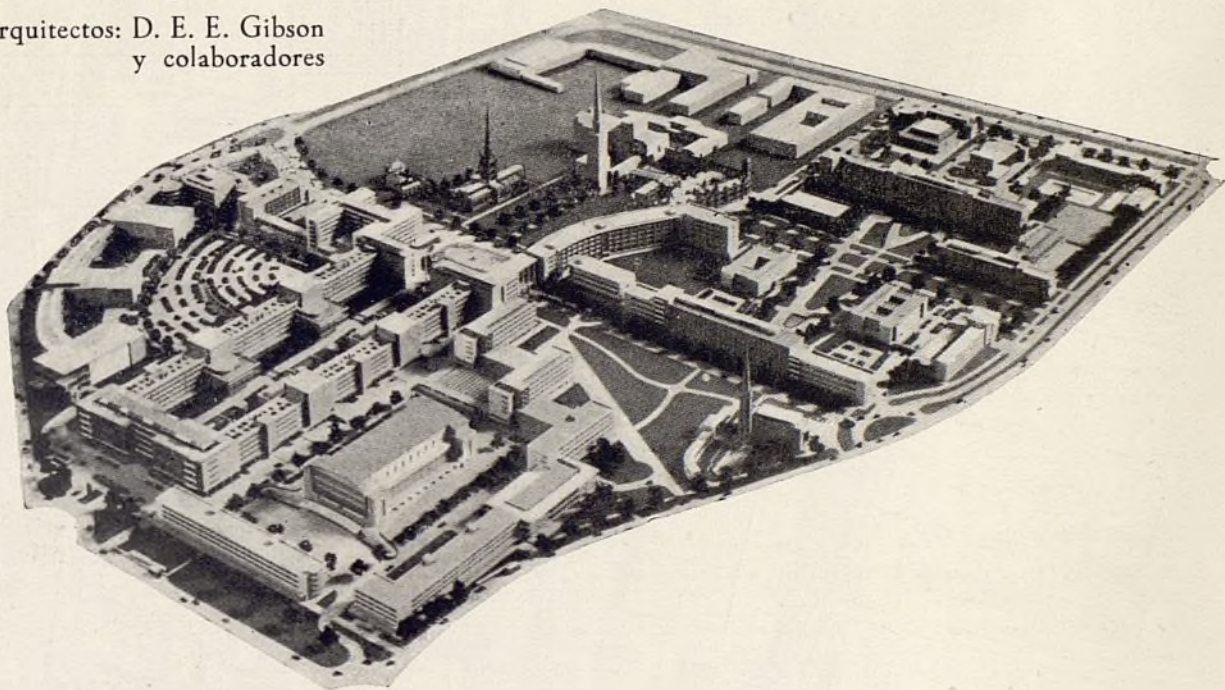


COVENTRY (Inglaterra)

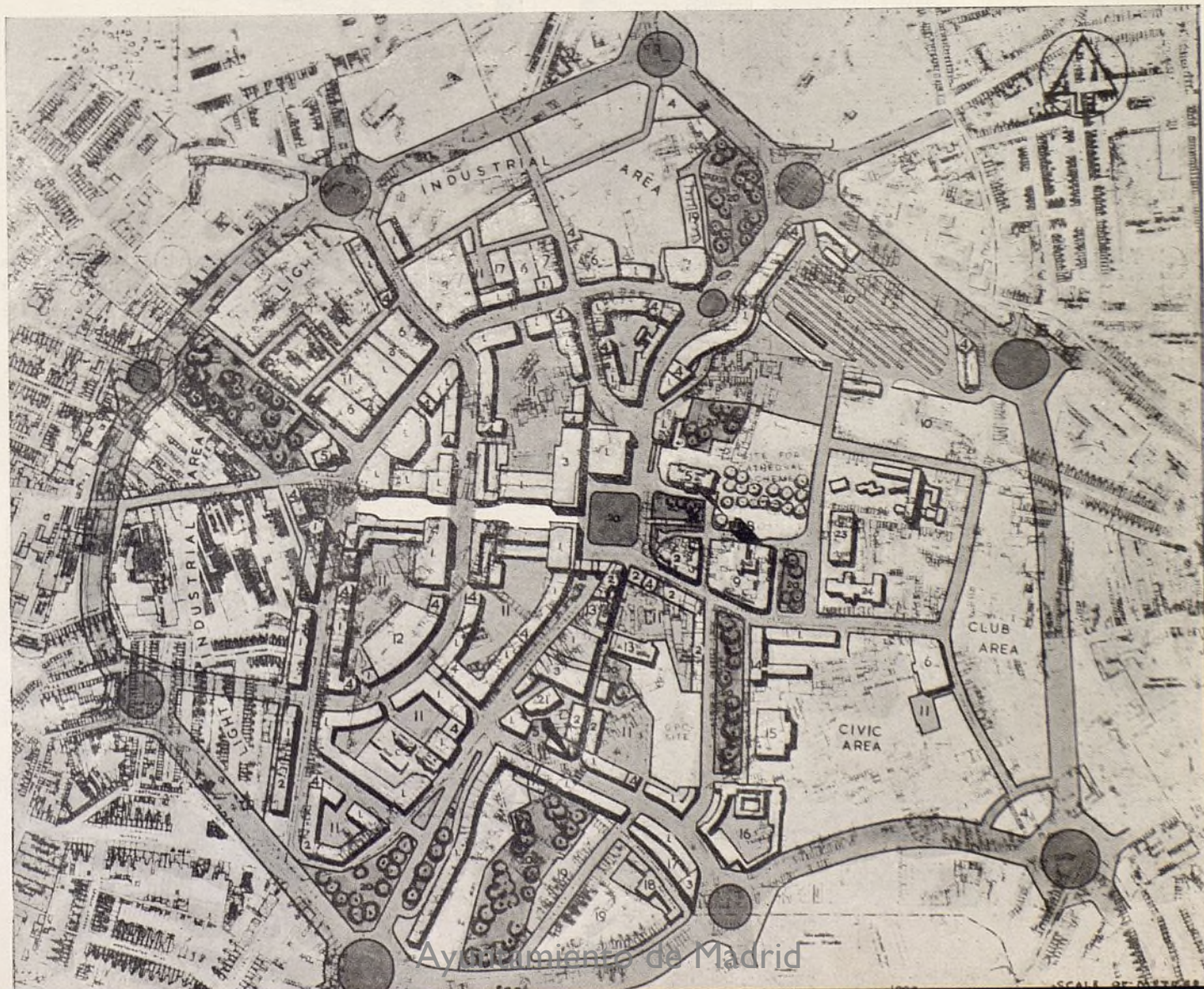
Arquitectos: D. E. E. Gibson
y colaboradores

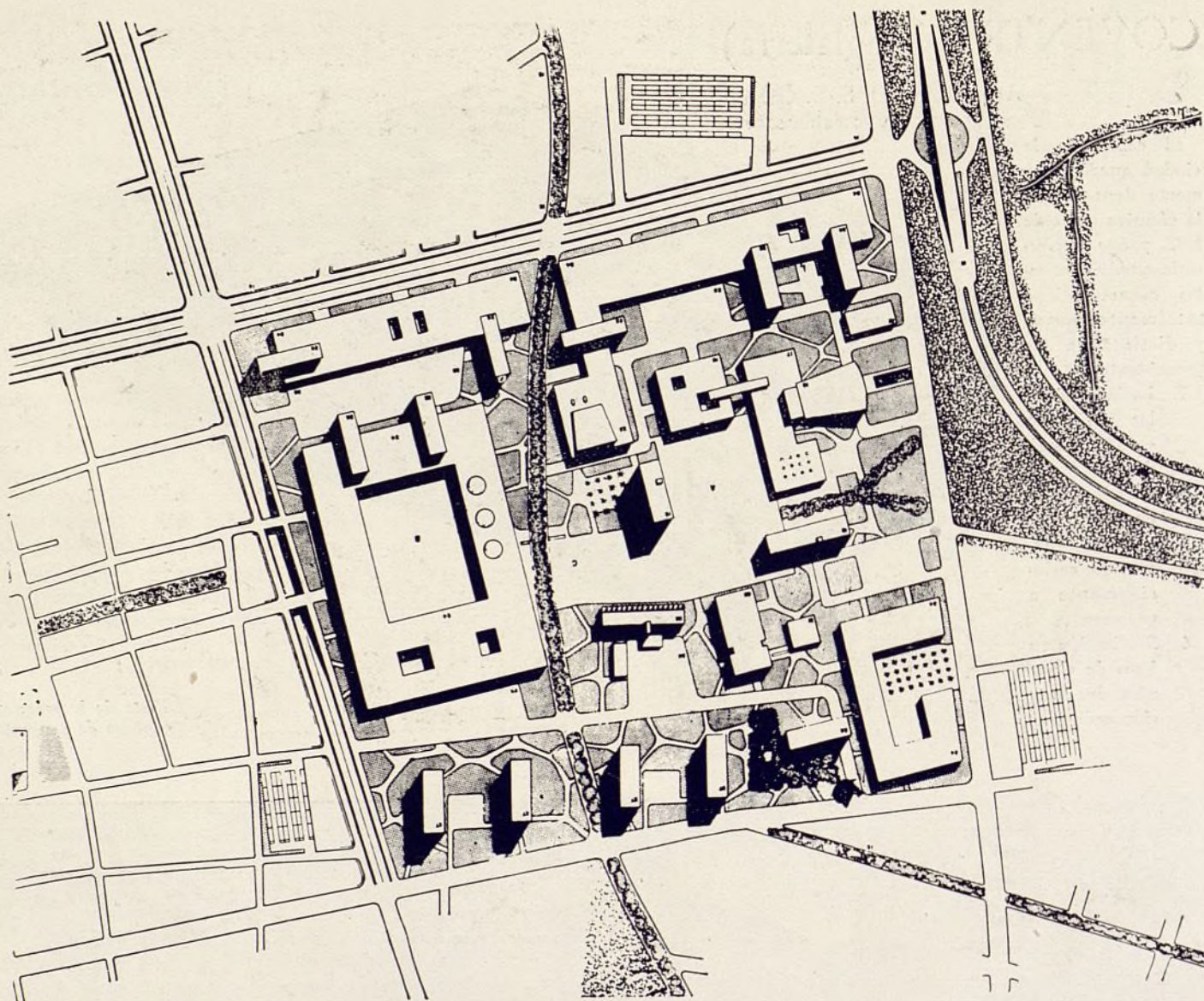
El centro de la ciudad quedó totalmente destruido en la ofensiva aérea de 1940, y este proyecto lo estudió con estas características, totalmente nuevas y distintas a las preexistentes:

1. La industria y las viviendas están excluidas.
2. Grandes espacios libres.
3. Comercio reservado exclusivamente a peatones.
4. Realización en fases de cinco años de duración cada una.



*Vista de la maqueta
y plano de conjunto.*



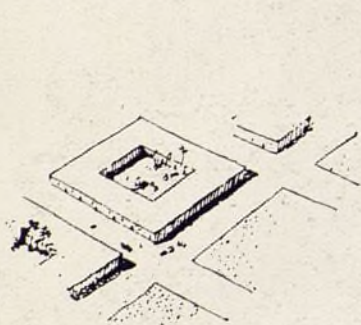


CALI (Colombia)

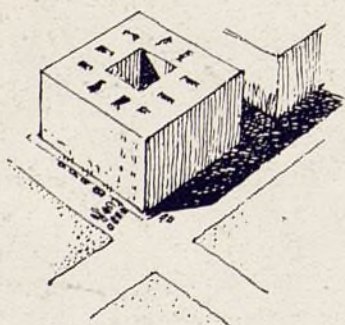
Arquitectos: P. Wiener.
y J. L. Sert.

El Centro se divide en dos zonas: comercial y administrativa. Los comercios se agrupan en torno a una plaza cerrada y las oficinas en torno a un espacio abierto. Está proyectado para una ciudad de 700.000 habitantes.

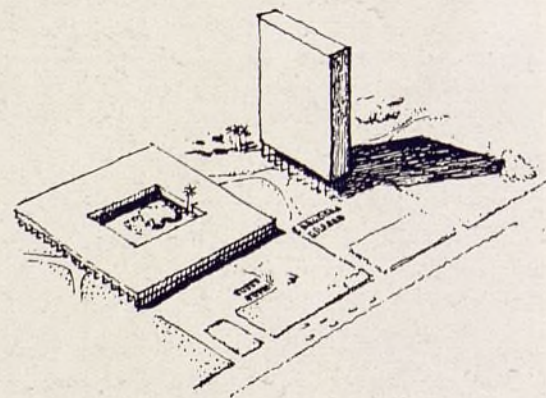
Ayer: La antigua disposición comercial.

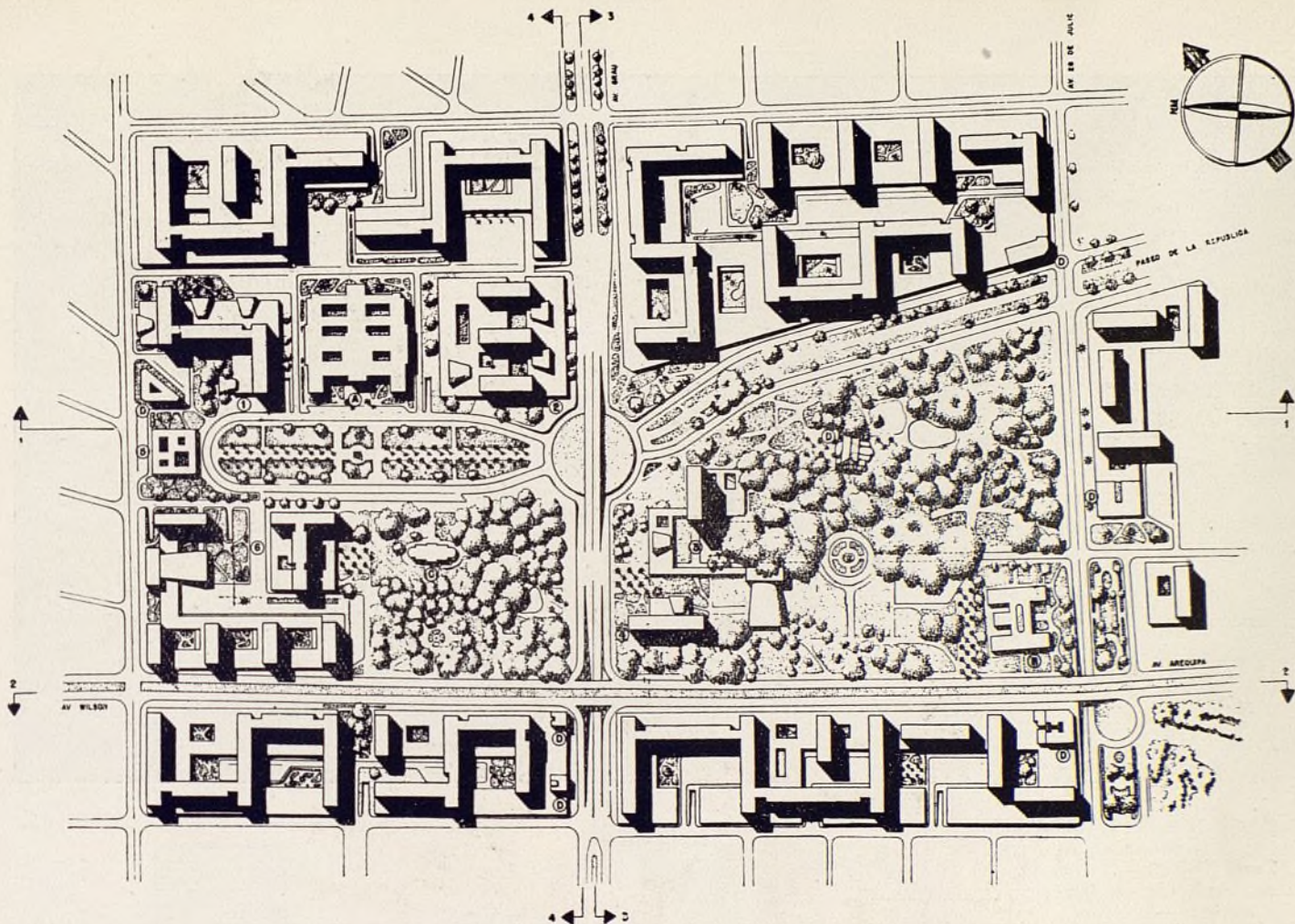


Hoy: Transformación equivocada de una buena solución antigua con los medios técnicos actuales.



Mañana: La nueva urbanización.



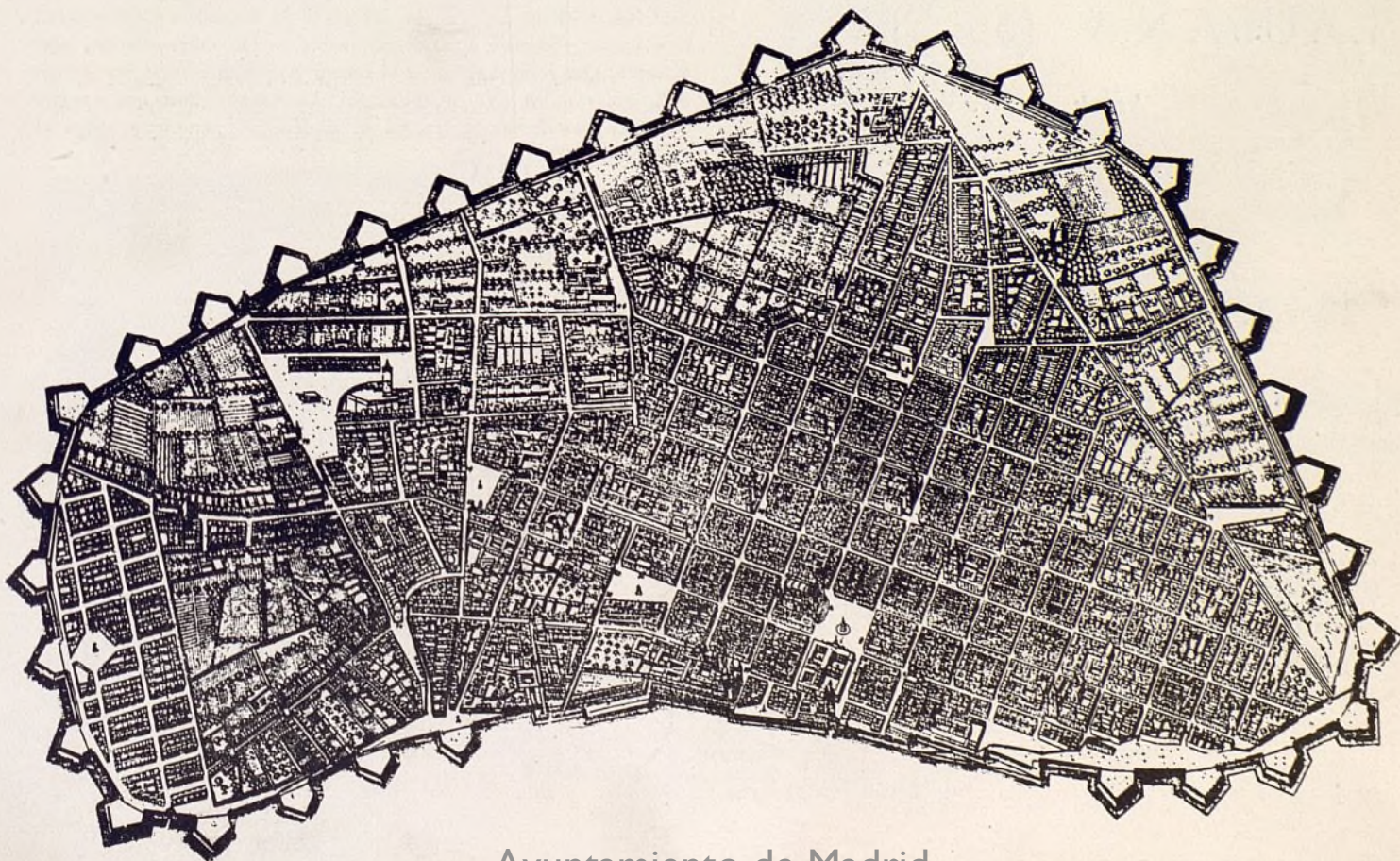


LIMA (Perú)

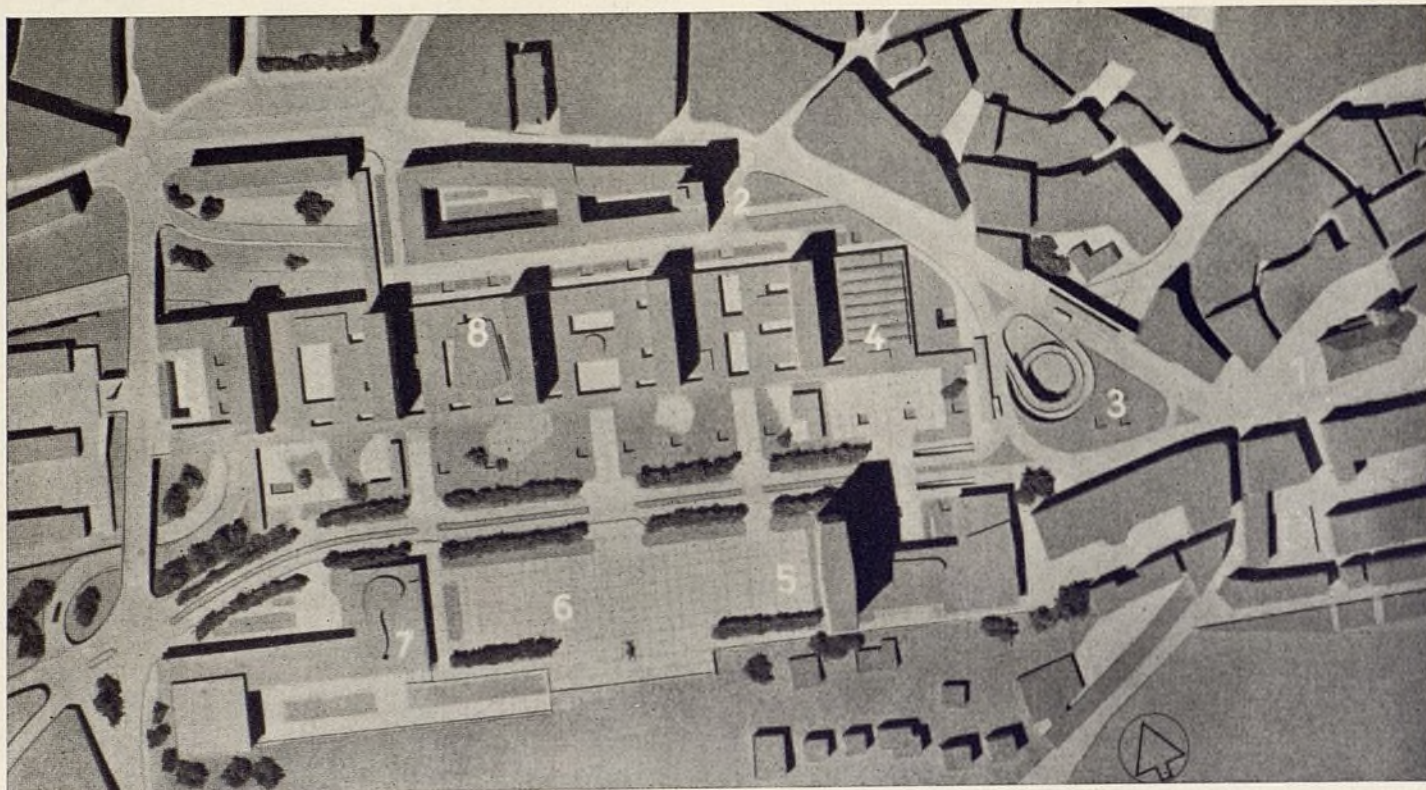
Arquitectos: P. Wiener
y J. L. Sert

Ciudad fortificada, construida en el año 1535, cuyas murallas fueron destruidas en el siglo XIX. Su población, de 900.000 habitantes, se prevé, en el plano de urbanización, para 1.800.000.

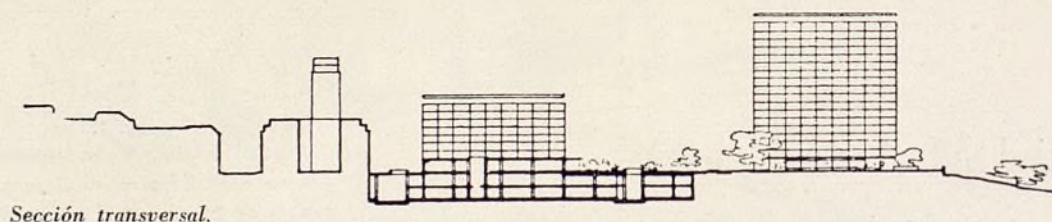
El nuevo Centro se va a construir en una zona de parques.



Ayuntamiento de Madrid



Maqueta: 1. Plaza e iglesia de San Francisco.—2. Torre Bel-Air.—3. Nudo de circulación.—4. Mercado cubierto.—5. Ayuntamiento.—6. Explanada.—7. Palacio de las Artes.—8. Oficinas, comercios, cines, cafés.



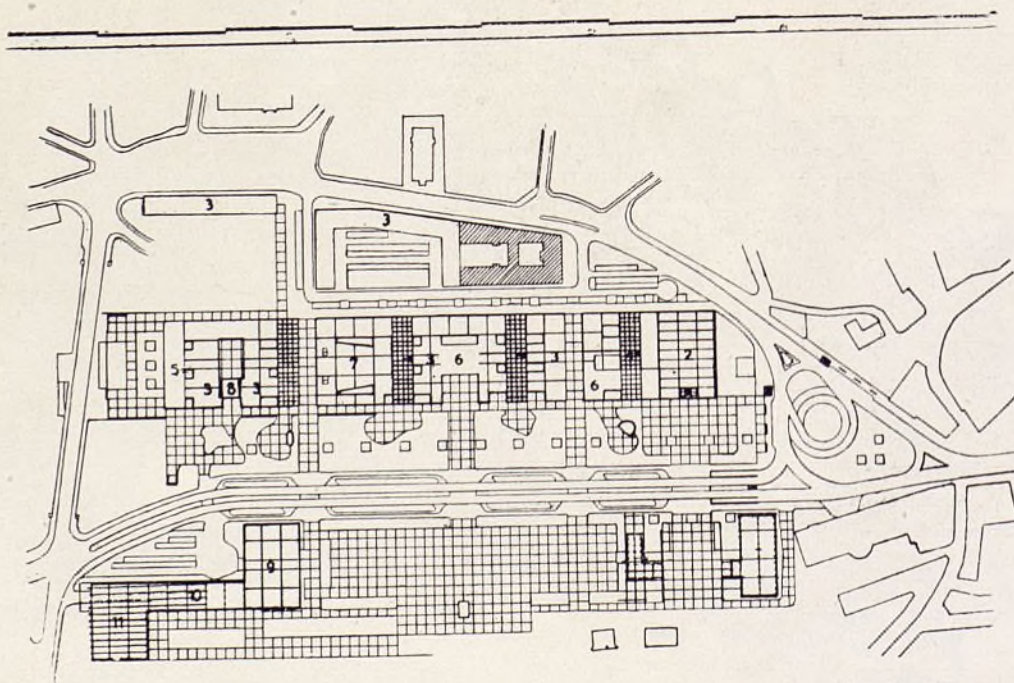
Sección transversal.

LAUSANA (Suiza)

Arquitecto: W. Vetter

La ciudad de Lausana, con 120.000 habitantes, está cortada en dirección Este-Oeste por un barranco, ocupado por pequeños comercios, a 12 m. por debajo del nivel de las calles circundantes. El proyecto conserva estos comercios; pero los cubre con una plataforma, que servirá de base al nuevo Ayuntamiento, a un Centro artístico y a un Centro comercial. La nueva plaza que surgirá sobre la plataforma disfrutará el espléndido panorama sobre el lago de Ginebra.

Planta: Este proyecto aprovecha la particular topografía de la ciudad; se realizará en etapas sucesivas, con sólo pequeñas interferencias con los inmuebles existentes.



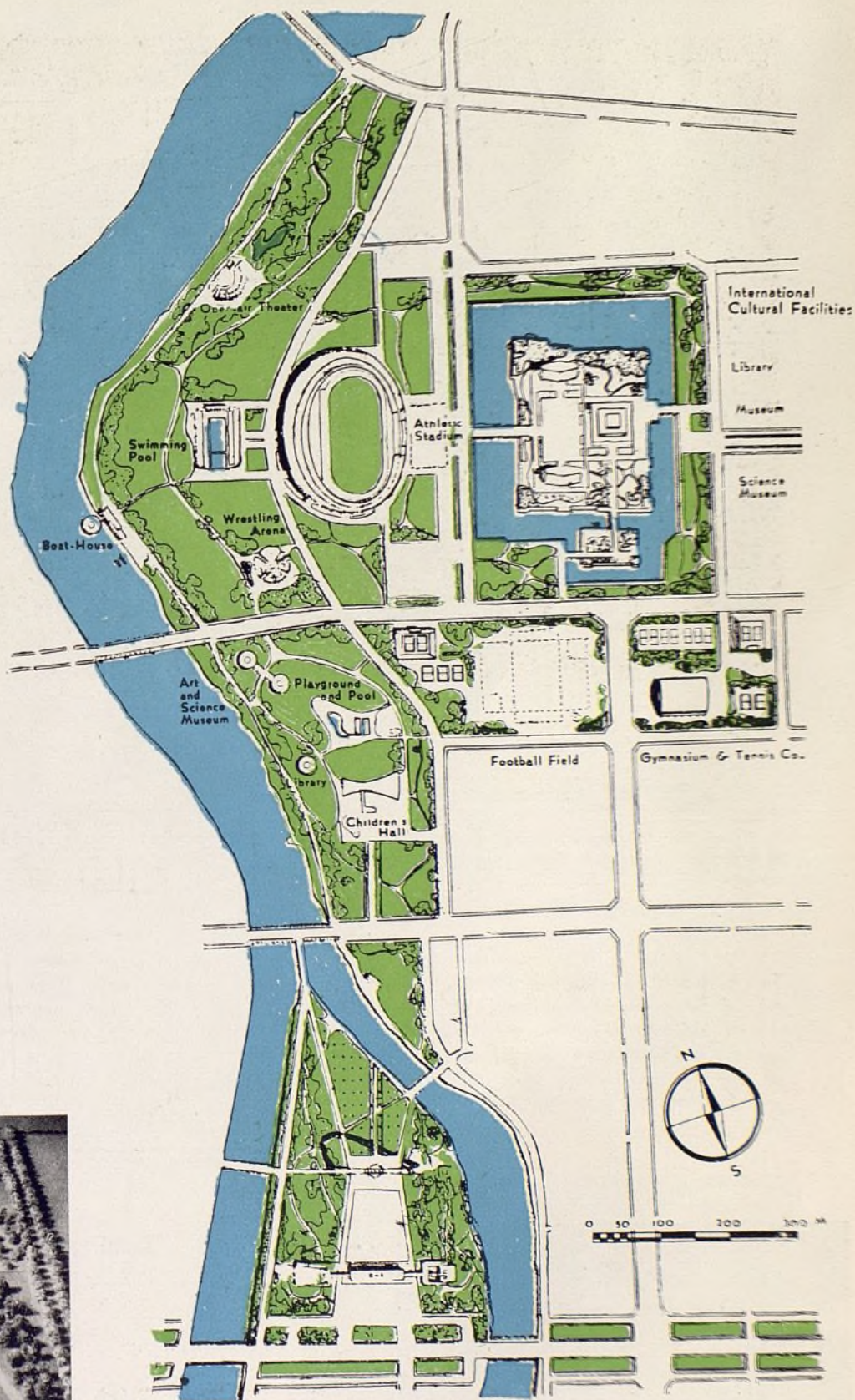
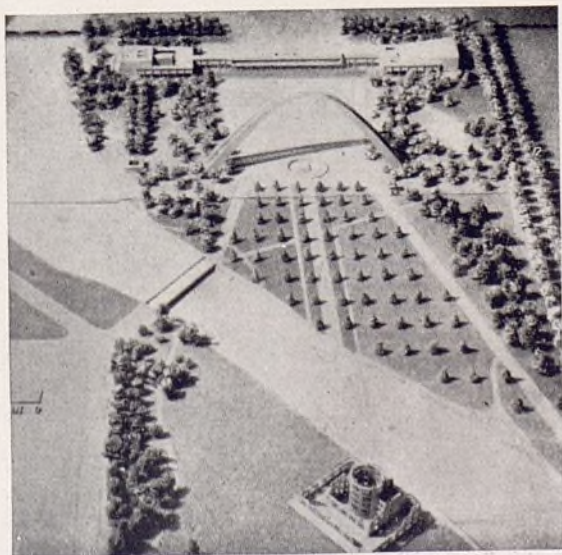
Ayuntamiento de Madrid

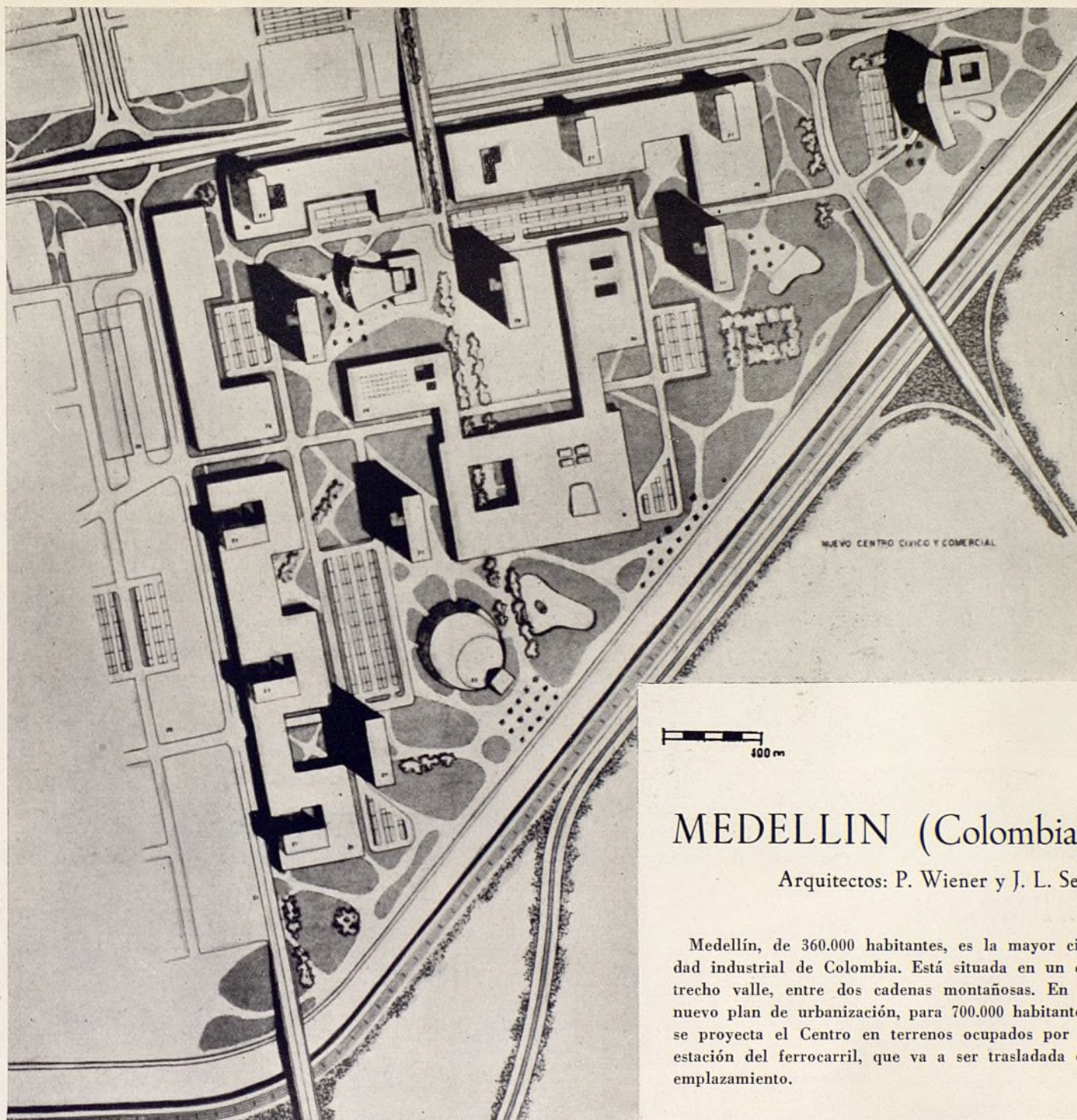
HIROSHIMA

Hasta 1945, Hiroshima era una ciudad de 400.000 habitantes, que después de la bomba quedó en 136.000.

El programa de reconstrucción del nuevo Centro se distribuirá en quince años, y comprende: 1) Sala de la Paz, para 2.500 personas, en la plaza de la Paz, capaz para 20.000 personas, con un Arco de la Paz y una capilla conmemorativa. 2) Parque de la Paz, con piscina, centro infantil, biblioteca. 3) Avenida de la Paz, de 100 m. de ancho, que será la avenida más grandiosa del Japón. 4) Hoteles y viviendas.

No se trata propiamente de un Centro comercial, sino de un Centro representativo, en recuerdo a los muertos en la terrible explosión de la bomba atómica. Se presenta, sin embargo, aquí por la originalidad del tema y de su solución.



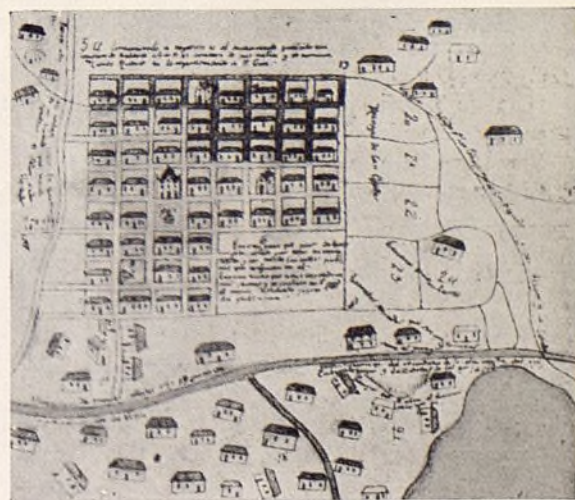


Los elementos principales son: el Ayuntamiento, auditorium, museo, biblioteca, oficinas, comercios, teatros.

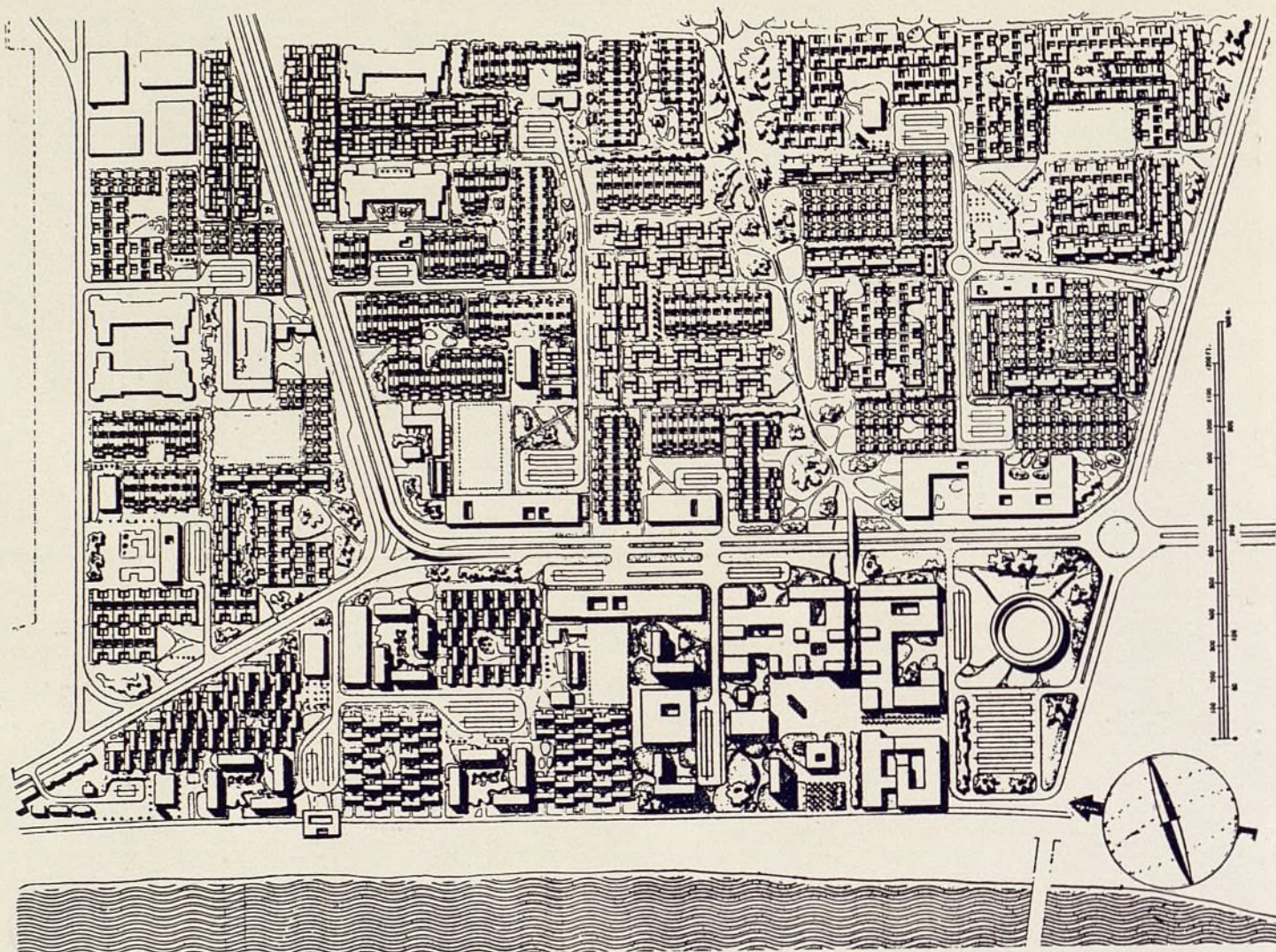
MEDELLIN (Colombia)

Arquitectos: P. Wiener y J. L. Sert

Medellín, de 360.000 habitantes, es la mayor ciudad industrial de Colombia. Está situada en un estrecho valle, entre dos cadenas montañosas. En el nuevo plan de urbanización, para 700.000 habitantes, se proyecta el Centro en terrenos ocupados por la estación del ferrocarril, que va a ser trasladada de emplazamiento.



Plano de Medellín, en el año 1770, con su plaza abierta sobre un rígido trazado reticulado. Esta plaza es todavía el lugar principal de reunión de la gente.



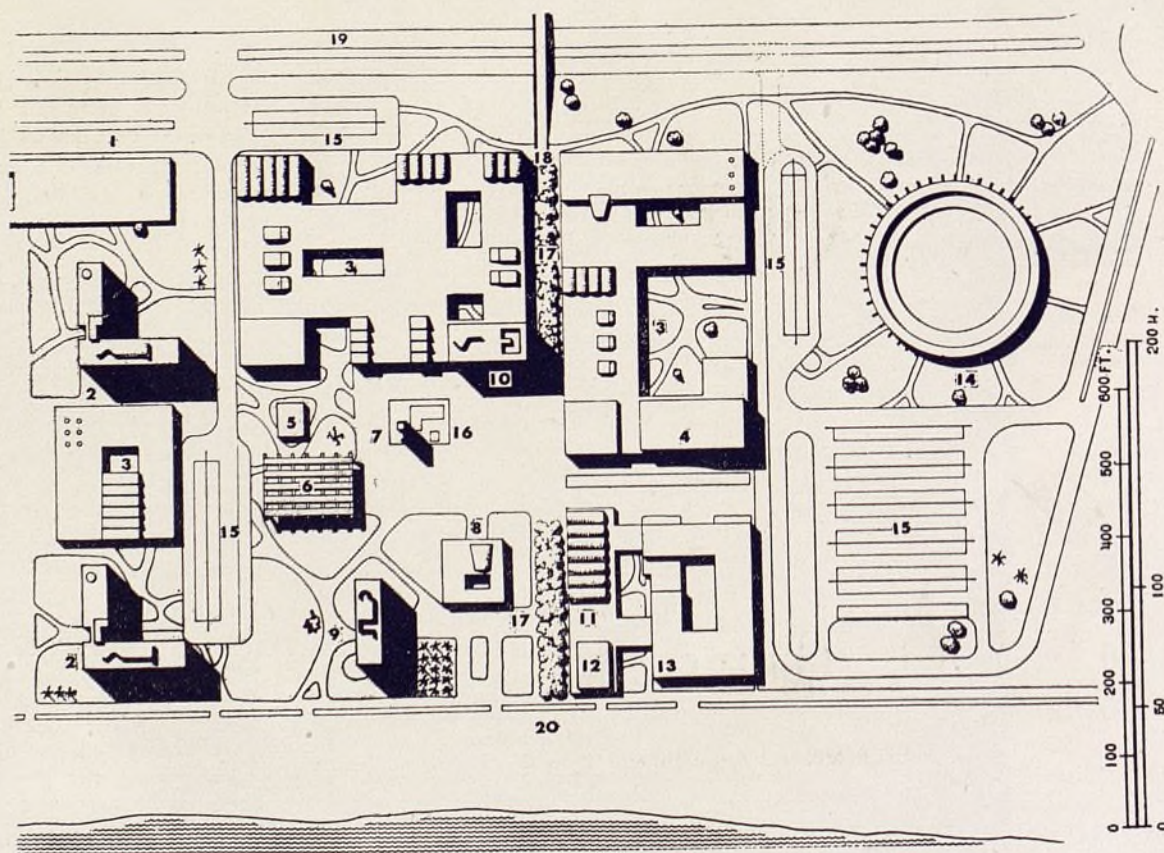
CHIMBOTE (Perú)

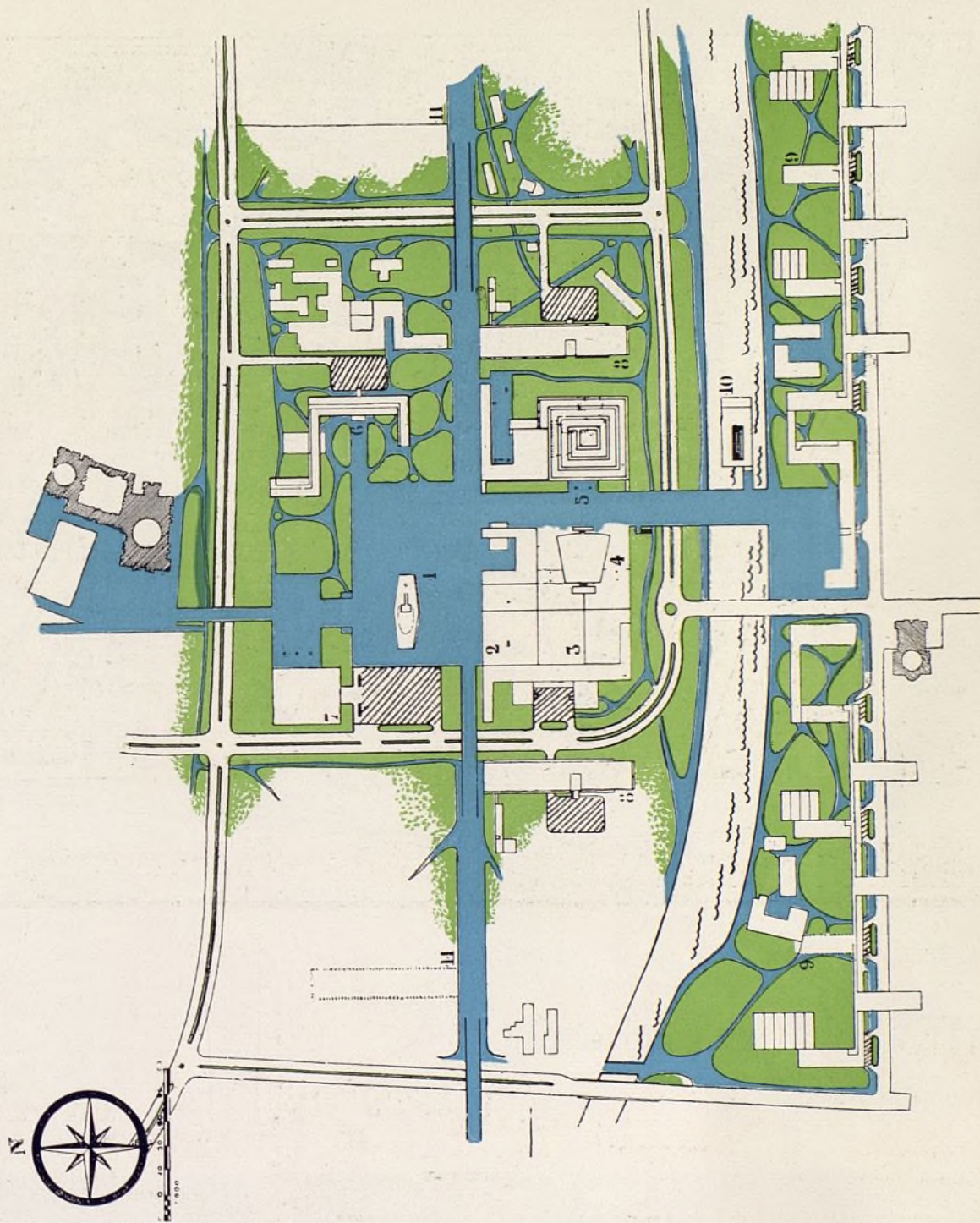
Arquitectos:

P. Wiener
y J. L. Sert

Actualmente es un pequeño puerto industrial, con 12.000 habitantes; pero va a ser el puerto más importante de aquella zona en la costa del Pacífico. Este Centro de Chimbote representa una tentativa para dar una versión moderna a una antigua tradición.

1. Estación autobuses.
2. Viviendas.—3. Tiendas.—4. Cines.—5, 6 y 7. Iglesia.—8 y 9. Ayuntamiento.—10 y 11. Oficinas.—12. Café.—13. Hotel.—14. Plaza de toros.—15. Aparcamiento.—16. Plaza.—17. Playa.

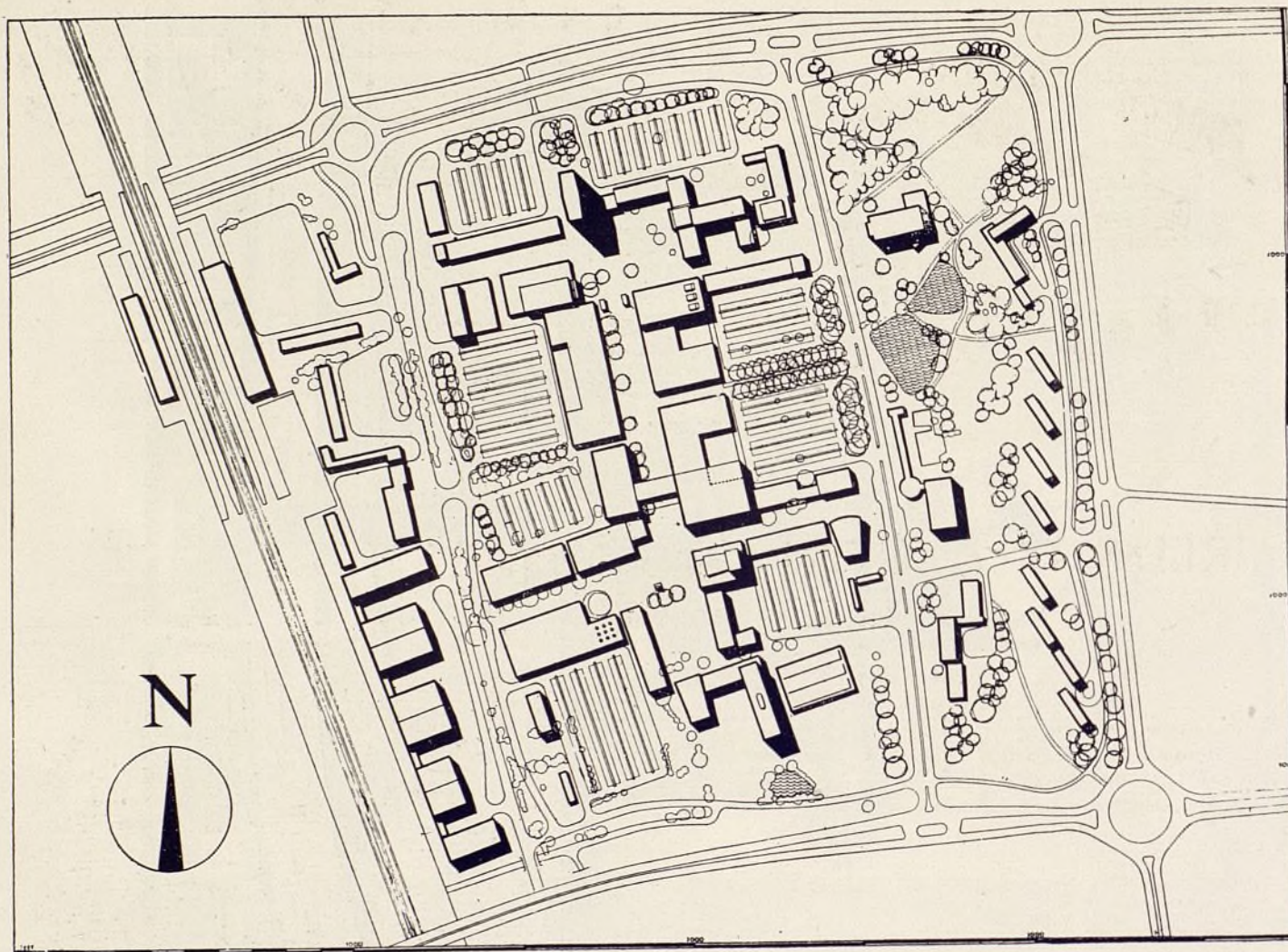




ST DIÉ (Francia)

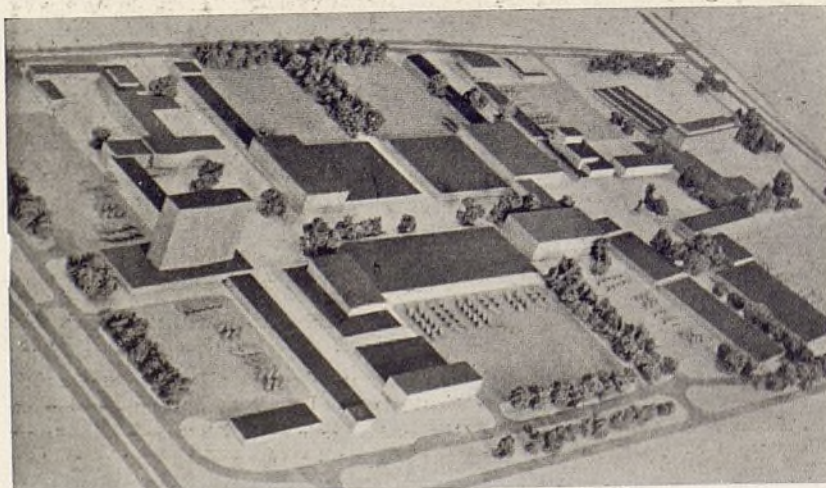
Arquitecto: Le Corbusier

En el plan de reconstrucción de la ciudad de St. Dié, siniestrada por los bombardeos, se ha proyectado el nuevo Centro con: 1 y 2. Edificios administrativos.—3. Oficinas y café.—4. Teatro.—5. Museo.—6. Hotel.—7. Grandes almacenes.



STEVENAGE (Inglaterra)

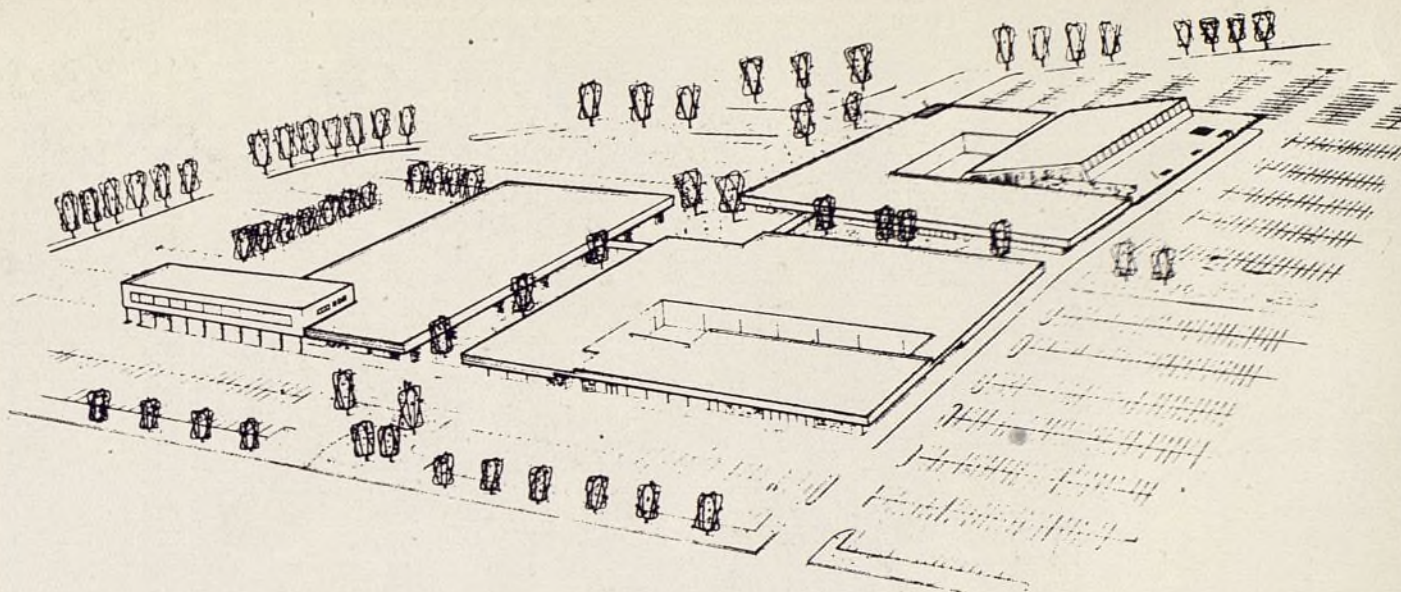
Proyecto de *Architectural Association*.



Proyecto para una nueva ciudad de 60.000 habitantes, que, de acuerdo con el *New Towns Act* de 1946, va a recoger el excedente de industria y de población de Londres. La ciudad, que contaba con 6.000 habitantes y se aumentará a 60.000, está en la carretera principal que une Londres con el Norte del país.

El Centro, completamente separado del tráfico, se compone de la Zona Comercial, con tiendas, cines, restaurantes; de la Zona Cultural, con teatros, biblioteca, museos, *auditorium*, y de la Zona Administrativa, con edificios públicos y oficinas particulares. Además, se ha proyectado un parque con piscina, restaurante, baile y teatro, todo al aire libre.

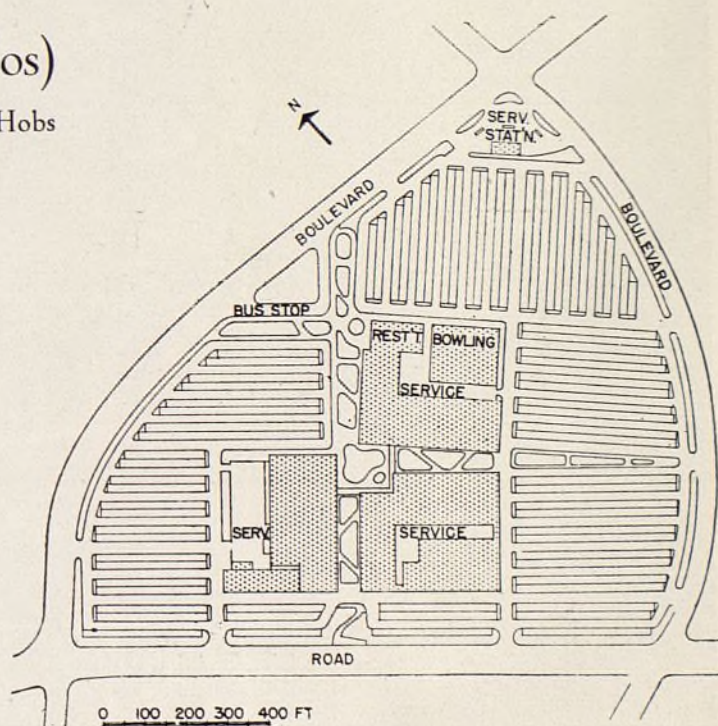
Vista de la maqueta del Centro de Stevenage.



FAIRLESS HILL (Estados Unidos)

Arquitectos: Tully y Hobs

En un terreno horizontal se ha dispuesto este típico Centro comercial norteamericano con edificios agrupados en forma de L, unidos por pasos cubiertos.





Sobre esta fotografía de la Puerta del Sol y zonas inmediatas se ha destacado el rectángulo que, a la misma escala, corresponde a los terrenos que en la Avenida del Generalísimo se proyectan dedicar a Centro comercial. Se aprecia así la importancia y trascendencia de este proyecto para el futuro urbanístico de la capital de España.



ACTA DEL JURADO

Reunido el Jurado encargado de fallar el Concurso de Ideas para la Ordenación Urbanística de la zona comercial comprendida en el Sector de la Avenida del Generalísimo, de Madrid, de acuerdo con la convocatoria publicada en el *Boletín Oficial del Estado* núm. 176, de 25 de junio de 1954, durante los días 6 y siguientes del mes de diciembre se examinaron los trabajos presentados.

Las bases del Concurso establecen que los técnicos pertenecientes a las Oficinas de la Comisaría y del Excelentísimo Ayuntamiento de Madrid podrán presentar sus trabajos fuera de Concurso, no pudiendo optar a los premios que se señalen.

De los técnicos que se presentan al Concurso están adscritos a la Comisaría los arquitectos don Emilio Larrodera y don Manuel Muñoz Monasterio. En consecuencia, el Jurado considera fuera de Concurso el trabajo presentado por don Emilio Larrodera y el presentado por don Manuel Muñoz Monasterio en colaboración con don Mariano Garrigues.

Para la sistematización del estudio de los trabajos presentados, se acuerda definir una serie de puntos esenciales, cuyo examen constituye la base de su comparación. Los puntos definitivos son los siguientes:

- 1.º Problema circulatorio, en el que se consideran:
 - a) Los accesos.
 - b) La circulación interior.
 - c) Los aparcamientos.
- 2.º Problema funcional, que comprende:
 - a) La organización comercial.
 - b) El programa.
 - c) El aprovechamiento útil.
- 3.º Problema estético, que comprende:
 - a) La composición de volúmenes.
 - b) Los ambientes especiales.
 - c) La calidad representativa.

En cuarto lugar, se considera como muy importante factor la posibilidad de desglose en etapas sucesivas, con vistas a una mayor facilidad de realización.

A consecuencia de un primer examen atento a todos los trabajos, el Jurado en pleno considera conveniente proceder a sucesivas eliminaciones. Se establece seguidamente una primera discriminación, seleccionando los trabajos que reúnan más ideas positivas y un enfoque general del problema más acertado.

Estos trabajos, anunciados por orden alfabético, son los siguientes:

Señores Cano Lasso y Gómez González.

- Chueca y Pagola.
- Martínez Chumillas y Laorga.
- Perpiñá.
- Picatoste.
- Robles.

Un estudio objetivo de cada uno de estos trabajos, efectuado individualmente por los vocales del Jurado, lleva a apreciar unánimemente dos grupos, quedando en el más destacado los trabajos correspondientes a los señores Chueca y Pagola, Perpiñá y Robles.

Estos trabajos destacados en cabeza corresponden a planteamientos totalmente diferentes del problema, ya que el del señor Perpiñá sobresale por su acierto de composición, el del señor Robles por su realismo y el de los señores Chueca y Pagola por su simplicidad. Todos ofrecen ideas positivas muy estimables, y, al mismo tiempo, adolecen de soluciones incompletas en varios aspectos. Dentro de esta apreciación de conjunto destaca, sin embargo, por su mayor profundidad de estudio y por su gran acierto en la disposición de volúmenes y ambientes, el trabajo del señor Perpiñá. En cambio, los trabajos de los señores Chueca y Pagola y el del señor Robles ofrecen características de acierto semejantes, de tal manera que se consideran de méritos análogos.

En consecuencia de las anteriores apreciaciones, el Jurado estima procedente adjudicar el primer premio al

trabajo del señor Perpiñá. Considera asimismo conveniente equiparar los trabajos de los señores Chueca y Pagola y del señor Robles, dando a ambos la categoría de segundo premio, bien reuniendo el importe del segundo con el importe de un accésit para repartir la suma entre ambos trabajos, o bien creando un nuevo segundo premio de 20.000 pesetas.

Se proponen para los accésits los trabajos de los señores Cano Lasso y Gómez González, señores Martínez Chumillas y Laorga y señor Picatoste y colaboradores.

En el caso de que la Comisión de Urbanismo no accediese a la creación de un segundo premio, se propone la creación de un nuevo accésit para poder cumplir esta calificación.

Con arreglo a este criterio, el Jurado establece la adjudicación de los premios de acuerdo con la siguiente

PROPUESTA :

Primer premio, de 50.000 pesetas, al trabajo de don Antonio Perpiñá Sebría.

Segundo premio, de 20.000 pesetas, al trabajo de don Fernando Chueca Goitia y don José María Pagola de Lapuente.

Segundo premio, de 20.000 pesetas, al trabajo de don Francisco Robles Giménez.

Accésit de 10.000 pesetas, al trabajo de don Julio Cano Lasso y don Juan Gómez González.

Accésit de 10.000 pesetas, al trabajo de don Valentín Picatoste y colaboradores.

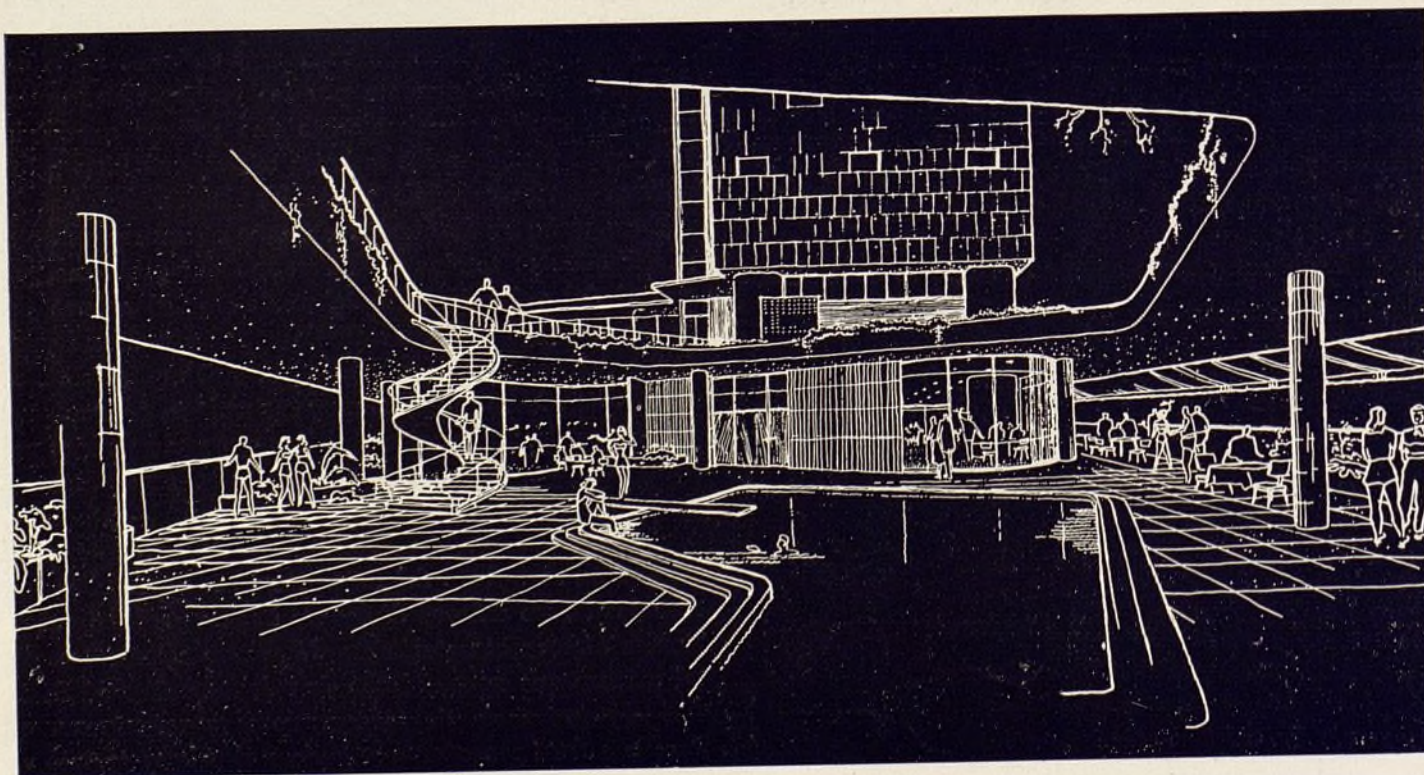
Accésit de 10.000 pesetas, al trabajo de don Manuel Martínez Chumillas y don Luis Laorga.

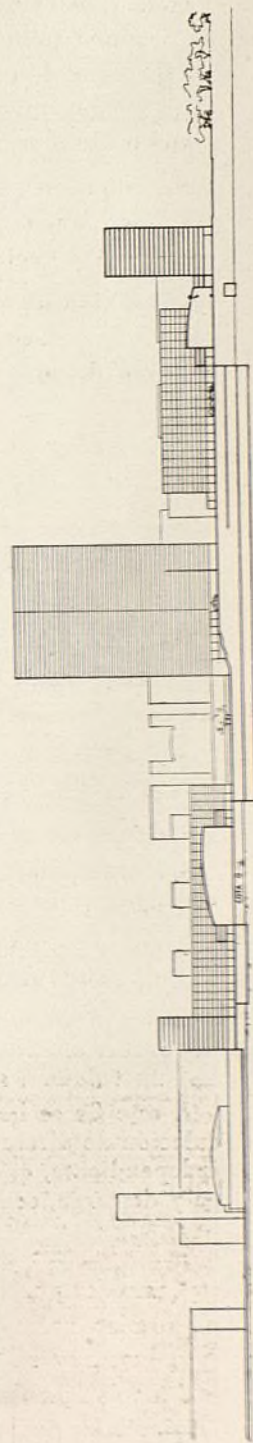
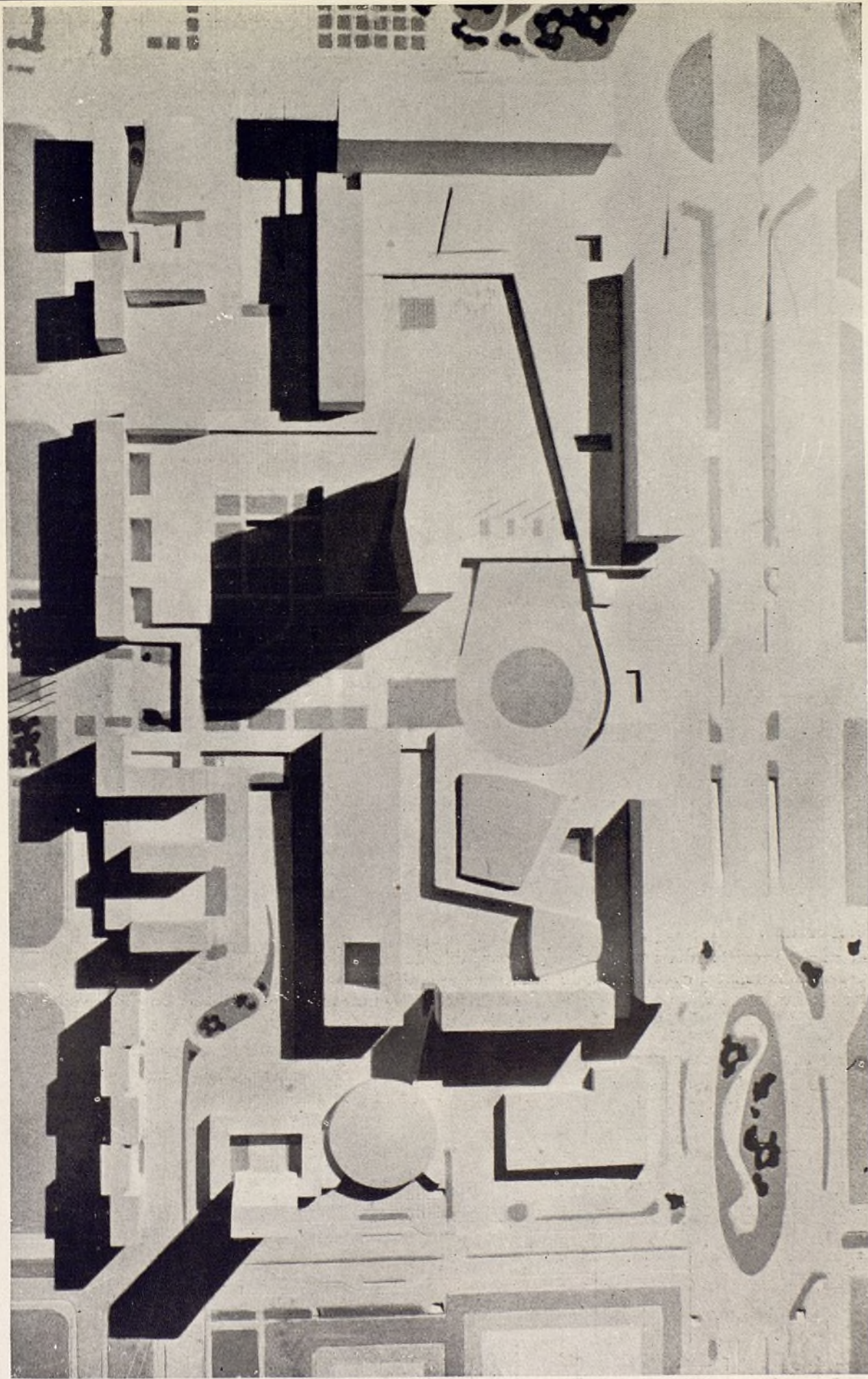
Finalmente, el Jurado manifiesta que considera el conjunto de trabajos presentados como de gran interés, y que los técnicos concursantes han respondido brillantemente al llamamiento de la Comisaría General para la Ordenación Urbana de Madrid. En la mayor parte de los trabajos se plantean ideas y sugerencias que, sin duda, habrán de ser positivas para orientar, tanto a quienes hayan de intervenir en las decisiones de tipo ejecutivo, como a los usuarios en general. Indudablemente, hay una aportación densa de soluciones diversas, de cuyo análisis podrán deducirse caminos útiles para el encauzamiento definitivo de este problema. La Comisaría puede felicitarse del éxito obtenido.

Madrid, 16 de diciembre de 1954.

Julián Laguna, Comisario general para la Ordenación Urbana de Madrid; Gaspar Blein, director de Urbanismo en el Ayuntamiento de Madrid; Diego de Reina, representante del Ayuntamiento de Madrid en la Comisaría; Secundino Zuazo, nombrado por los concursantes, y Pedro Bidagor, director de la Oficina Técnica de la Comisaría de Ordenación Urbana de Madrid.

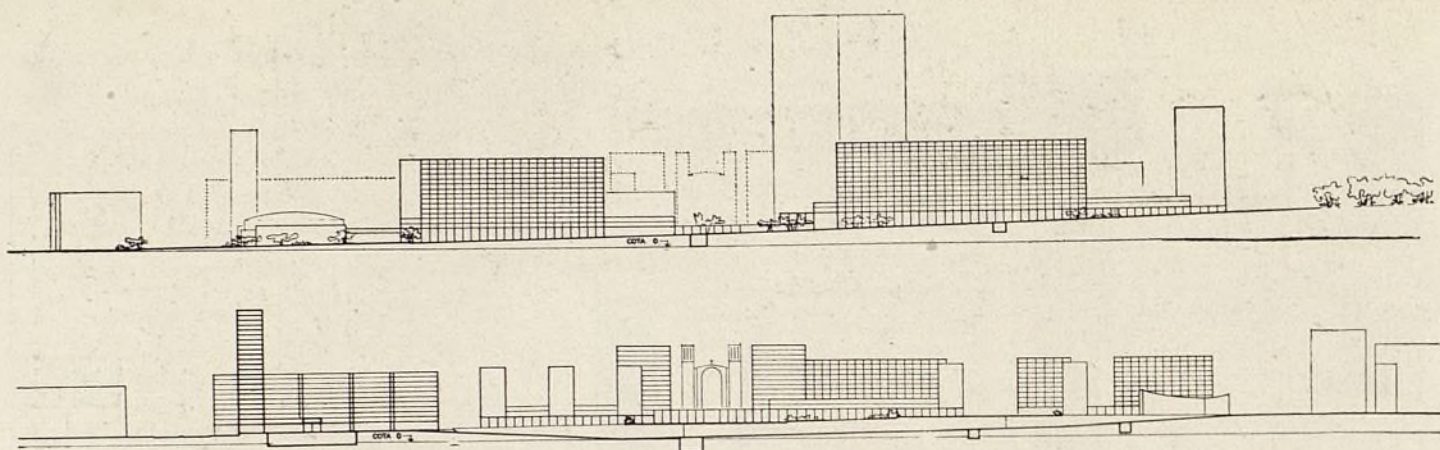
A propuesta del Jurado, la Comisión de Urbanismo, en sesión de 16 de diciembre de 1954, acordó premiar con un nuevo accésit de 10.000 pesetas el trabajo presentado fuera de Concurso por los señores don Manuel Muñoz Monasterio y don Mariano Garrigues.





PRIMER PREMIO

Proyecto del Arquitecto Antonio Perpiñá



Primer Premio

Se aceptan en la composición las dos vías que constituyen los dos ejes previstos en el planteamiento previo, y que señalan la relación urbanística de los terrenos a ordenar con el resto de la zona.

El aparcamiento principal de vehículos se prevé subterráneo bajo las plazas principales, en tres plantas situadas a las cotas 7, 0 y -7, con una superficie de 9.000 m², 28.300 m² y 16.160 m², respectivamente, con un total de 53.470 m², que a 15 m² por coche supone una capacidad de 3.500 turismos.

Los accesos y salidas se han previsto por ocho pasos subterráneos, cuatro en la avenida del Generalísimo y otros cuatro en la avenida de la Vaguada, de tres circulaciones de anchura.

La ordenación del tráfico derivado del apeadero se consigue mediante una plaza ovalada a modo de andén, tal como queda señalada en los planos, y se considera que este tráfico ha de ser totalmente independiente del propio de la zona comercial.

Se ha prestado además especial atención al transporte de los servicios, que alcanza en una concentración comercial un volumen muy importante.

A este fin se ha estudiado y previsto una posible circulación de dirección única, subterránea, completamente independiente, que enlaza todos los edificios para la carga y descarga, con acceso y salida independientes.

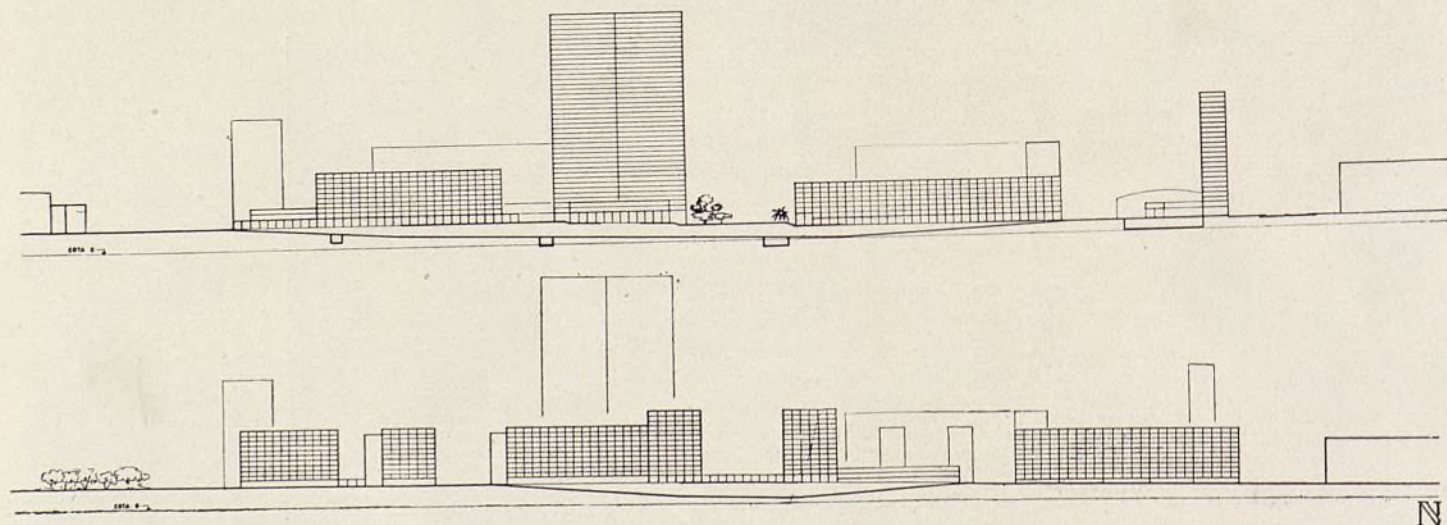
PROYECTO DEL ARQUITECTO ANTONIO PERPIÑA

La circulación de peatones se desarrolla por todo el interior del recinto, pudiendo alcanzar cualquier punto del mismo sin ninguna interferencia con el tráfico rodado. La superficie libre para peatones es de 102.918 m², lo cual representa un 45 por 100 del total.

La organización comercial se desarrolla en cuerpos de edificios especialmente previstos a este fin, de planta baja y dos pisos en casi su totalidad, y se ha ubicado también un bloque totalmente comercial de ocho plantas de altura; estas construcciones, junto con la planta baja y las dos primeras plantas de los edificios no destinados a viviendas, tienen un desarrollo total en planta baja y línea de fachada de 3.225 m., y una ocupación del terreno de 46.761 m², lo cual da una profundidad media de 15 m. La superficie total de plantas edificadas destinada a estos usos es de 221.000 m², que representa un 37 por 100 de la totalidad de la zona.

Se destina a oficinas el bloque central, de cuarenta plantas de altura; a edificios de vivienda, la casi totalidad de los ubicados al oeste de la Vaguada, y el resto de los edificios son susceptibles de adaptación a hoteles, oficinas o viviendas.

Al desechar, por considerarlo inadecuado, el ordenar el conjunto de un modo abierto, dando frente a la avenida del Generalísimo, se ha pretendido no romper la unidad de esta vía, ubicando dos edificios de quince plantas de altura.



Trabajo del señor Perpiñá.

El cuidadoso estudio del señor Perpiñá plantea a fondo los problemas inherentes a esta gran zona comercial de capitalidad.

Plantea una neta diferenciación de circulaciones entre peatones y vehículos, separando en estos últimos la circulación de turismo y la de servicios.

Establece con independencia dos redes subterráneas para estas circulaciones, dotando a cada una de sus respectivos aparcamientos. El exceso de esta preocupación le conduce a soluciones complejas de difícil realización. Propone accesos subterráneos desde la Avenida del Generalísimo para no interferir el tráfico principal de esta vía, y dispone una plaza ovalada a continuación del cruce con la Ronda, para ordenar las circulaciones derivadas de la estación ferroviaria, solución interesante, aun cuando presenta ventajas e inconvenientes.

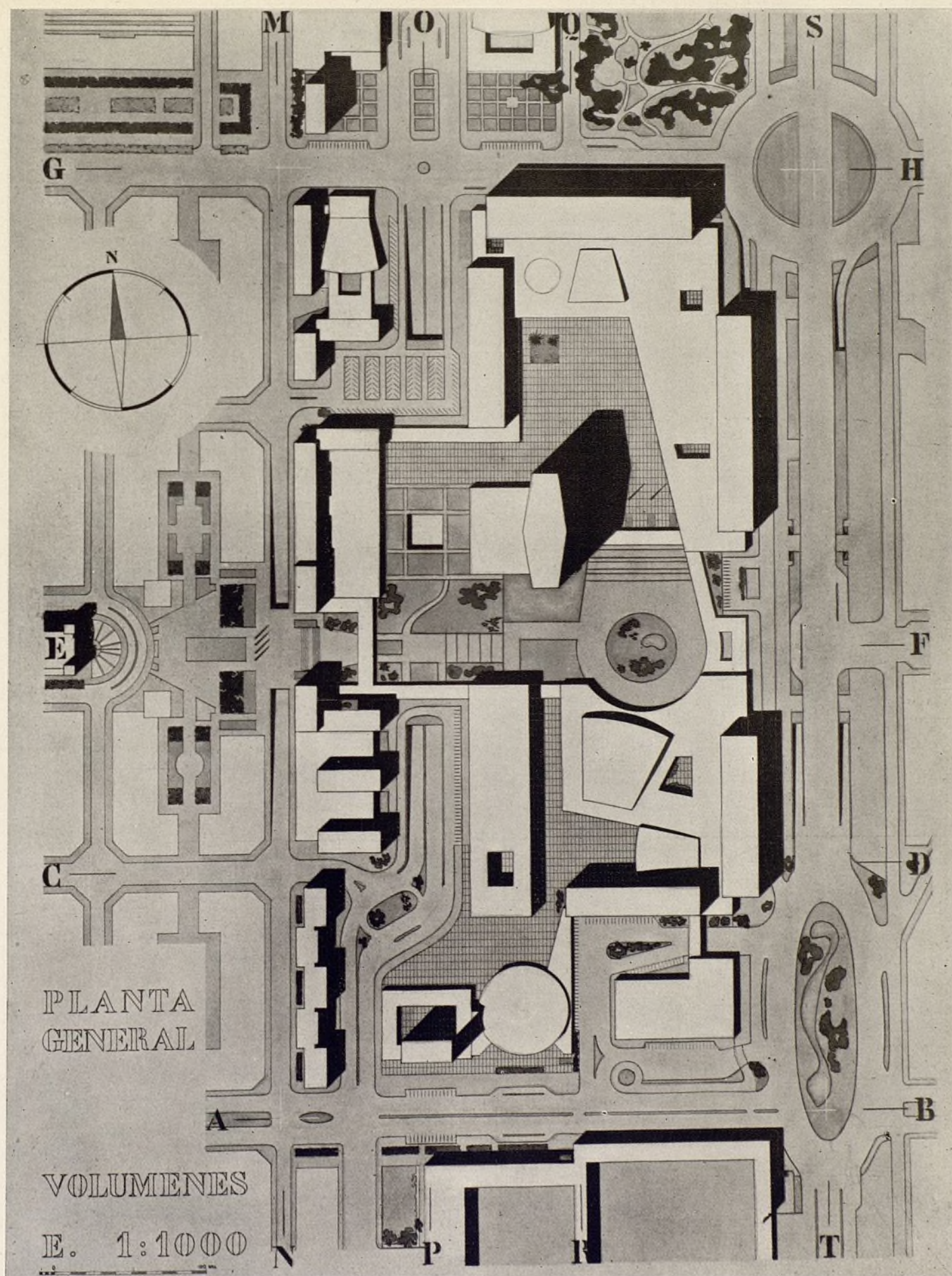
Lo esencial de este trabajo es su disposición general de masas y ambientes. Un gran edificio de oficinas con orientación a Poniente, de conveniencia dudosa, destaca entre todos los volúmenes, rodeado de espacios bien logrados estéticamente y diferenciados sin excesiva rigidez, acusándose en una parte el carácter comercial; en otra, el de espectáculos, y en una tercera, de reposo con participación de jardinería.

Estos espacios se prolongan en nivel superior sobre la Avenida de la Vaguada, incorporando así al Centro comercial las manzanas próximas a la basílica de la Merced.

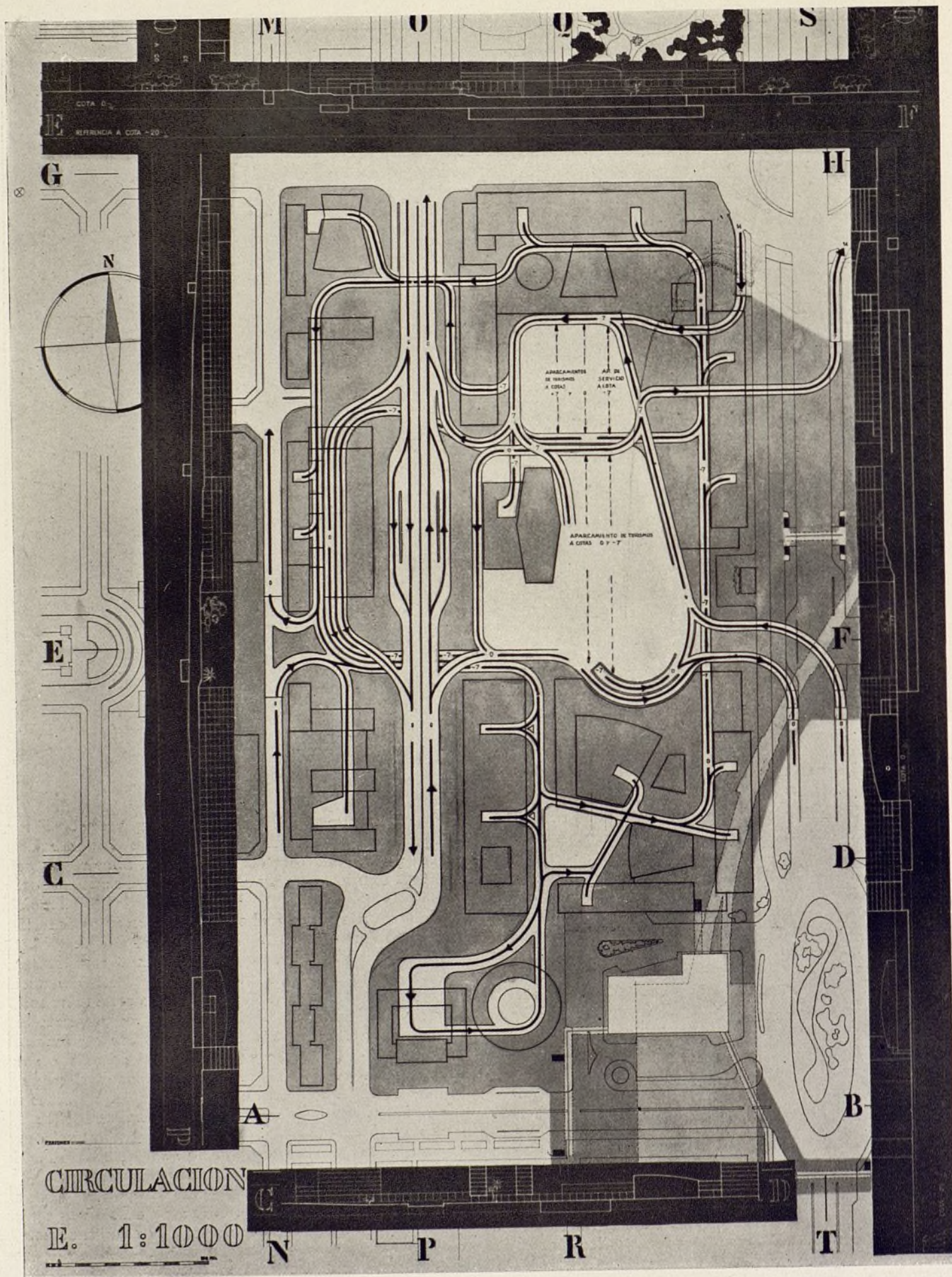
Con esta disposición se consigue aunar el carácter funcional de los ambientes comerciales con una dignidad representativa, que ennoblece el conjunto y le da rango de capitalidad.

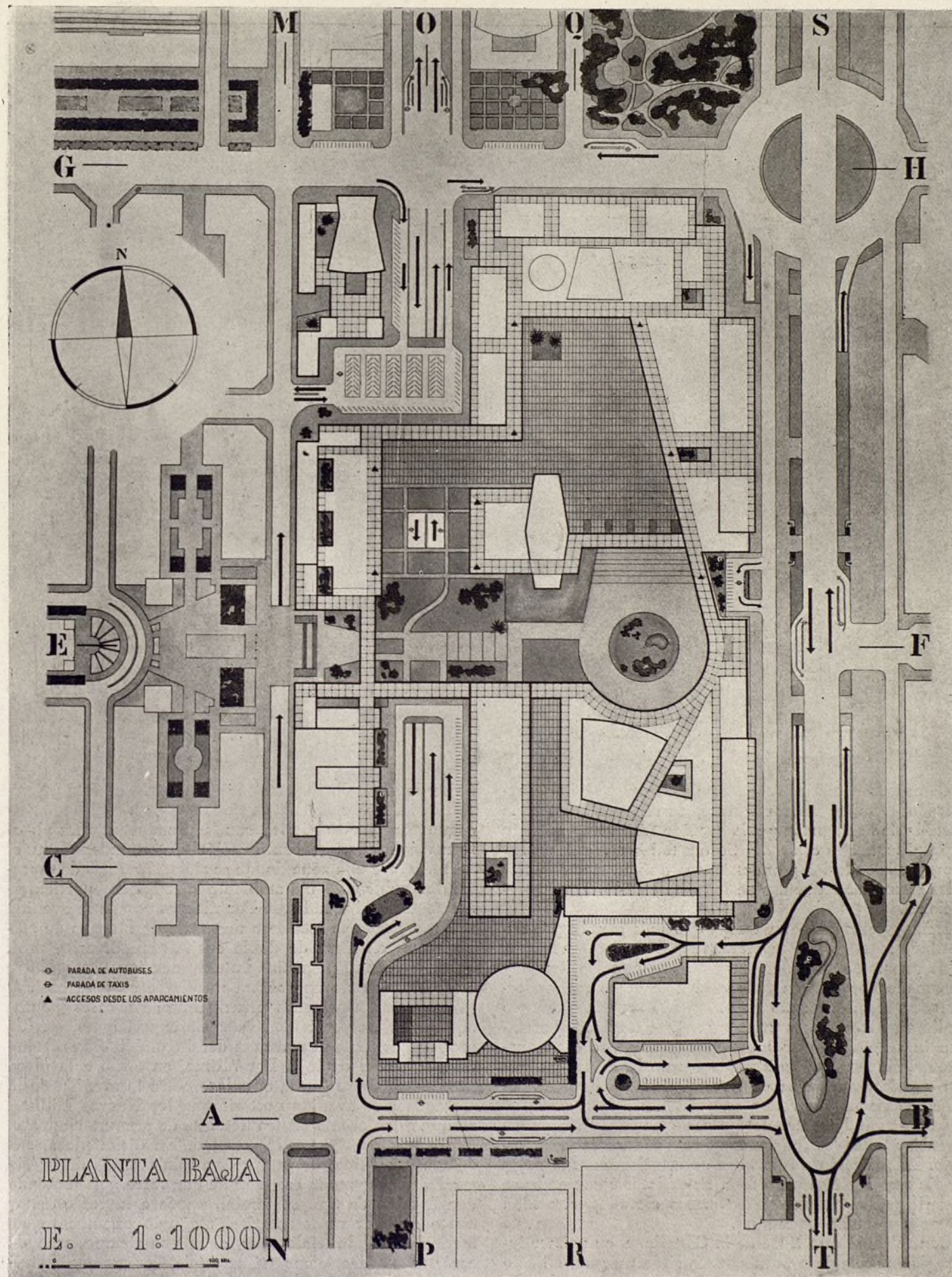
(Del acta del Jurado.)

Ayuntamiento de Madrid

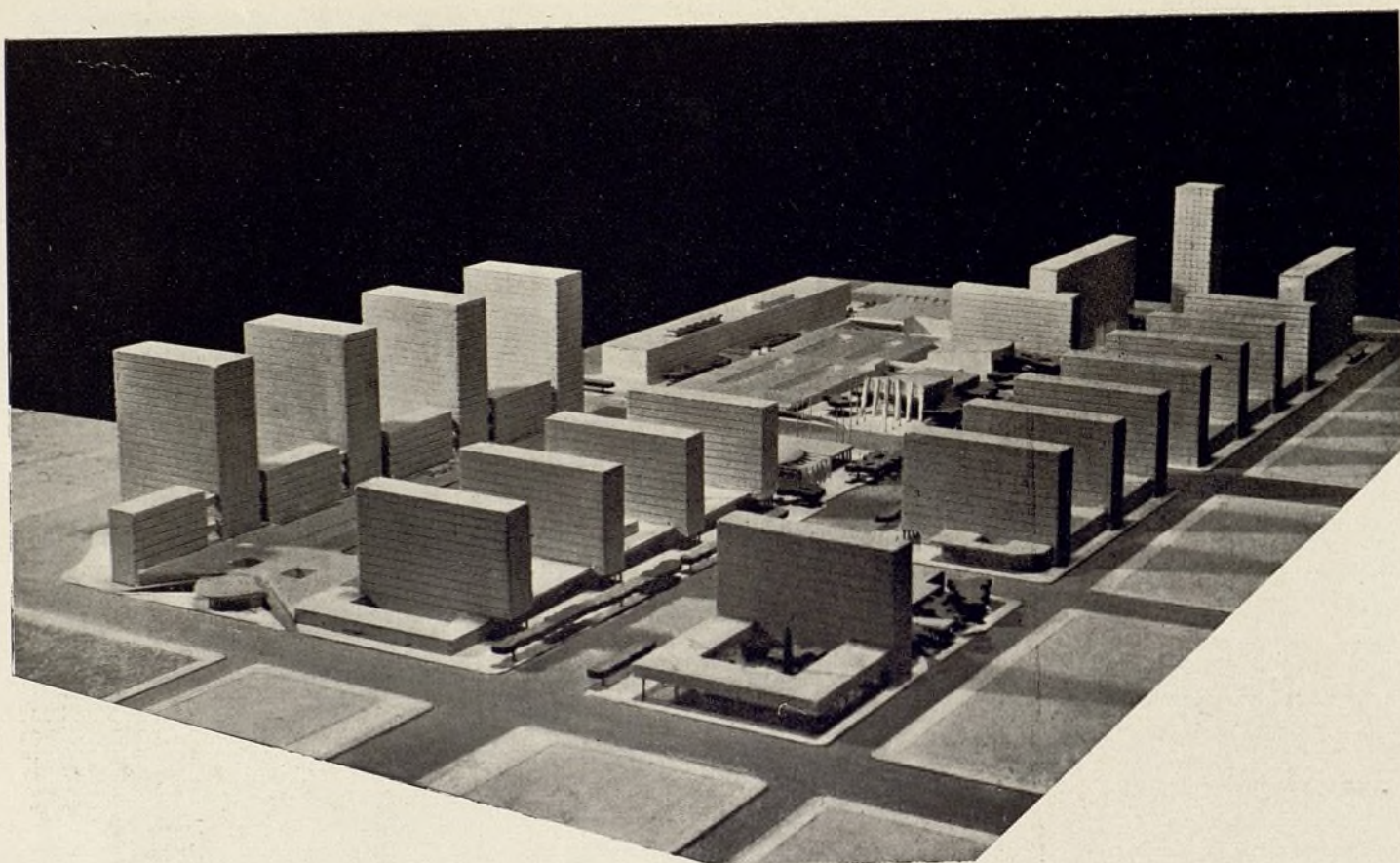


Primer premio. Proyecto del ar-
quitecto Antonio Perpiñá.





Proyecto del arquitecto Antonio Perpiñá. Primer premio.



2.º Premio

PROYECTO DE LOS ARQUITECTOS FERNANDO CHUECA Y JOSE M. PAGOLA

Como era prescriptivo en este Concurso, se han conservado los ejes fundamentales, correspondientes a la avenida de la Vaguada y a la avenida transversal; se han suprimido del interior del Sector todas las calles posibles, prefiriendo los grandes islotes o manzanas gigantes a las manzanas reducidas de la urbanización de tipo tradicional.

Hemos perseguido un trazado lo más simple y claro posible, algo que a primera vista se comprende por estas mismas cualidades: la gran cruz de los kardo y decumano destaca con toda evidencia como motivo ordenador. Hemos evitado las soluciones tortuosas, aunque pudieran parecer más ingeniosas. Esta claridad y sencillez han de redundar no sólo en el futuro funcionamiento, sino en la facilidad de ejecución de un programa que fatalmente ha de llevarse por etapas y con el concurso de muy diversas aportaciones e intereses.

La idea fundamental del proyecto ha consistido en diferenciar todas las funciones que en él han de tener cabida. Habilitación de parques de estacionamiento capaces de resolver este problema. Estos estacionamientos se han dispuesto en unas plataformas elevadas, con fácil acceso por medio de rampas.

Con relación a la línea de la Castellana, en primer lugar, y con fachada a la misma, se sitúa un gran edificio para almacenes y locales comerciales, y un grupo de edi-

ficios de gran altura para oficinas. Detrás de esta primera línea de construcción es donde se emplazan los aparcamientos de automóviles, con las tiendas bajo las plataformas elevadas. A continuación, internándonos en el Sector, viene una zona donde se sitúan las salas de espectáculos dentro de un ambiente ajardinado, particularmente grato al viandante. Por último, pasada la avenida de la Vaguada se establece una serie de bloques de edificaciones en línea de doble crujía para diversos usos, como viviendas, pequeños hoteles, pensiones, etc. Entre estos bloques, de una altura media, se colocan edificaciones bajas, destinadas principalmente a cafés, pequeñas salas de espectáculos, salas de exposiciones, etc. Se propone destinar la manzana del ángulo NO. a gran hotel residencial de lujo. Por último, en torno a la plaza semicerrada, que forma el enlace entre la avenida de la Vaguada y la avenida posterior de los Nuevos Ministerios, se establece un centro hotelero de gran movimiento, que queda contiguo a la estación. En dicha plaza, sirviendo como final de perspectiva a la avenida de la Vaguada, se propone la erección de una torre que, teniendo una función de tipo comercial, pueda a la vez ostentar cierto carácter representativo, alojando organismos comerciales e industriales que, al mismo tiempo, sean de carácter público, como Cámaras de Comercio e Industria, etc.

Trabajo de los señores Chueca y Pagola.

Adopta como esquema viario los dos ejes formados por la Avenida de la Vaguada y de la basílica de la Merced, originando, por tanto, un único corte de circulación con la Avenida del Generalísimo en el punto medio del tramo comprendido entre la Ronda y la Avenida del General Perón.

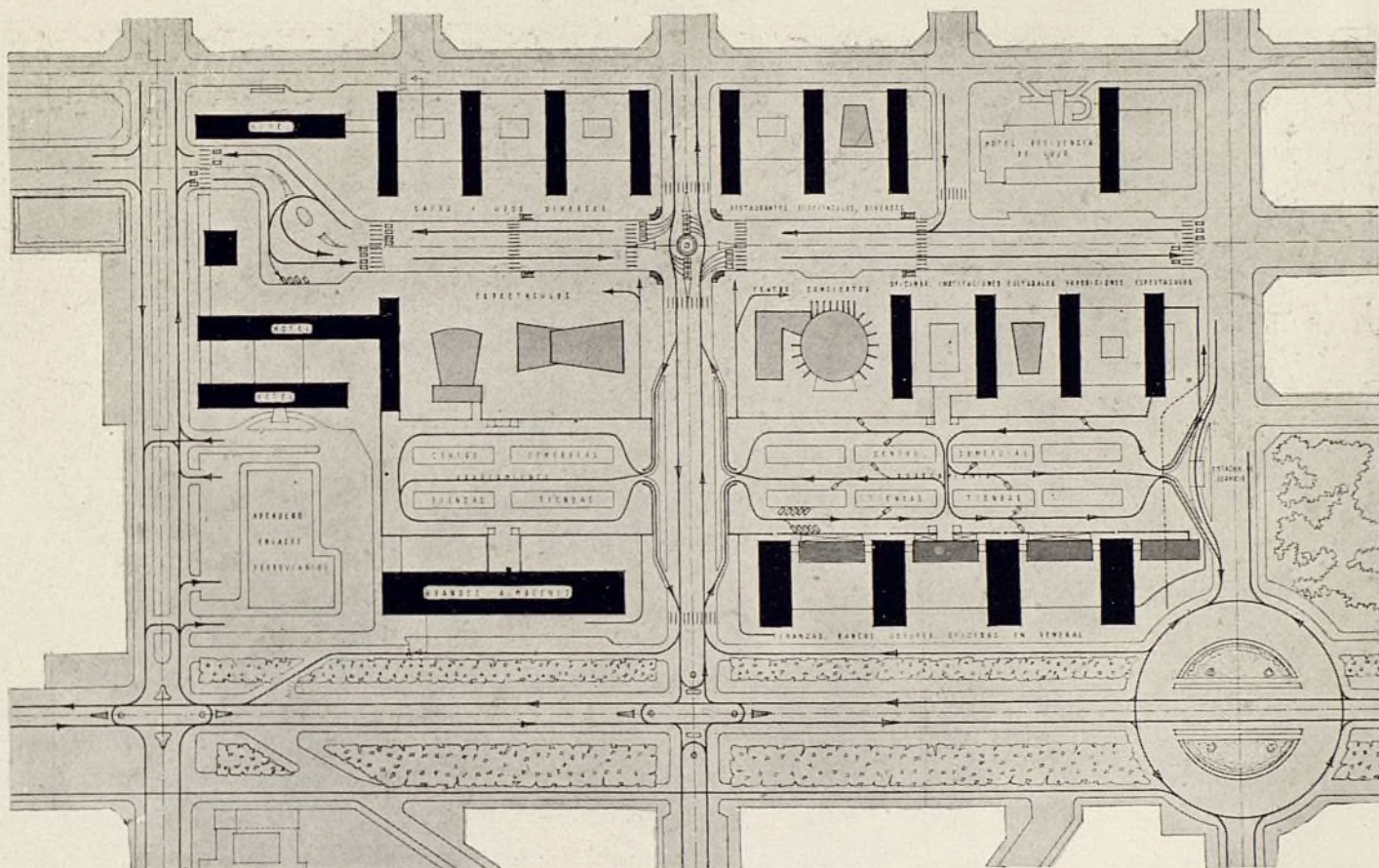
La idea fundamental de este trabajo es la disposición de las instalaciones comerciales, independientes de toda otra clase de edificación, desarrollándolas en dos alturas buscando un ambiente de cierto tradicionalismo en el aspecto comercial. Sobre estas instalaciones se establecen grandes aparcamientos en las terrazas, con sus correspondientes rampas de acceso. Este conjunto, paralelo a la Avenida del Generalísimo, está cortado por la Avenida de la Iglesia.

El resto de la superficie se zonifica con la misma preocupación de fajas paralelas a la Avenida del Generalísimo, con un espacio central dedicado a salas de espectáculos aisladas. Una serie de bloques de dos crujías, con espacios intermedios de construcción baja y patios de agradable ambiente, completan el conjunto. Dispone en el ángulo NO. una gran parcela para una residencia-hotel de lujo.

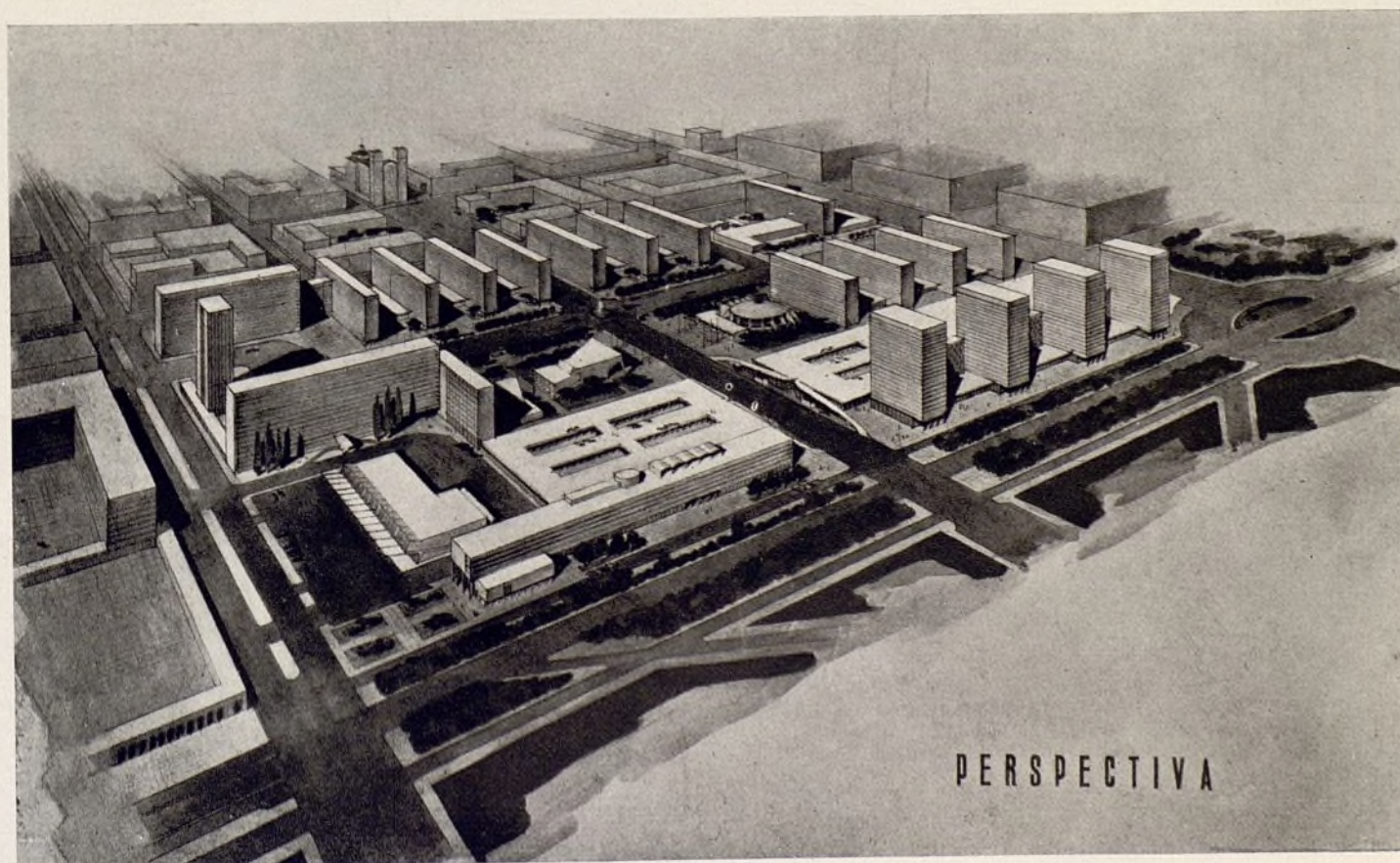
El interés de este trabajo estriba en su simplicidad y en la claridad de la disposición general. Permite variaciones fáciles y ofrece posibilidades de realización sin grandes obstáculos.

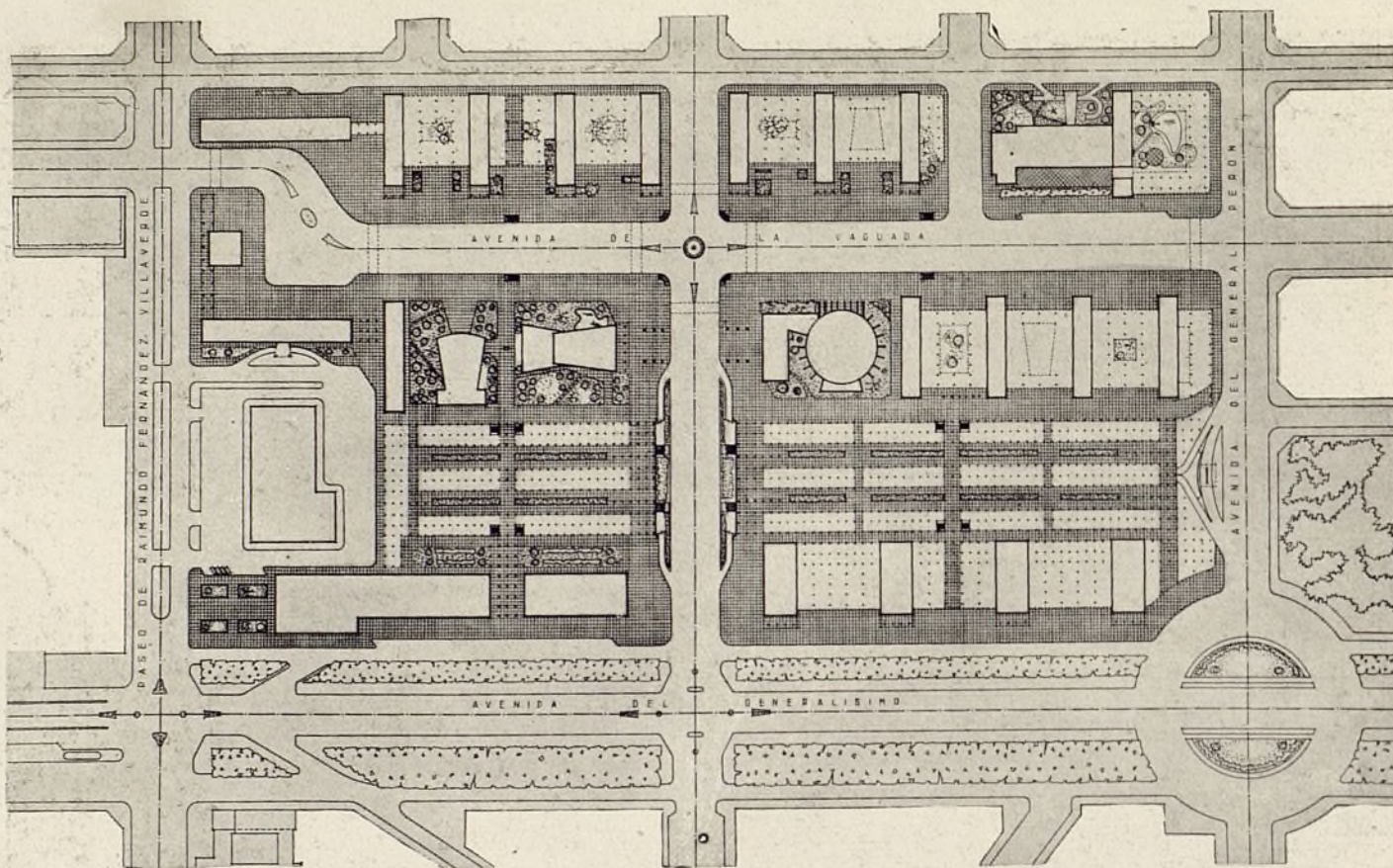
(Del acta del Jurado.)

En el día de hoy he recibido de V. E. la contestación a la
carta de fecha 15 de Mayo último, en la que me ha
dado cuenta de la comisión que V. E. me ha nombrado
para el estudio de la cuestión de la reforma de la
ley de Enjuiciamiento Civil, y de la importancia que
V. E. le atribuye. Me ha sido muy grato saber que
V. E. se ha acordado de la necesidad de esta reforma,
y que ha querido que yo me ocupara de ella. Me
complace mucho saber que V. E. ha considerado
esta cuestión como una de las más importantes
del orden judicial, y que ha querido que yo me
ocupara de ella. Me ha sido muy grato saber que
V. E. ha considerado esta cuestión como una de
las más importantes del orden judicial, y que ha
querido que yo me ocupara de ella. Me ha sido
muy grato saber que V. E. ha considerado esta
cuestión como una de las más importantes del
orden judicial, y que ha querido que yo me
ocupara de ella. Me ha sido muy grato saber que
V. E. ha considerado esta cuestión como una de
las más importantes del orden judicial, y que ha
querido que yo me ocupara de ella.



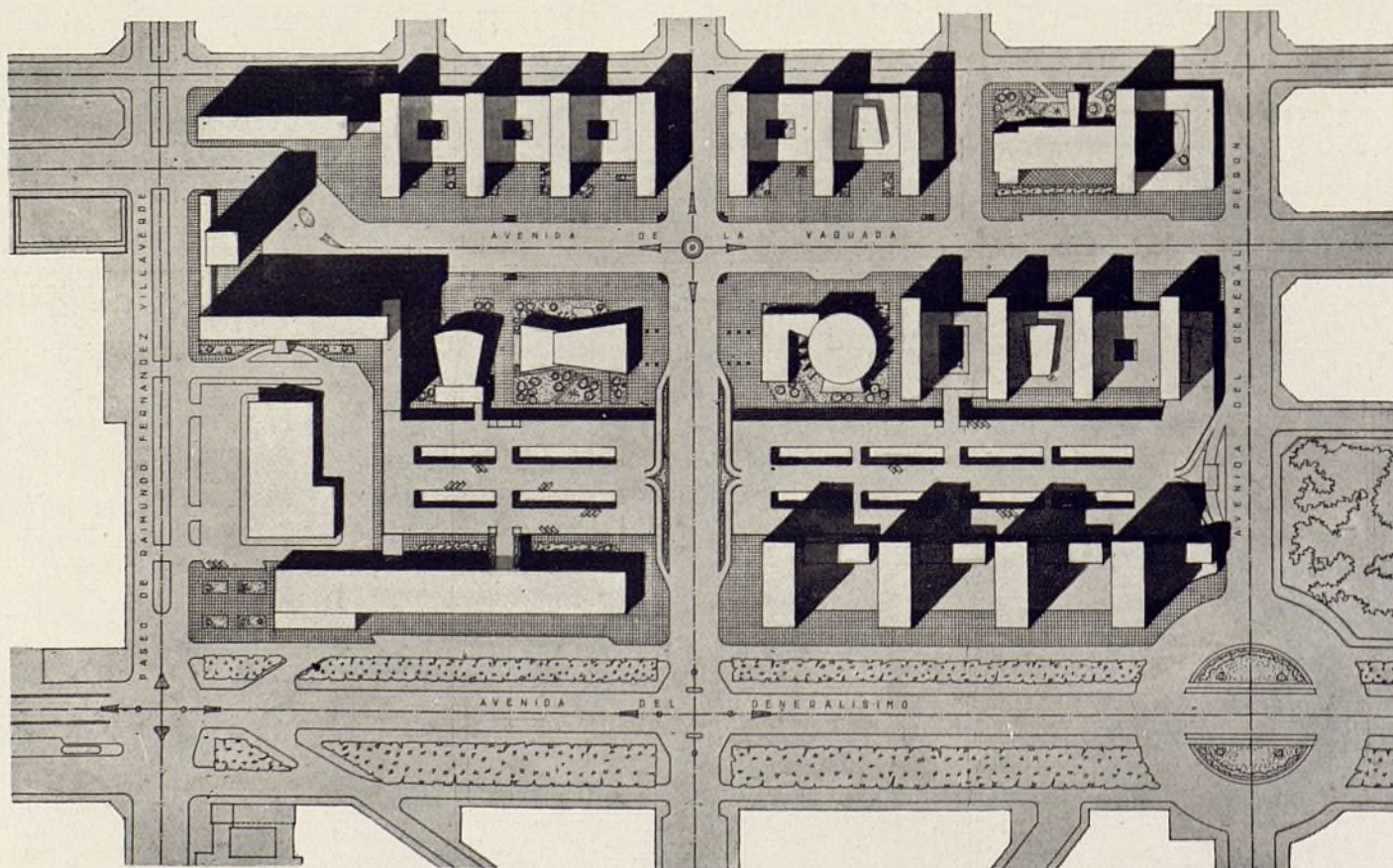
Plano de volúmenes y circulaciones.





Planta a nivel de la calle.

*Proyecto de los arquitectos
J. M. Pagola y F. Chueca.*



Planta a nivel de cubiertas.

Trabaja del señor Robles.

Sigue el criterio de repartir las circulaciones, estableciendo dos accesos desde la Avenida del Generalísimo y otros dos desde la Ronda, que dan lugar a vías octogonales que se cruzan de un modo regular, compartimentando el recinto total. El exceso de vías de circulación rodada se resuelve estableciendo pasos superiores que enlazan los diferentes espacios, dando lugar a un conjunto comercial de suficiente amplitud.

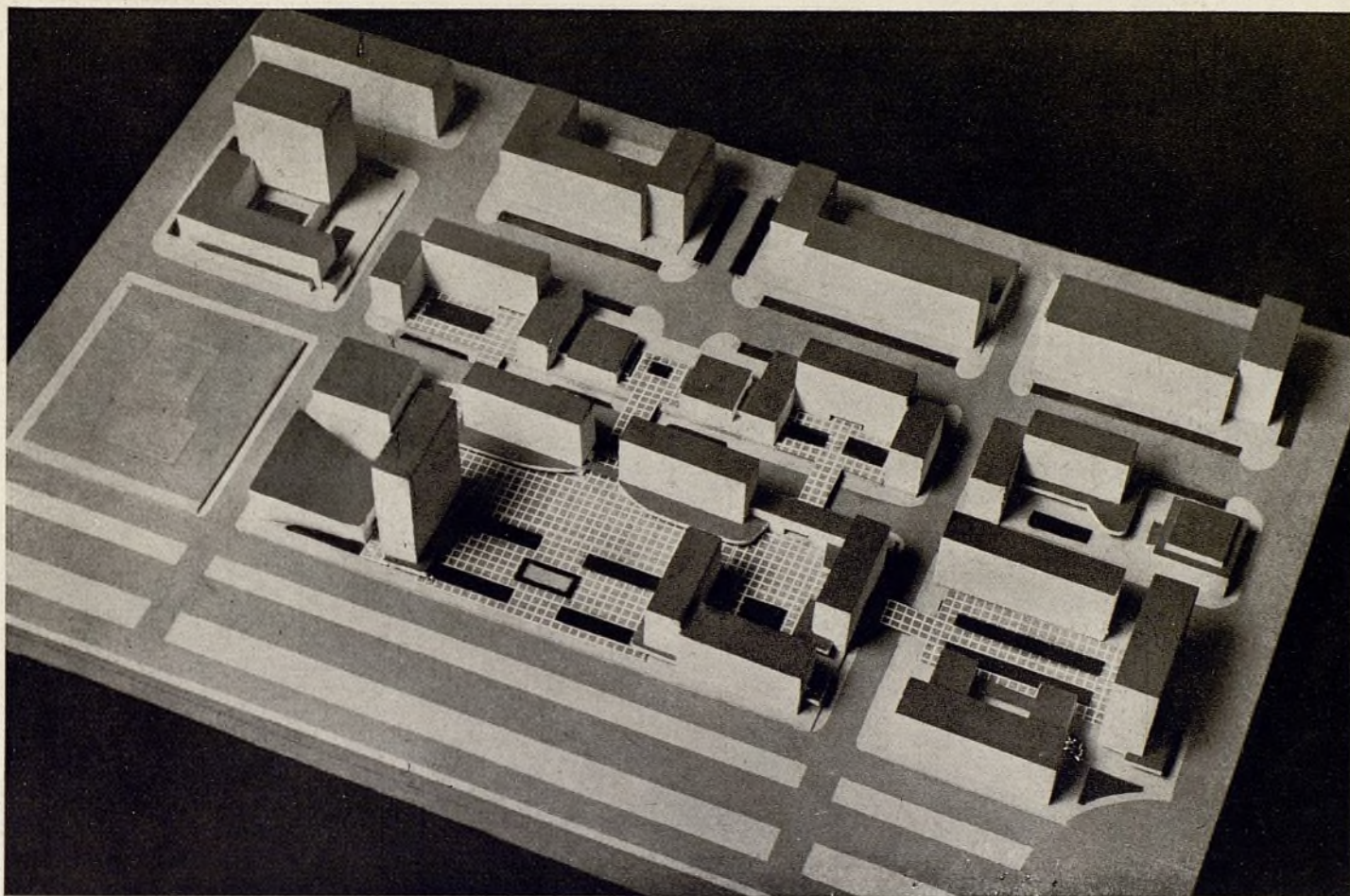
Destaca en este trabajo su sentido de medida y de ponderación. Dispone una serie de plazas perfectamente ambientadas, cuyo recorrido sería, sin duda, agradable. Separa el nivel de peatones, elevado en general sobre la rasante de la Avenida del Generalísimo y el nivel de circulación rodada y aparcamientos. Estos últimos se sitúan en su mayoría subterráneos, bajo las superficies dedicadas a plazas.

Los volúmenes de edificación están bien distribuidos, destacando por su altura tres construcciones perfectamente situadas.

Las características esenciales del trabajo son su realismo, el ajuste de su ambiente y la relativa facilidad de ejecución, derivada de la disposición aislada de los bloques.

(Del acta del Jurado.)

Ayuntamiento de Madrid



2.º PREMIO

PROYECTO DEL ARQUITECTO
FRANCISCO ROBLES

El Centro comercial que se proyecta está basado en los siguientes conceptos generales:

- a) Consecución de un Centro comercial y representativo, en el que queden conjugados un módulo humano, apto para el desarrollo comercial, con la monumentalidad de volúmenes arquitectónicos, mediante el logro de adecuados ambientes espaciales.
- b) Aislamiento de las circulaciones de coches de la de peatones.

El Centro comercial debe estar constituido por una serie de plazas, en las que, a la manera de foros, las personas puedan tener libre movimiento.

La circulación periférica de automóviles habrá de disponerse en forma de fácil acceso a los edificios por las calles exteriores a las plazas, y con amplios aparcamientos en las plantas de sótanos.

Con esta constante preocupación se han proyectado en la zona más inmediata a la Avenida del Generalísimo tres plazas, unidas por una cadena de edificios comerciales, formando un conjunto en el que las perspectivas urbanas se suceden con arreglo a módulos acogedores, y en el que la disposición de las plantas bajas permite un amplio desarrollo comercial.

Una de ellas, de mayores dimensiones, constituirá el centro de máxima representación, por lo que su composición obedece a un

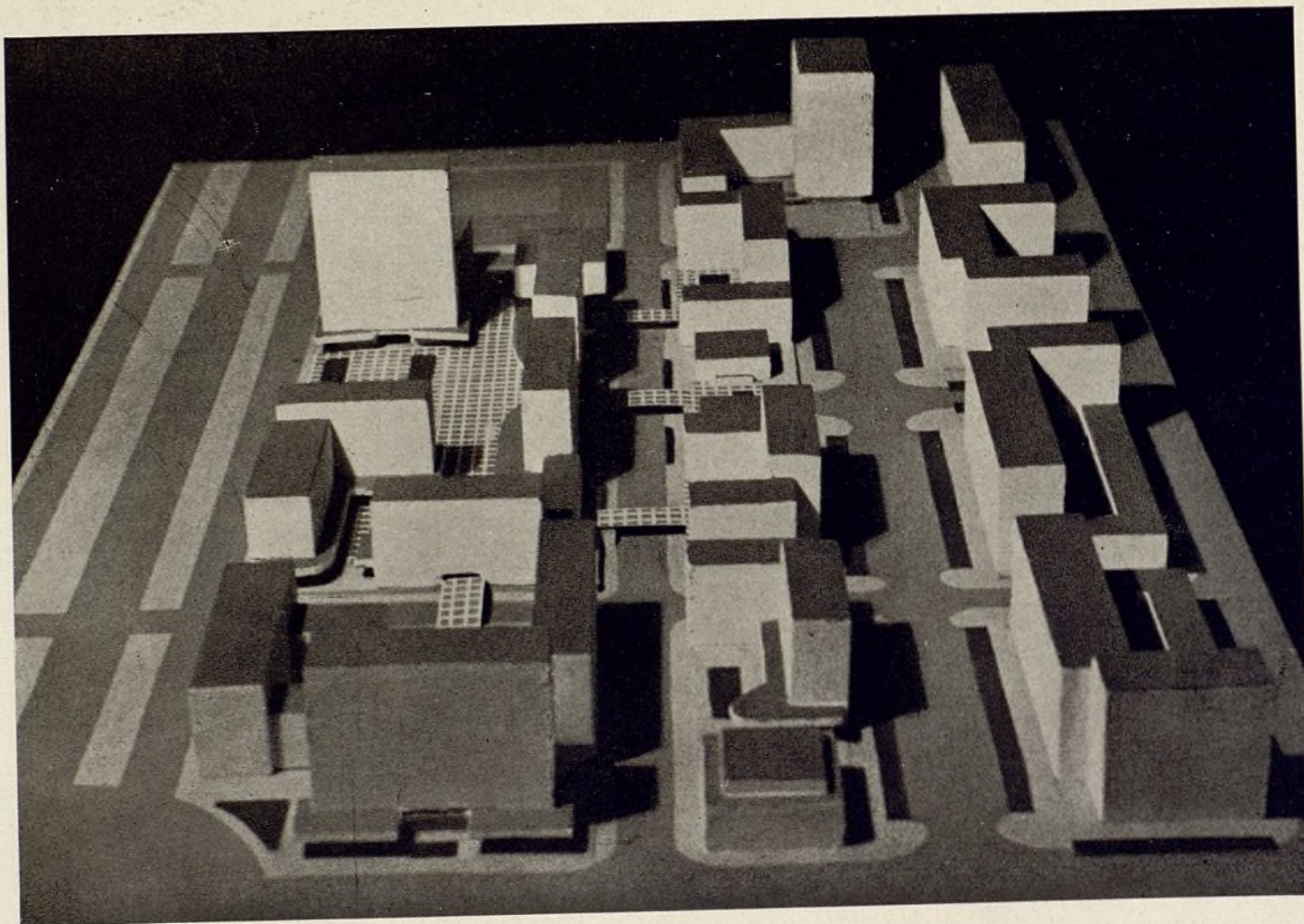
criterio más formalista de ejes de simetría y disposición de volúmenes.

Entre los grupos de edificios que forman esta serie de plazas y la vía de la vaguada se han proyectado otros grupos, también comerciales, enlazados con los primeros por unos pasos superiores de peatones que se establecen sobre una vía intermedia de circulación, desde la que se efectuará la penetración de éstos por rampas a las zonas de aparcamientos subterráneos. Desde esta vía y las otras dos de penetración normales a la Avenida del Generalísimo, se verificará el acceso directo de los ocupantes de coches a los grupos comerciales, disponiéndose, aparte de los aparcamientos subterráneos, de otros en el nivel de calles para los servicios de menor parada.

Se emplazan tres edificios de altura como fondo de perspectiva de los tres ejes de mayor monumentalidad: el de la plaza principal, el del Centro comercial propiamente dicho y el de la Avenida de la Vaguada.

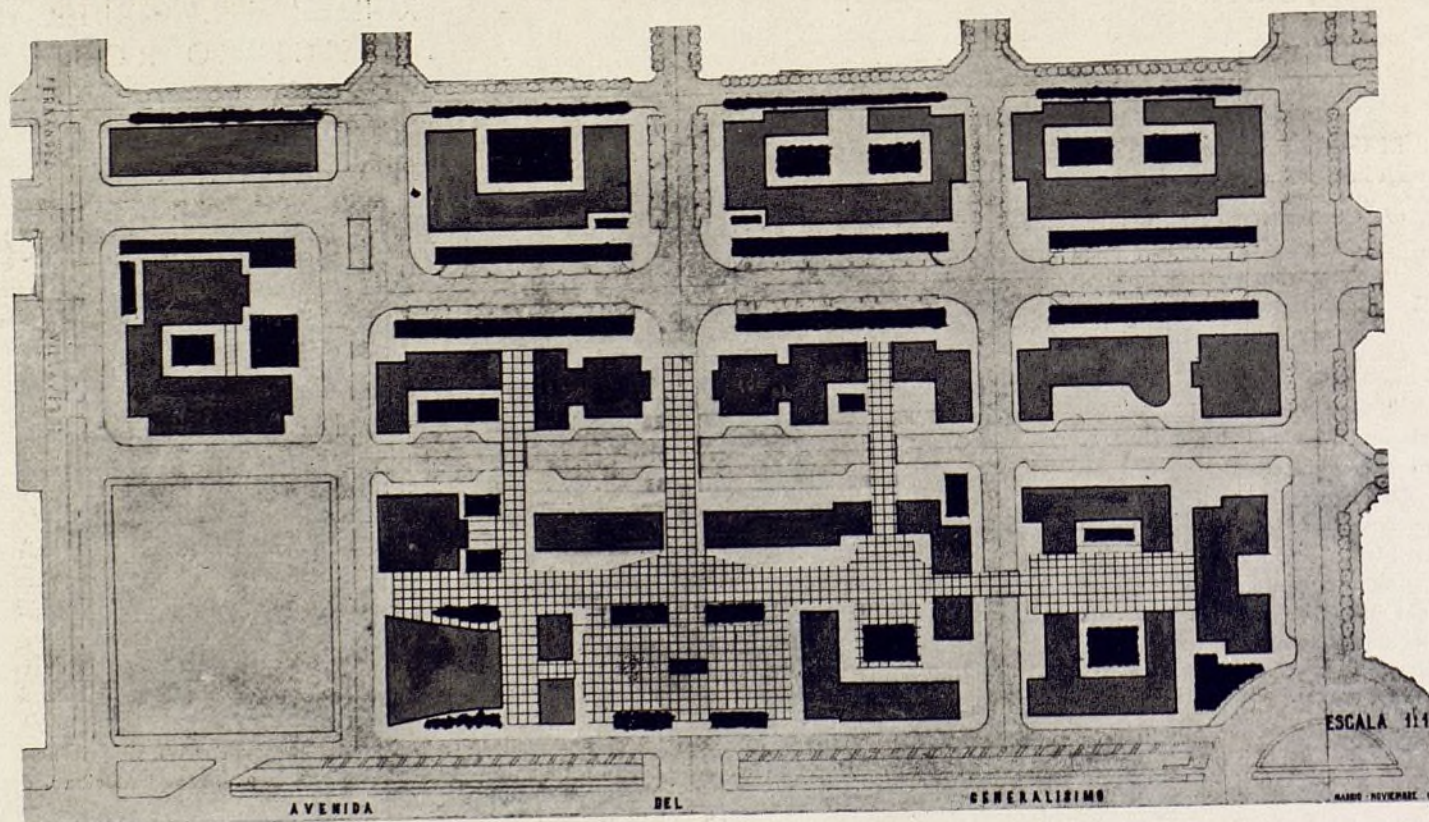
Se han dispuesto emplazamientos adecuados para locales de espectáculos y hoteles en lugares de fácil acceso de coches y cómodo aparcamiento.

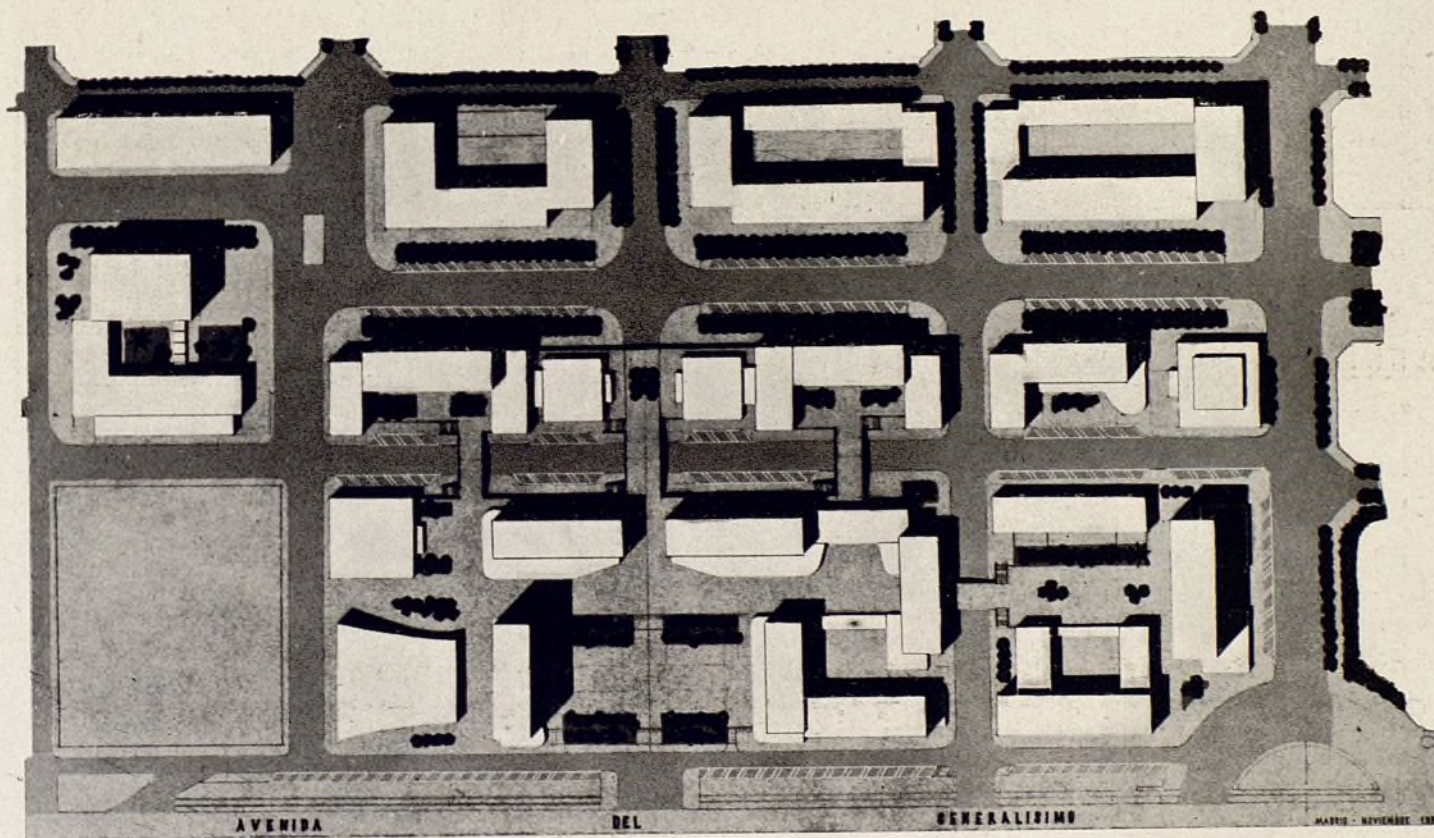
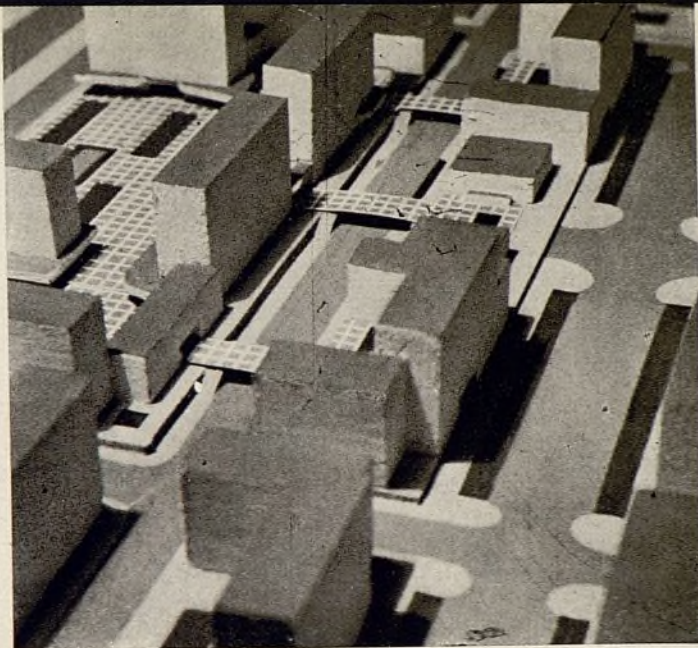
Se prevé en la plaza central una futura ordenación de jardinería con fuentes y esculturas al aire libre, así como las plantaciones de arbolado en plazas y aparcamientos.



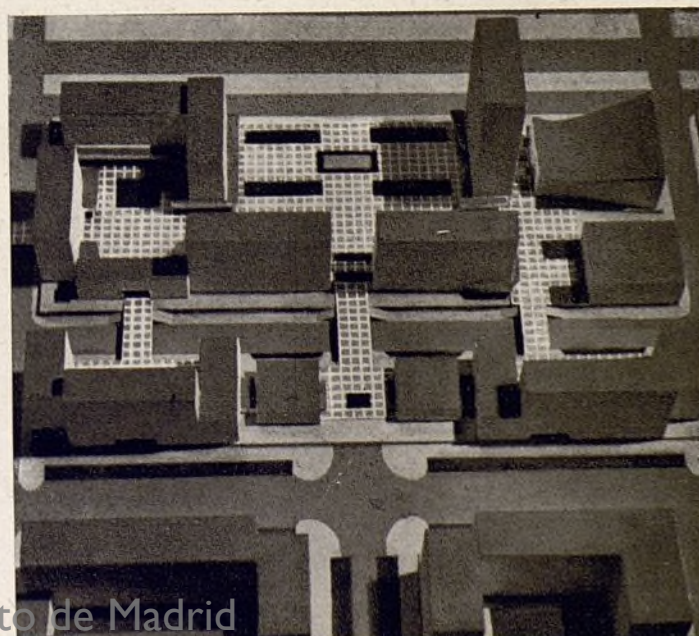
2.º PREMIO. Proyecto del arquitecto Francisco Robles

Arriba, vista de la maqueta. Abajo, plano de circulación de peatones.

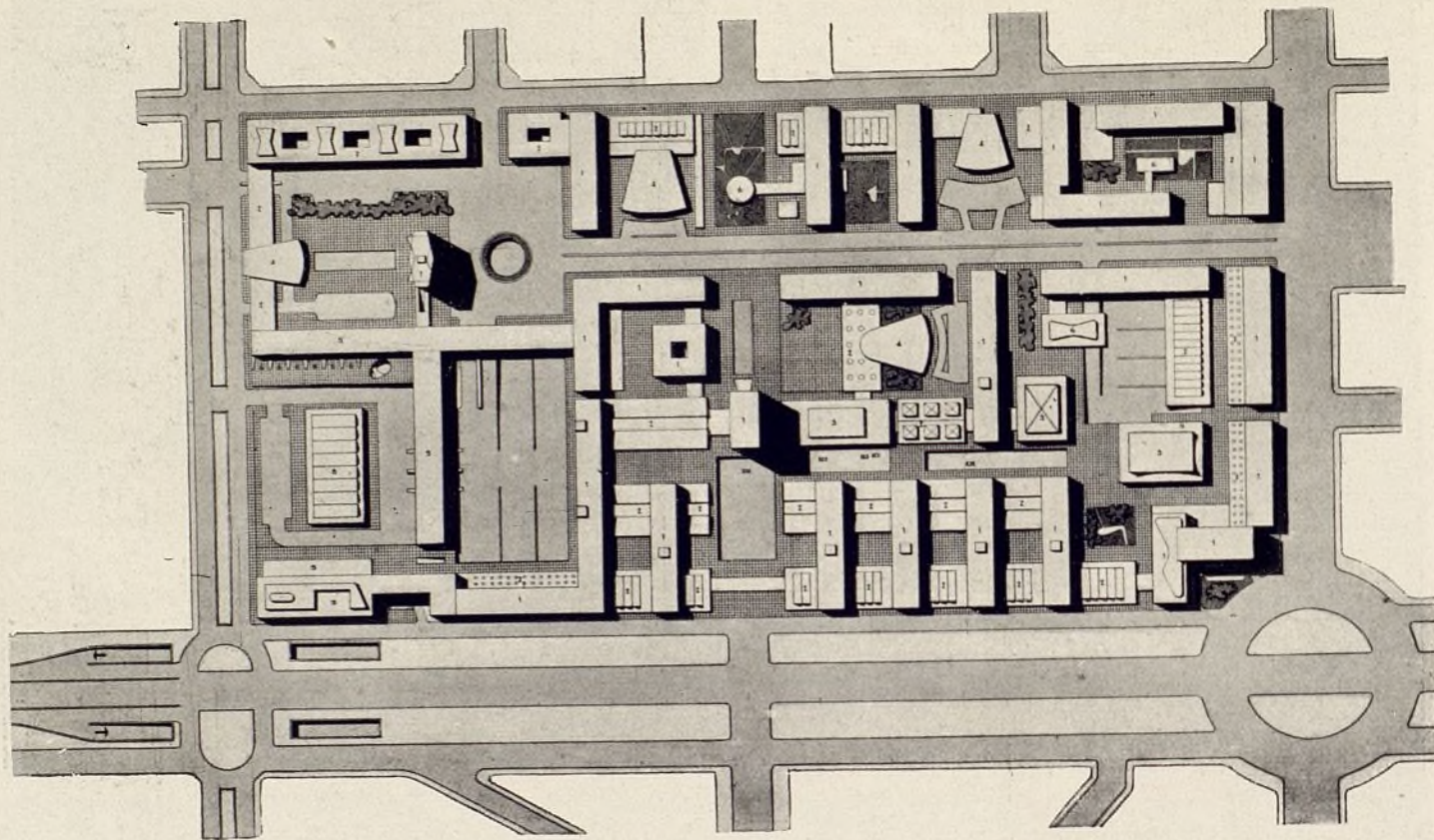




Plano de ordenación general.



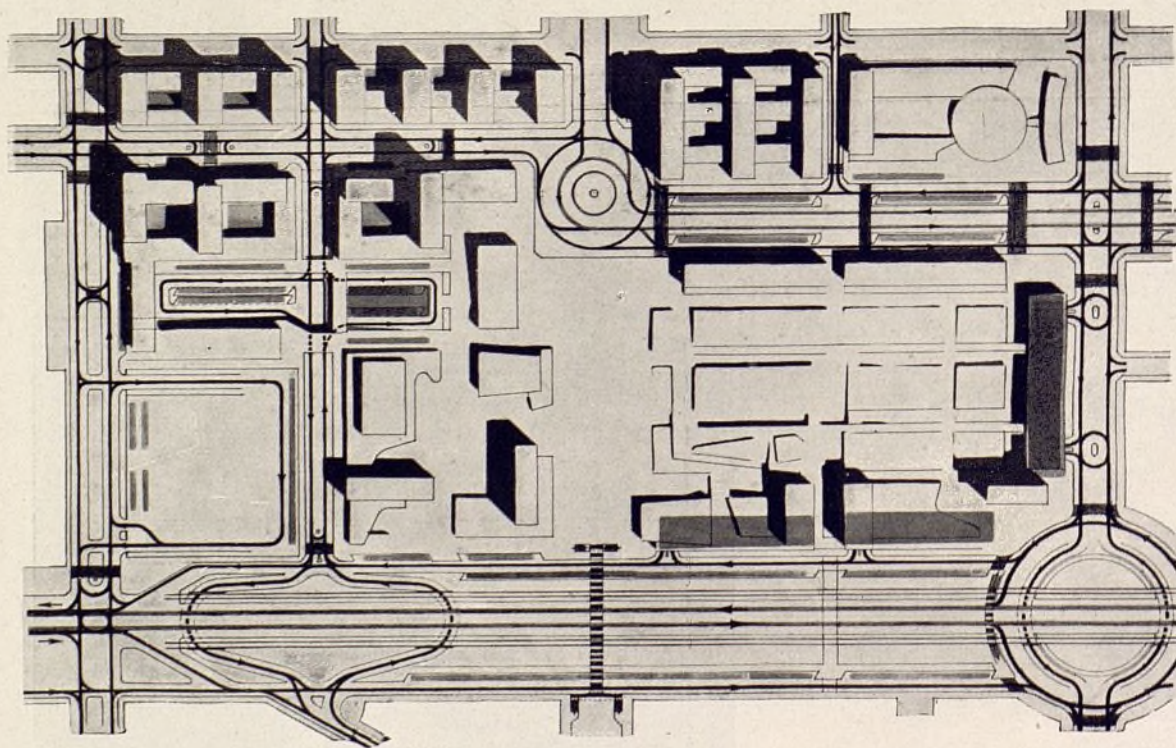
Dos vistas de la maqueta.



Planta de conjunto.

AGCESIT

PROYECTO DE LOS ARQUITECTOS JULIO
CANO LASSO Y JUAN GOMEZ GONZALEZ



*Esquema de
tráfico rodado.*

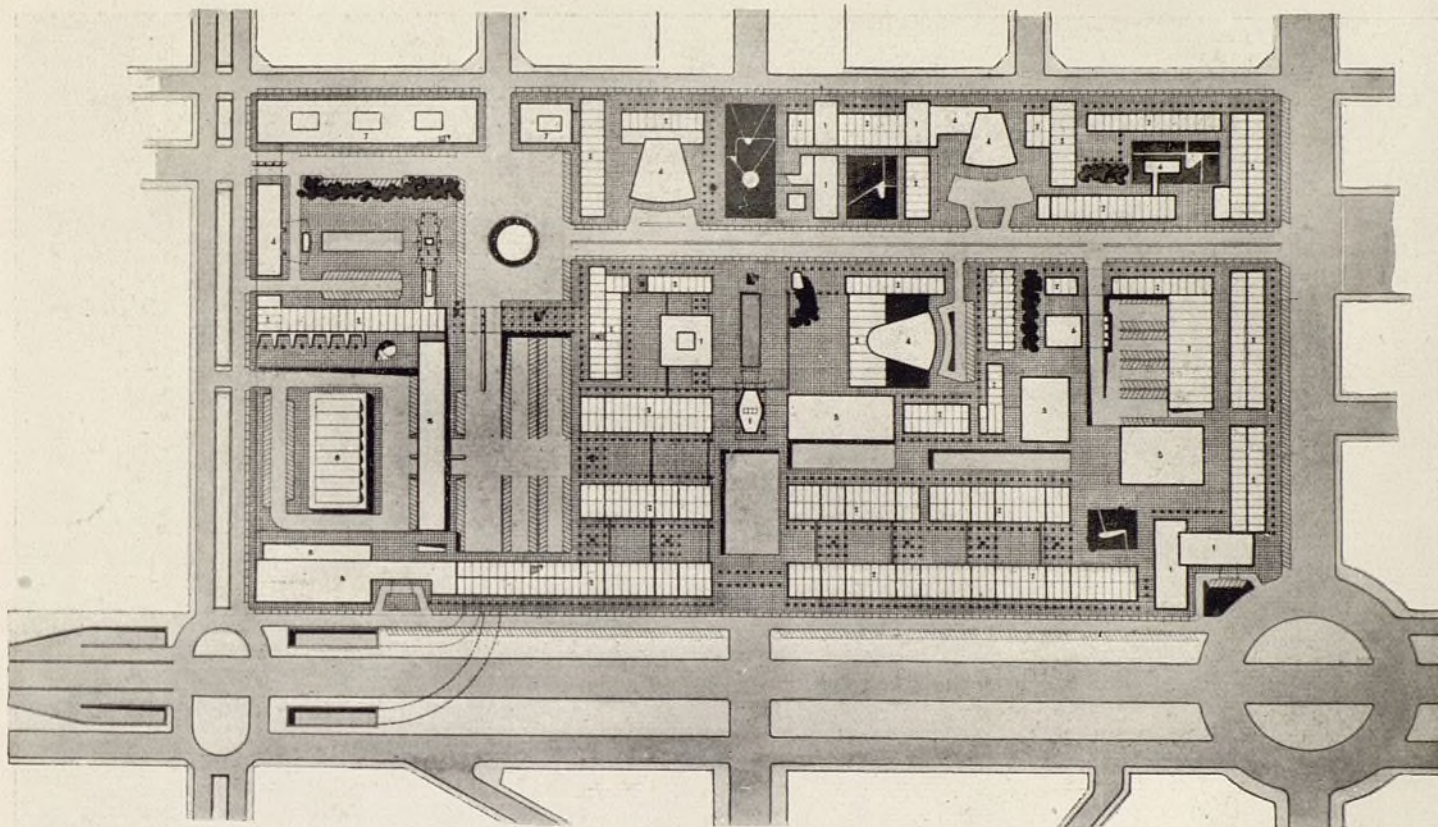
Trabajo de los señores Cano Lasso y Gómez González.

Plantea la preocupación del acceso al Centro comercial desde la Avenida del Generalísimo, sin interferencias con los tráficos rodados de la referida Avenida y de la Ronda, y propone el establecimiento de los accesos subterráneos partiendo del lado sur de la Ronda, para evitar así el cruce a nivel con el tráfico de esta vía y el de la Avenida del Generalísimo.

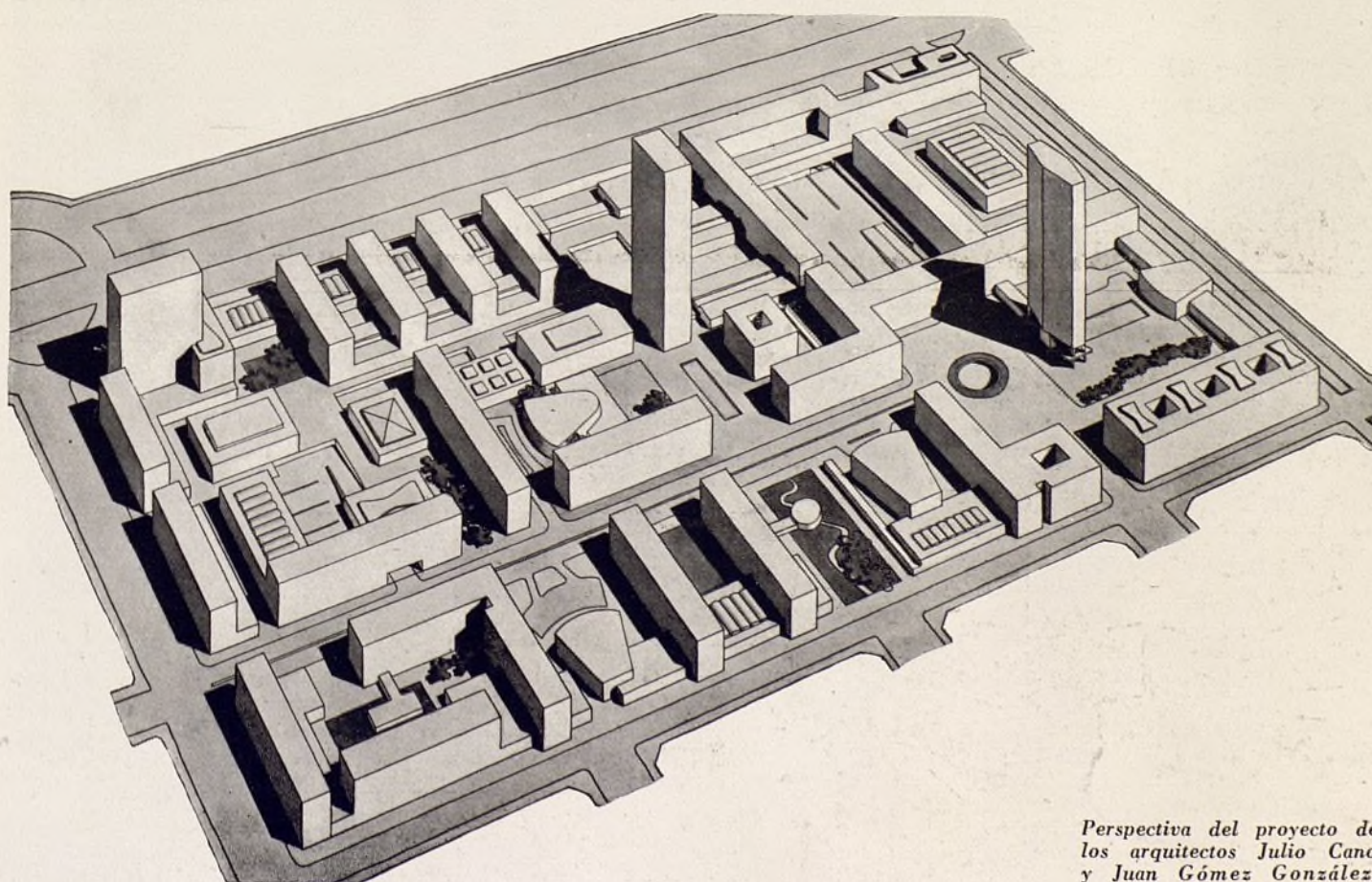
El esquema circulatorio que propone es claro, aun cuando el tratamiento de la Avenida de la Vaguada y su enlace con la Avenida de Betancourt es de amplitud insuficiente. Dispone un sistema de circulación y aparcamiento subterráneos, atravesando espacios abiertos de criterio general claro, con puntos de conflicto graves de difícil solución. La disposición de masas resulta confusa, no existiendo la debida jerarquía en los volúmenes de los edificios ni en los ambientes espaciales, dando lugar a una solución de cierta confusión y agobio.

(Del acta del Jurado.)

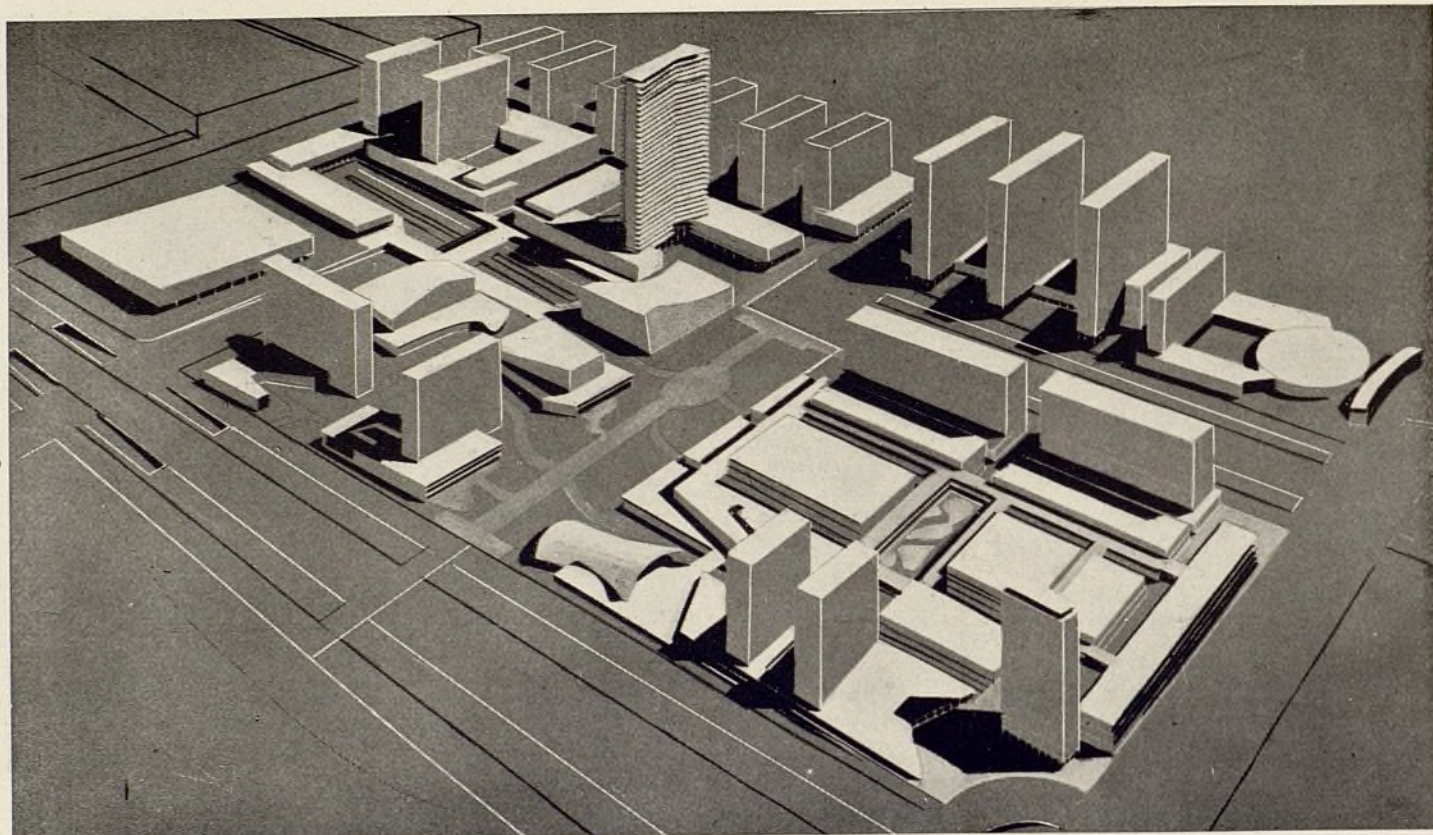
Ayuntamiento de Madrid



Planta baja.



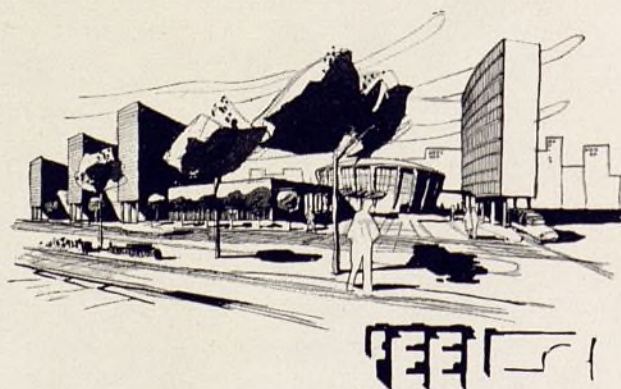
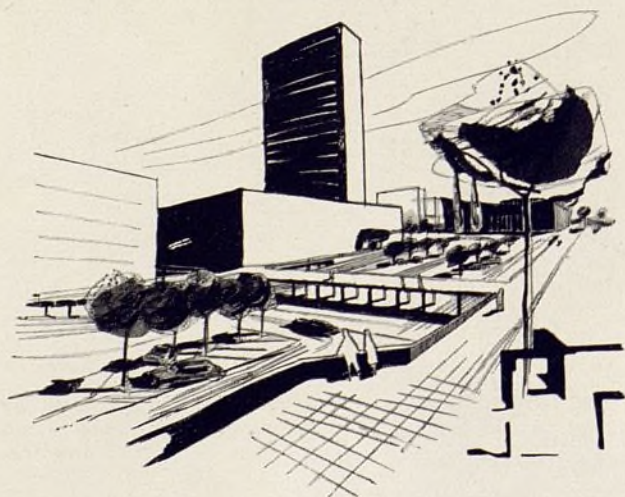
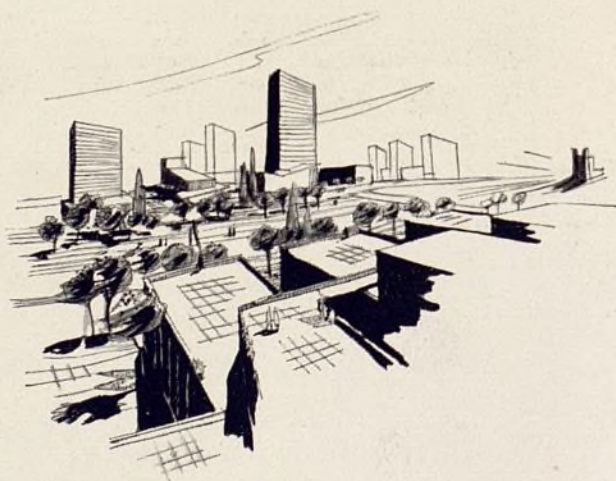
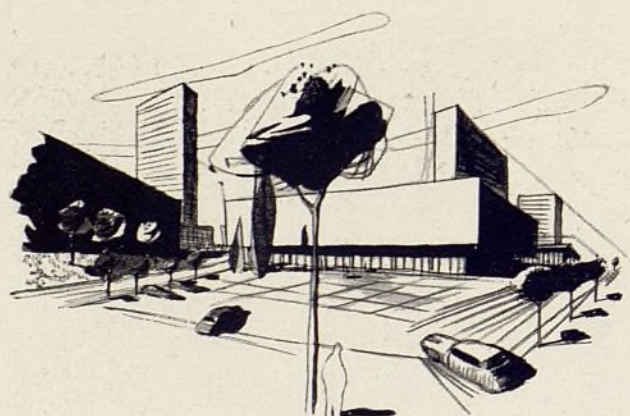
*Perspectiva del proyecto de
los arquitectos Julio Cano
y Juan Gómez González.*



Perspectiva.

ACCESIT

PROYECTO DEL ARQUITECTO VALENTIN PICATOSTE
Y LOS ALUMNOS FERNANDO MARTINEZ, FRAN-
CISCO RODRIGUEZ ACOSTA Y CARLOS MARTINEZ



Trabajo del señor Picatoste y colaboradores.

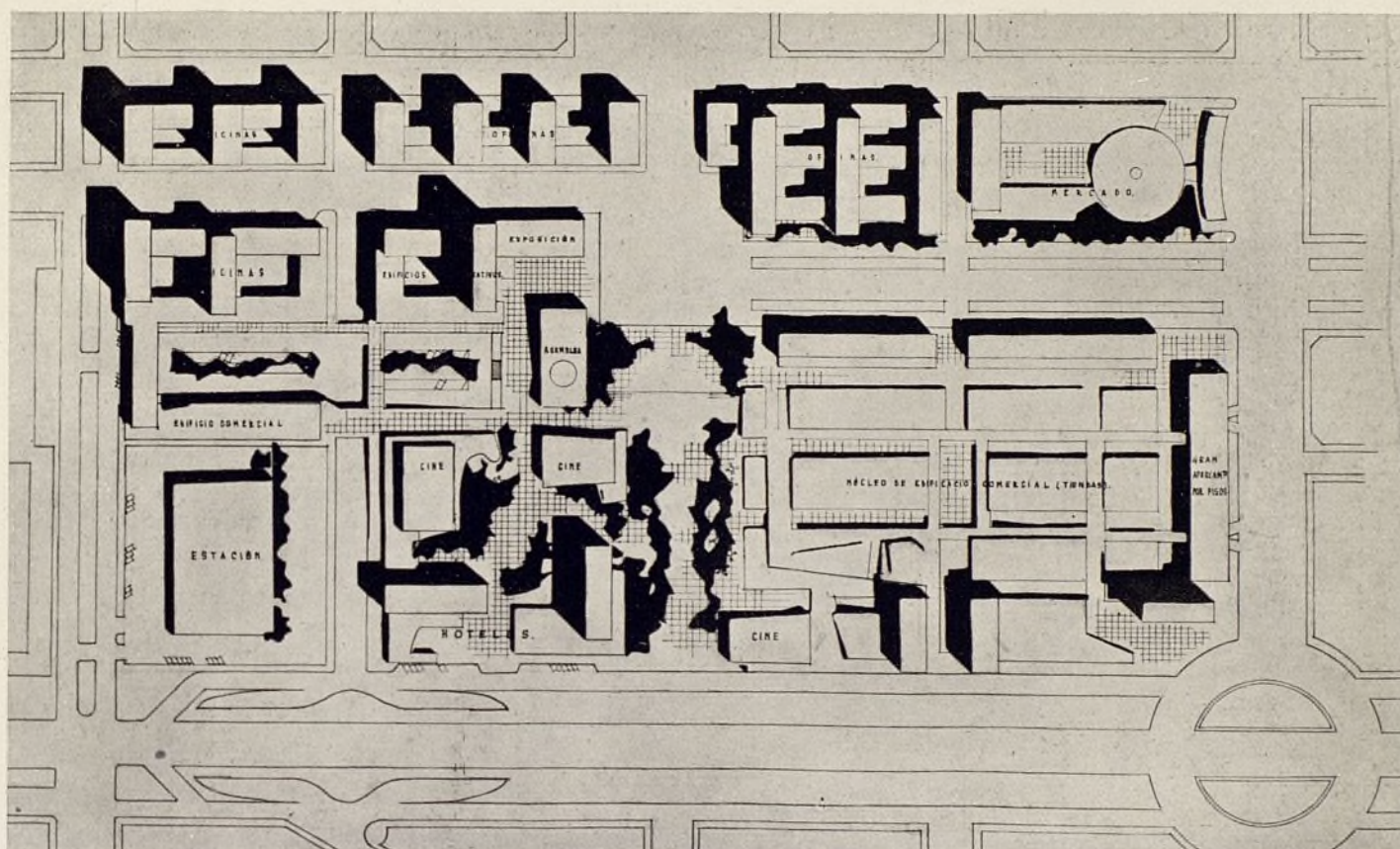
Ofrece una disposición de circulación clara a base de la Avenida de la Vaguada y una calle transversal a la Avenida del Generalísimo, tras el Apeadero del Ferrocarril, llevando el enlace de las Avenidas de Betancourt y de la Vaguada al eje de la basílica de la Merced.

Plantea el problema del acceso desde la Avenida del Generalísimo sin cruzar con el tráfico principal, sin aportar una solución definitiva.

Ofrece una superficie amplia de movimiento de peatones sin interferencia con el tráfico rodado, consiguiendo ambientes estéticos diferenciados y agradables. Proyecta un núcleo de edificación comercial de disposición interesante.

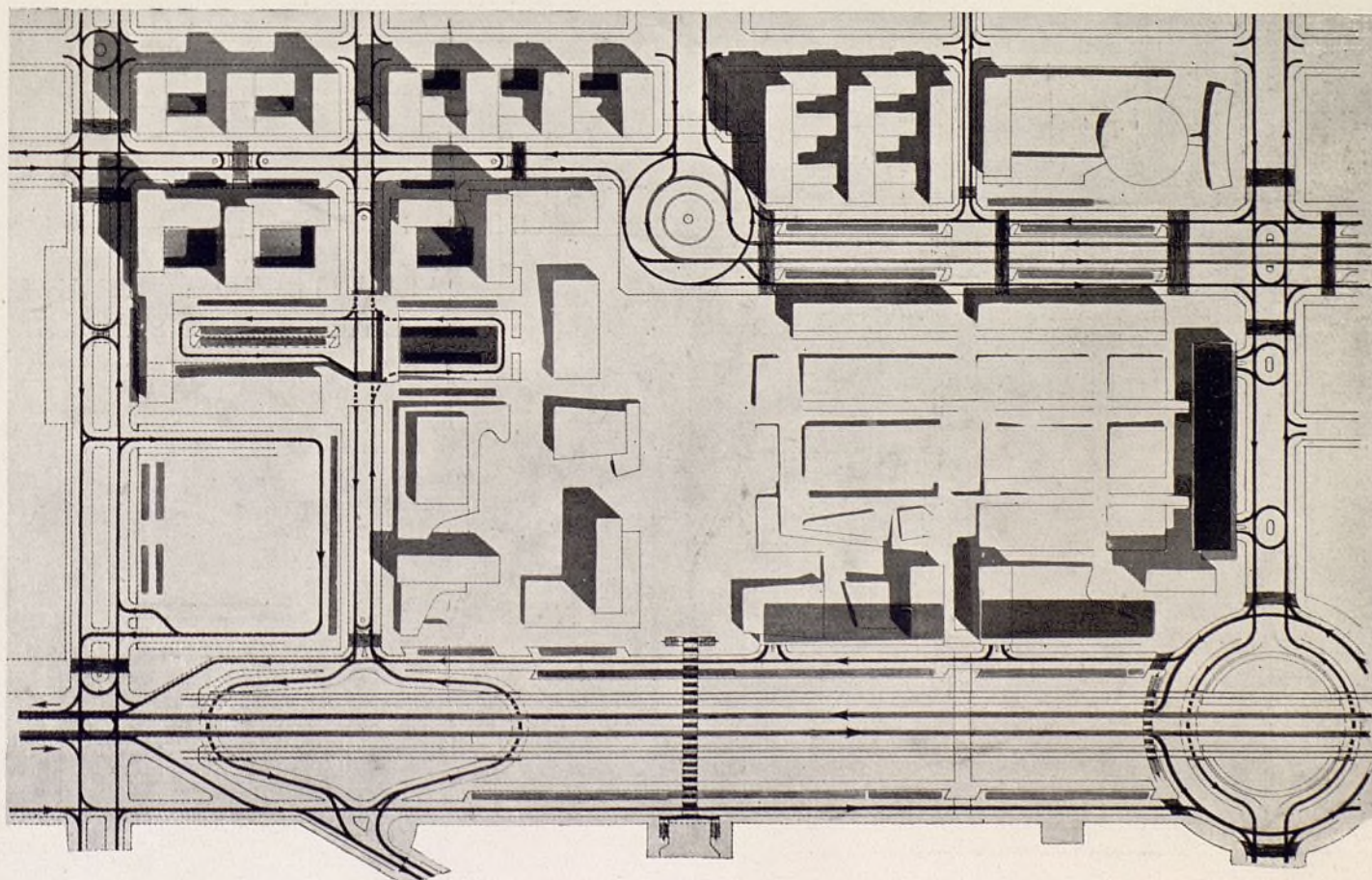
La composición de volúmenes no se considera acertada, no concediendo la importancia debida al frente de la Avenida del Generalísimo, y los estacionamientos son insuficientes, ofreciendo la acertada singularidad del aparcamiento por pisos en un edificio a lo largo de la Avenida del General Perón.

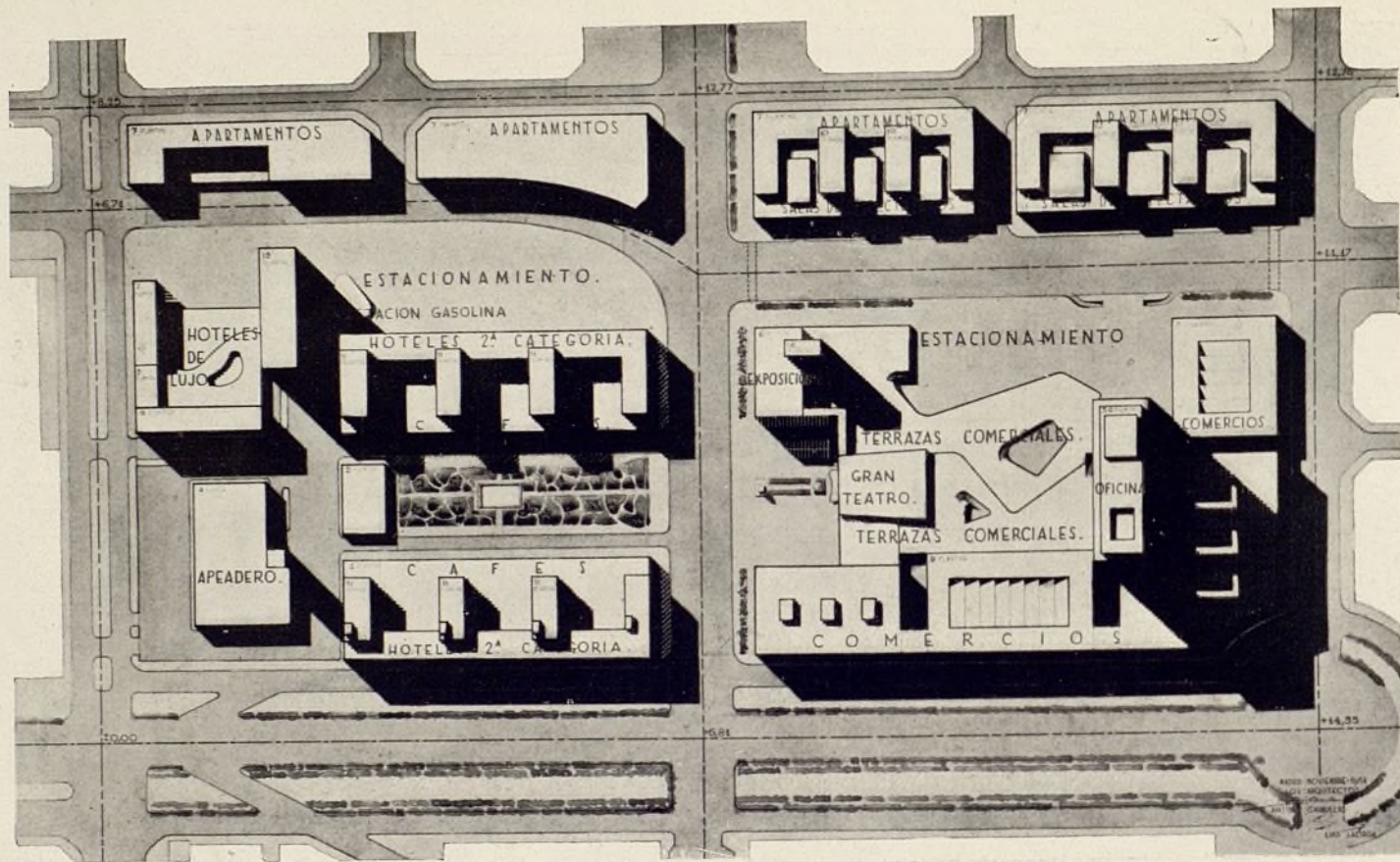
(Del acta del Jurado.)



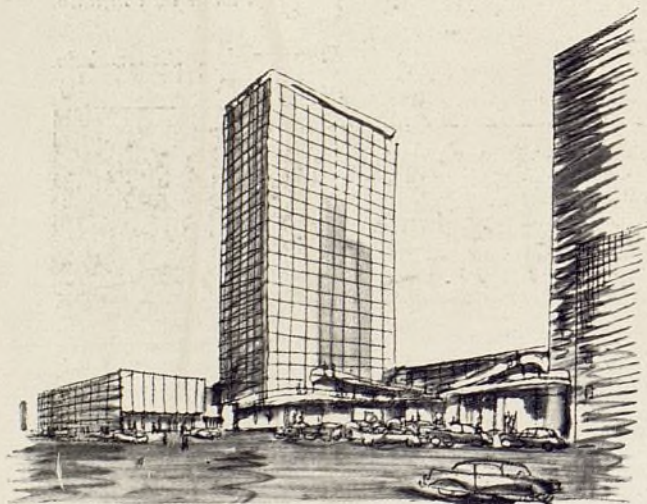
Planta de conjunto.

Esquema de tráfico rodado.





Planta de conjunto.

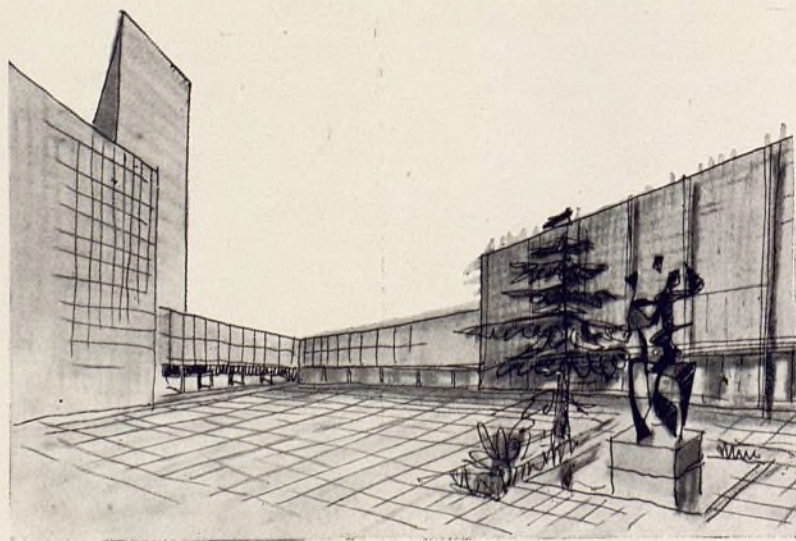
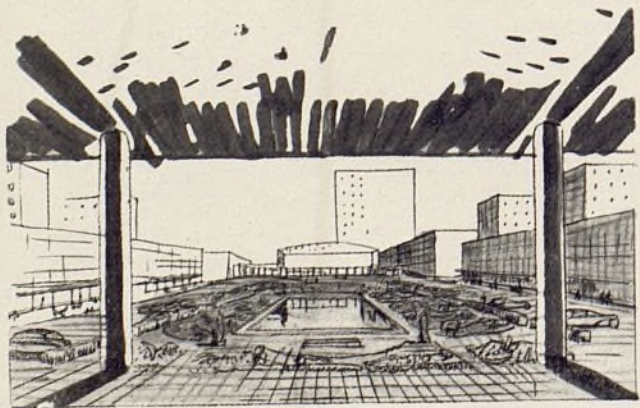


1
2 3

1. Vista del núcleo de mayor densidad comercial, con su disposición abierta en terrazas de tiendas a distintos niveles.
2. Aspecto de la zona urbanizada a la salida del apeadero.—3. Vista de la plaza frente al teatro principal. A la izquierda, el edificio destinado a exposiciones.

ACCESIT

ARQUITECTOS: MANUEL
M. CHUMILLAS, LUIS LAORGA



Trabajo de los señores Martínez Chumillas y Laorga.

Presenta una Memoria documentada, en la que se incluye un interesante análisis de los Centros comerciales extranjeros.

Adopta como esquema de circulación los dos ejes previstos en el planeamiento parcial de la Avenida del Generalísimo para la ordenación de este Sector: eje de la basílica de la Merced y Avenida de la Vaguada.

Separa netamente dos núcleos diferentes, que corresponden: uno, a la zona estrictamente comercial, y el otro, a un grupo de hoteles y cafés. Las oficinas y salas de espectáculos se alinean a lo largo de la Avenida de la Vaguada.

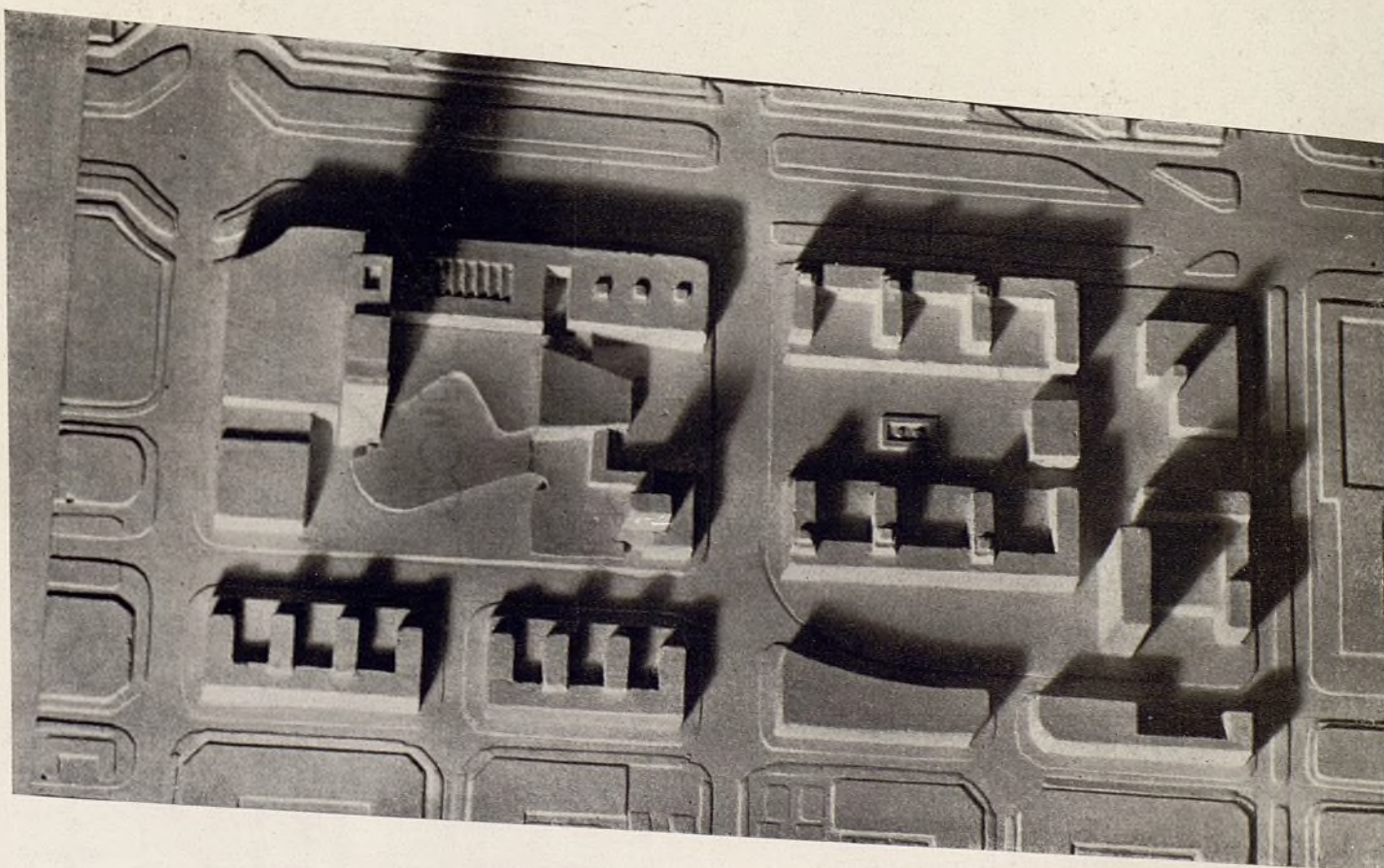
La disposición es simple. Los dos edificios de altura previstos se hallan bien situados. El ambiente de los espacios libres en las zonas comercial y de hoteles puede resultar estéticamente agradable. La solución de enlace de las Avenidas de Betancourt y de la Vaguada no se considera acertada, y las grandes extensiones de aparcamiento en superficie desmerecen los valores comerciales y estéticos de la Avenida de la Vaguada. No existe preocupación de separación del tráfico rodado y de peatones, y los diferentes ambientes son excesivamente especializados y exclusivos.

La disposición adoptada para la zona estrictamente comercial exige su realización de una sola vez.

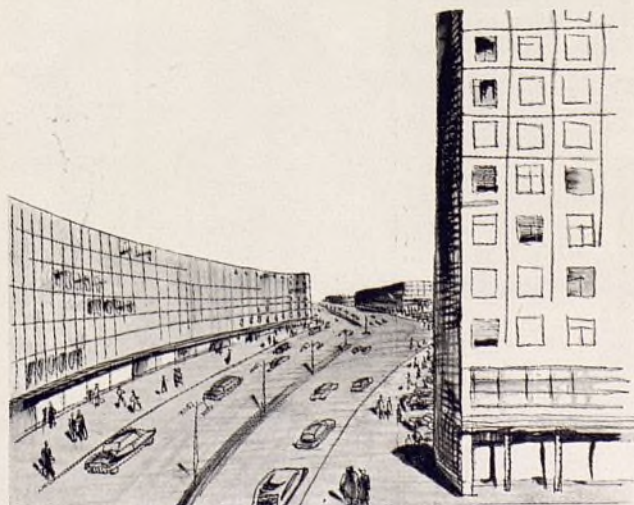
(Del acta del Jurado.)



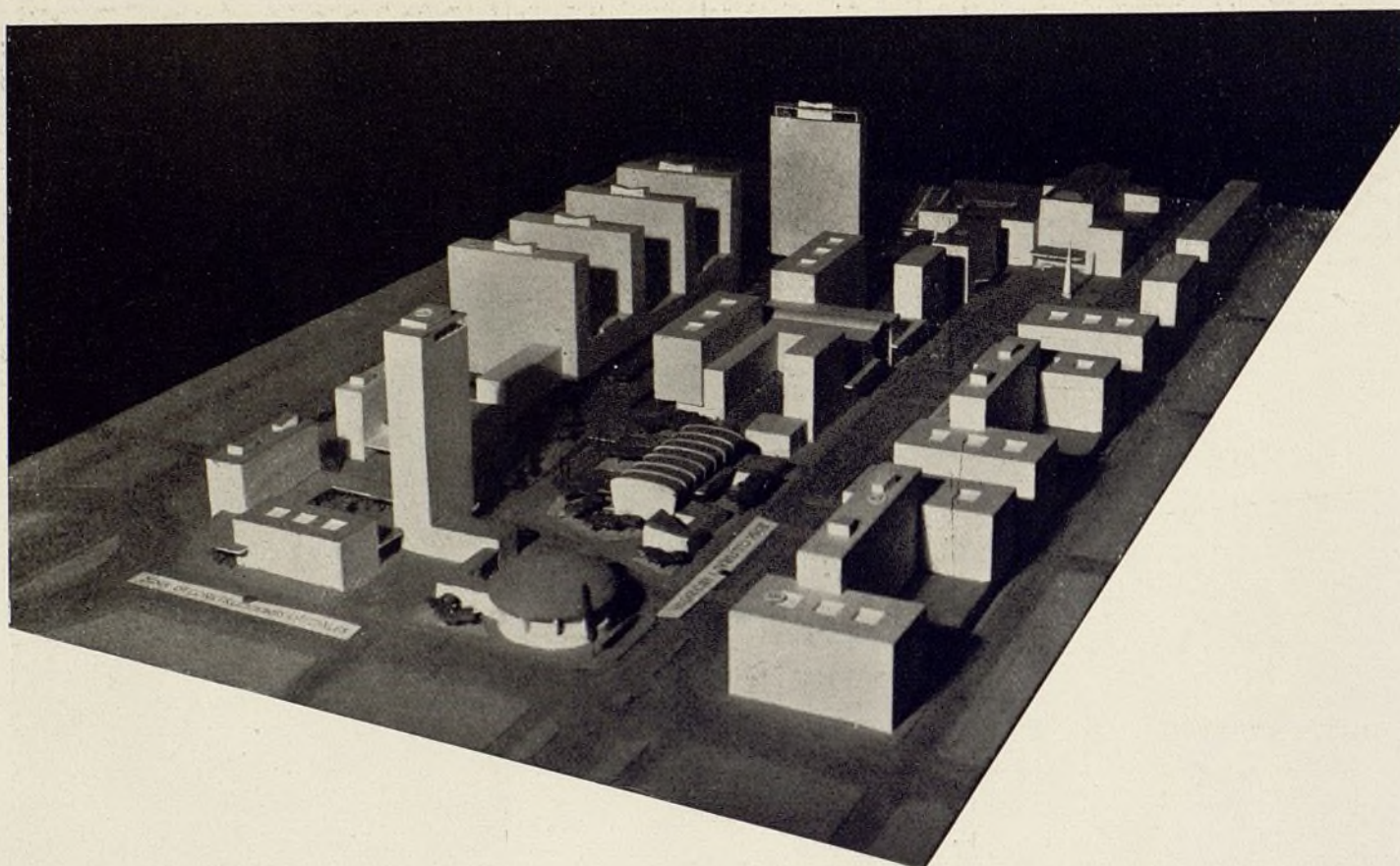
Vista de conjunto del Centro comercial desde el paseo de la Castellana.



Vista de la maqueta.

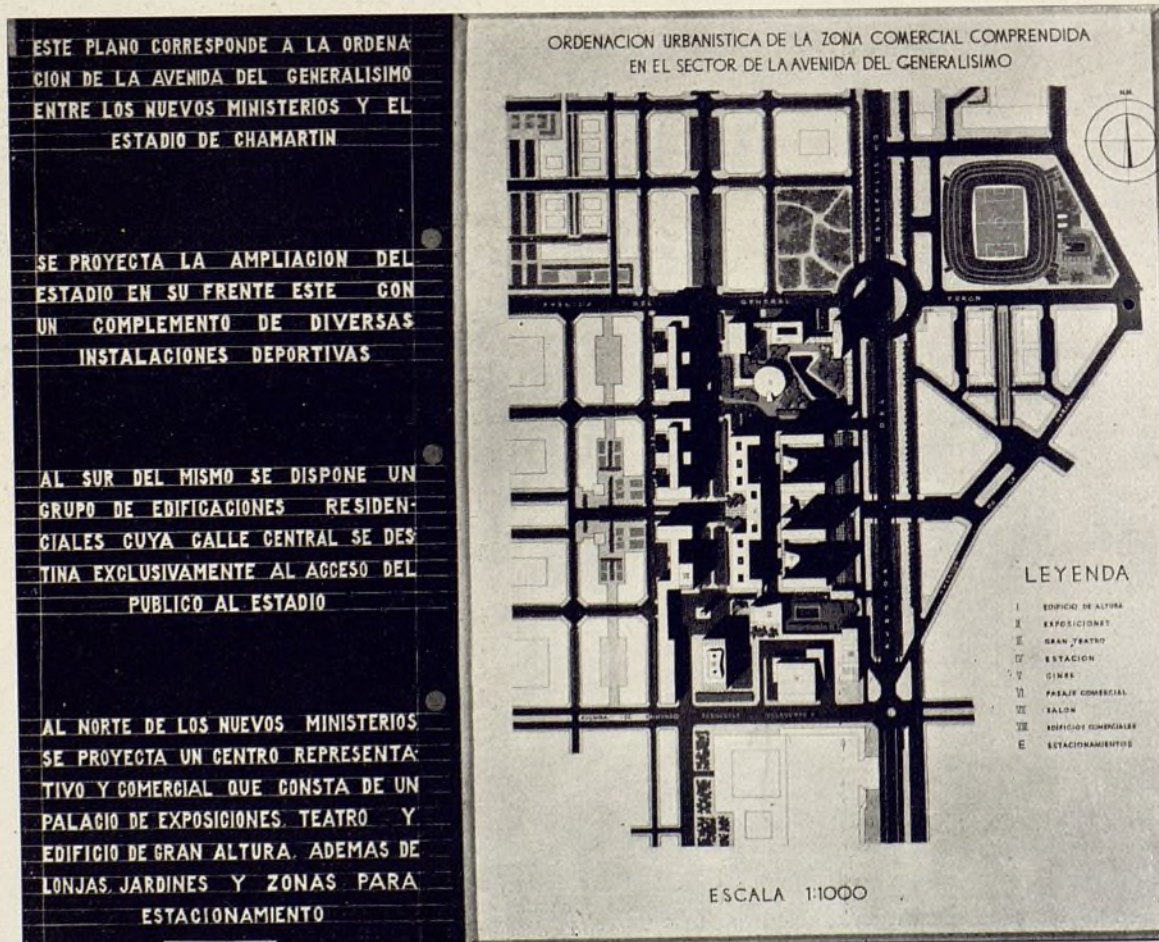


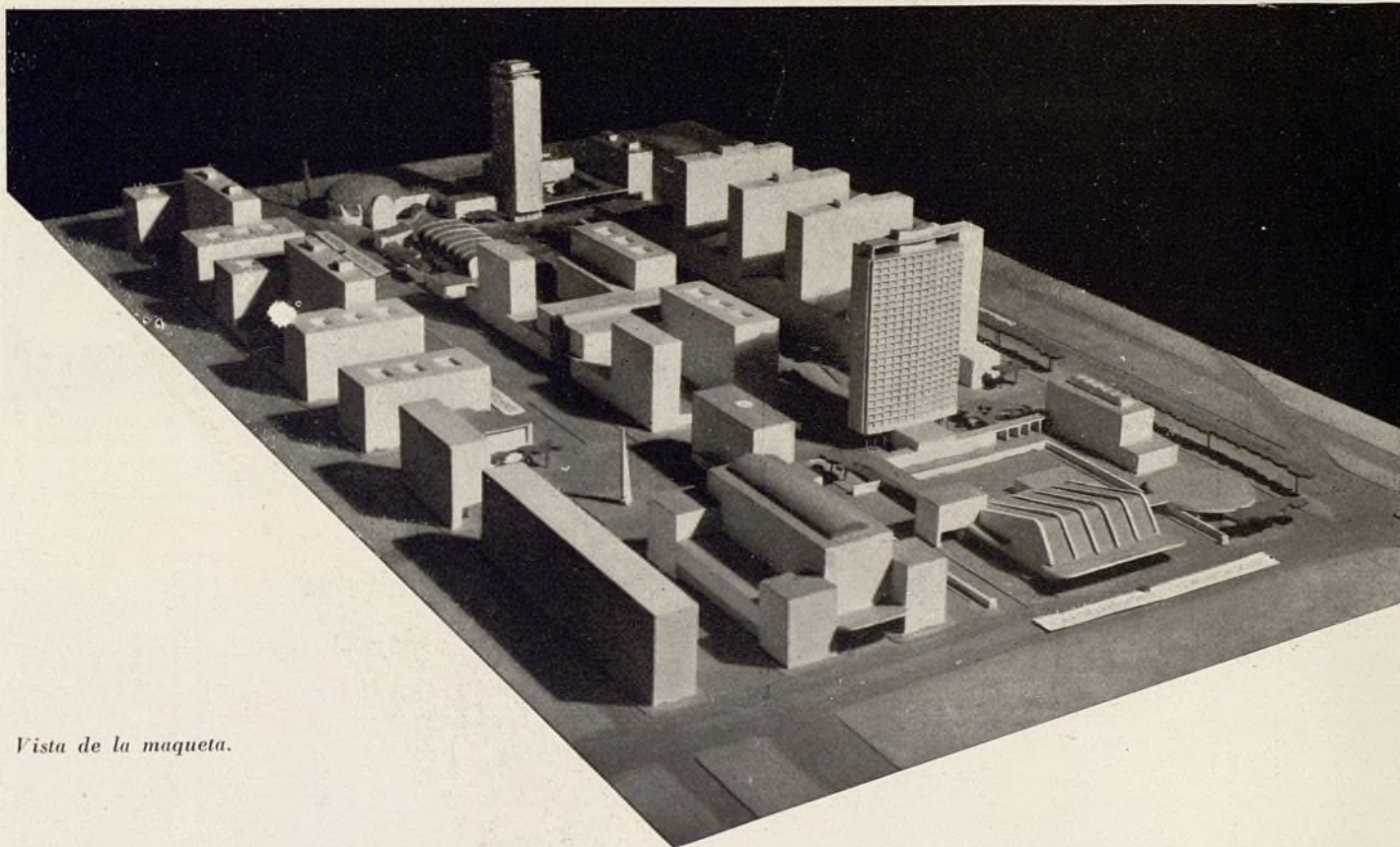
Calle de la Vaguada en la zona de fachada curva, que resuelve la desviación de su eje.



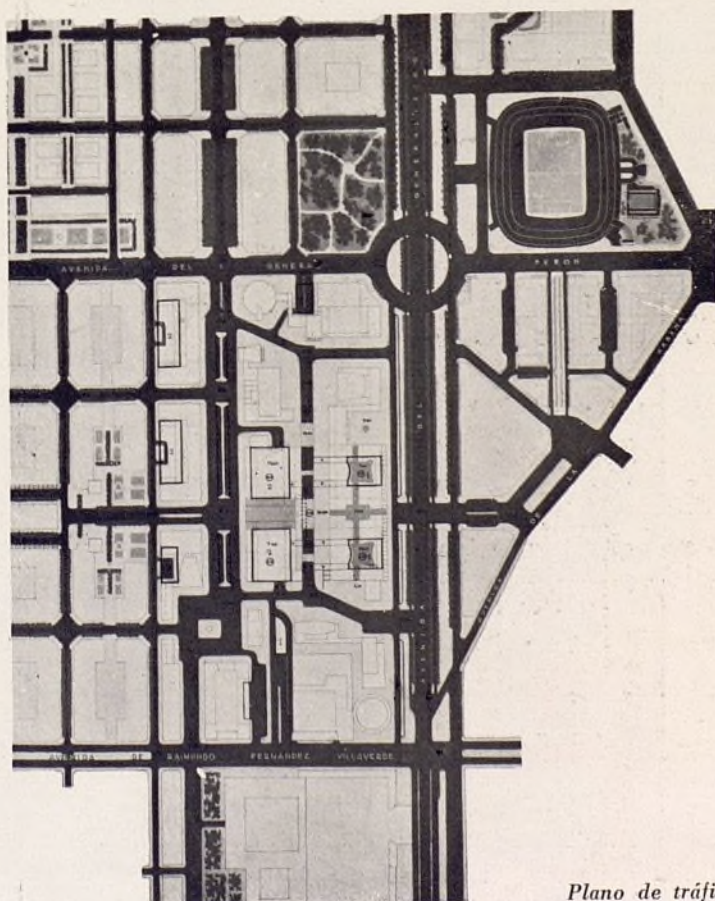
ACCESIT

PROYECTO DE LOS ARQUITECTOS MARIANO GARRIGUES Y, MANUEL MUÑOZ MONASTERIO

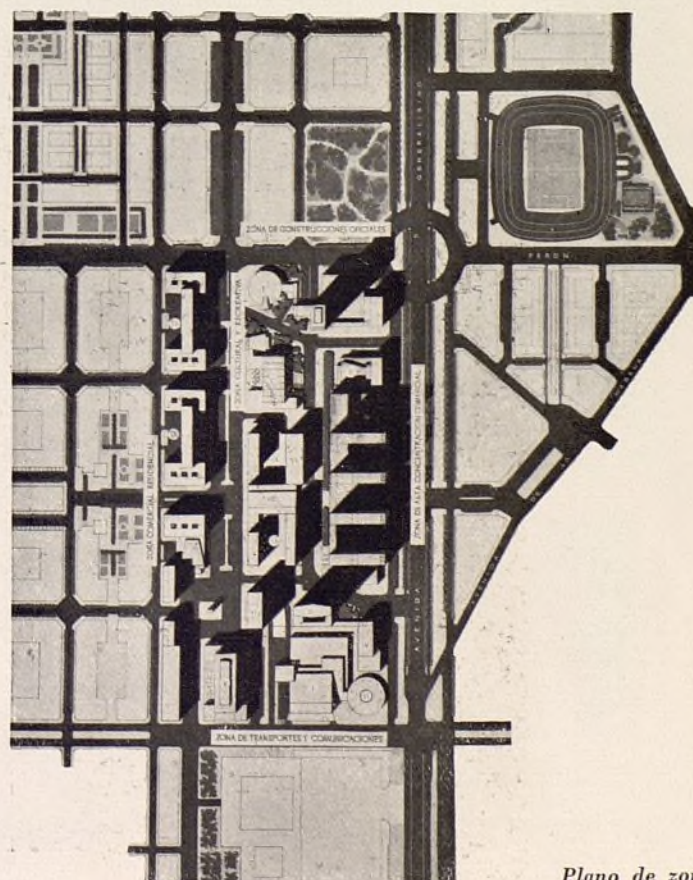




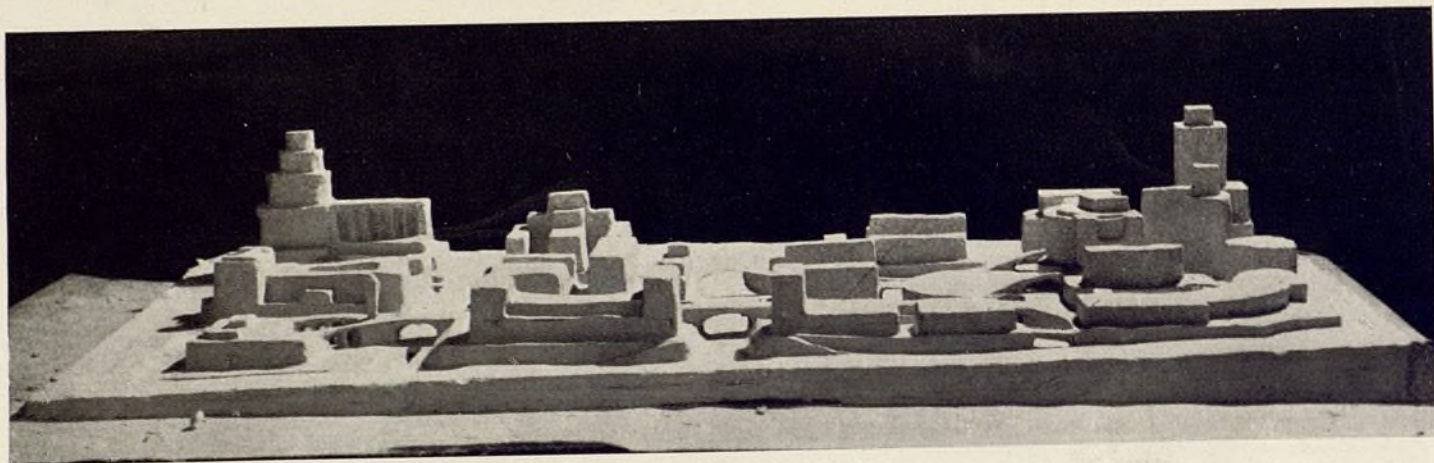
Vista de la maqueta.



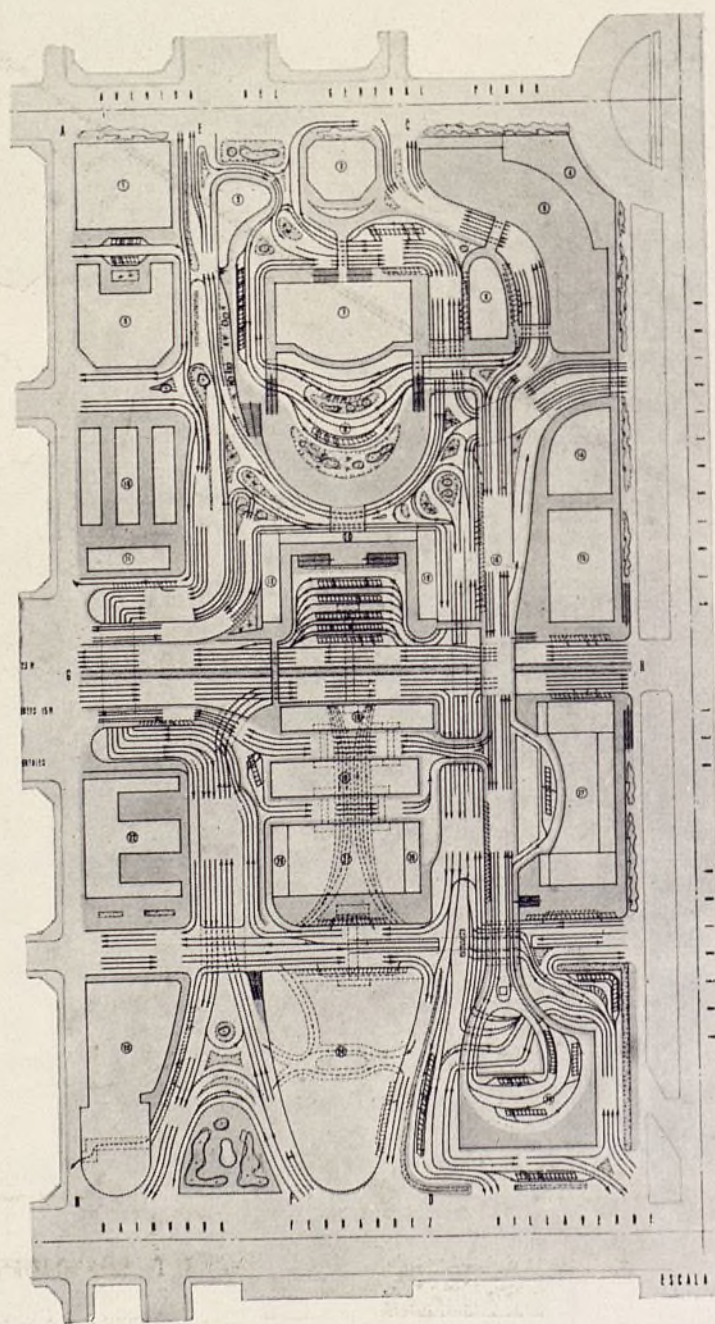
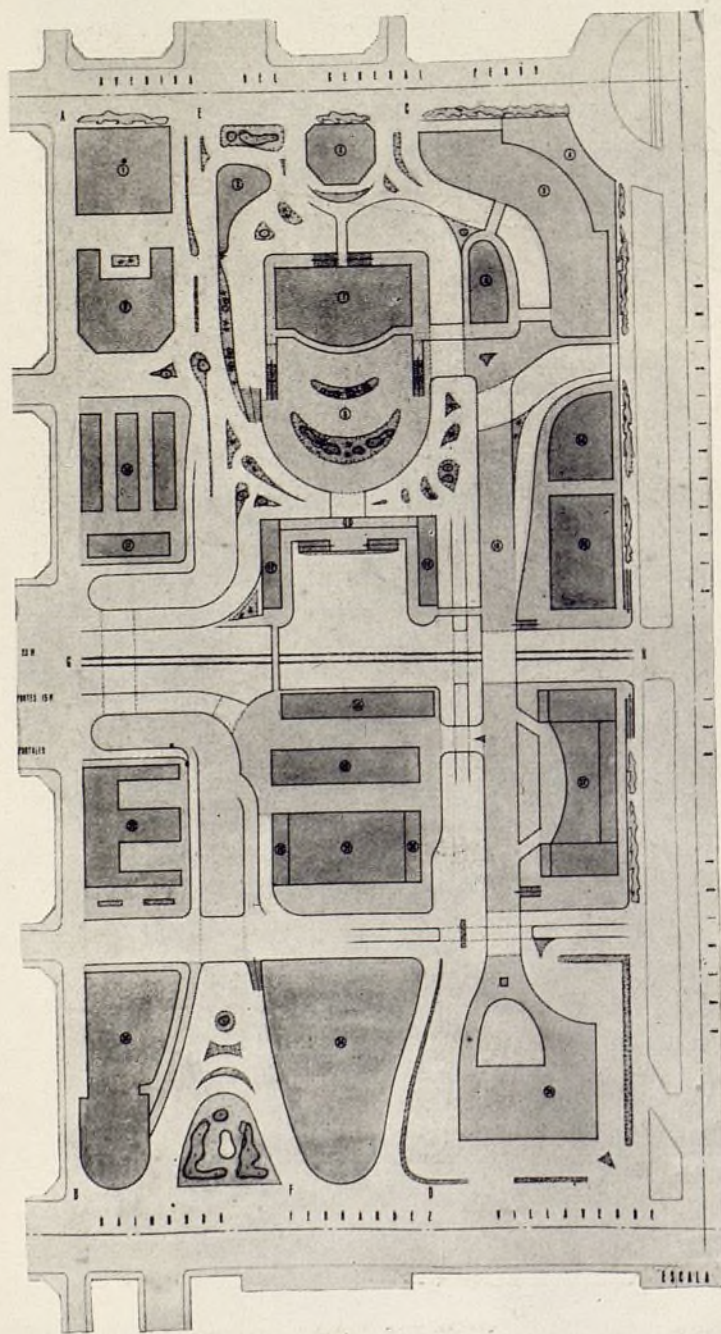
Plano de tráfico.

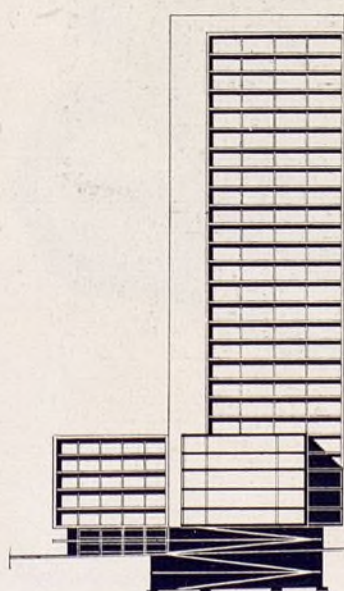
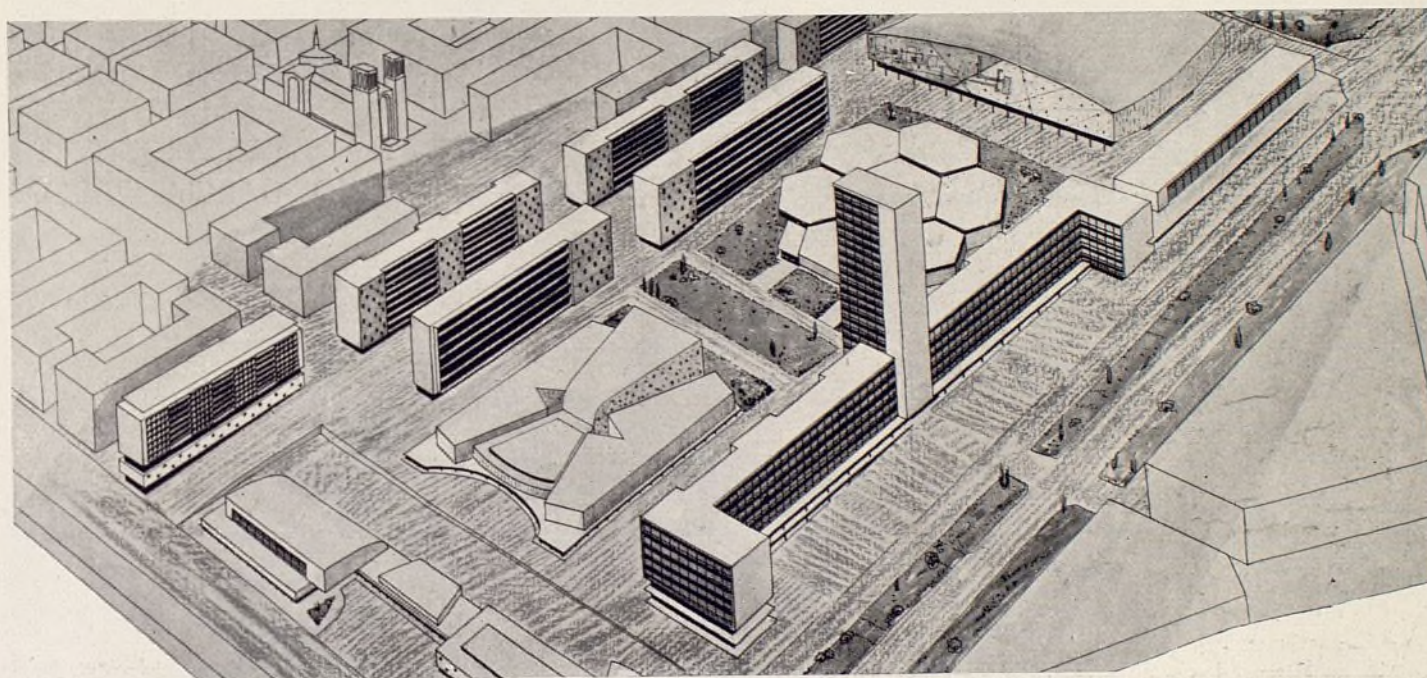
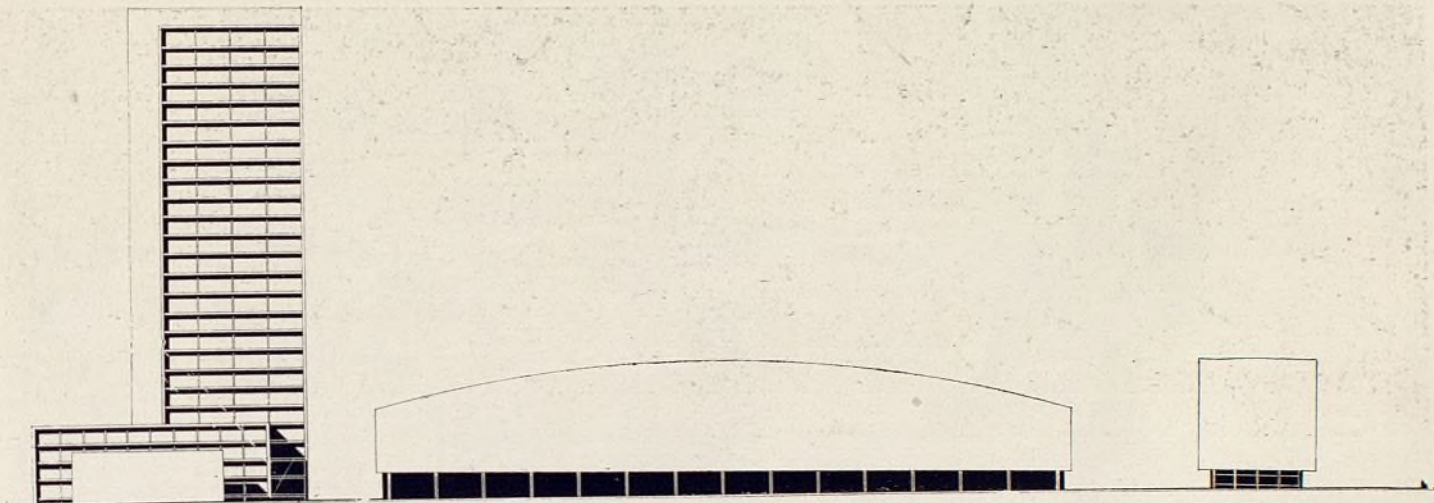


Plano de zonas.



PROYECTO DEL INGENIERO
ANGEL DEL CAMPO



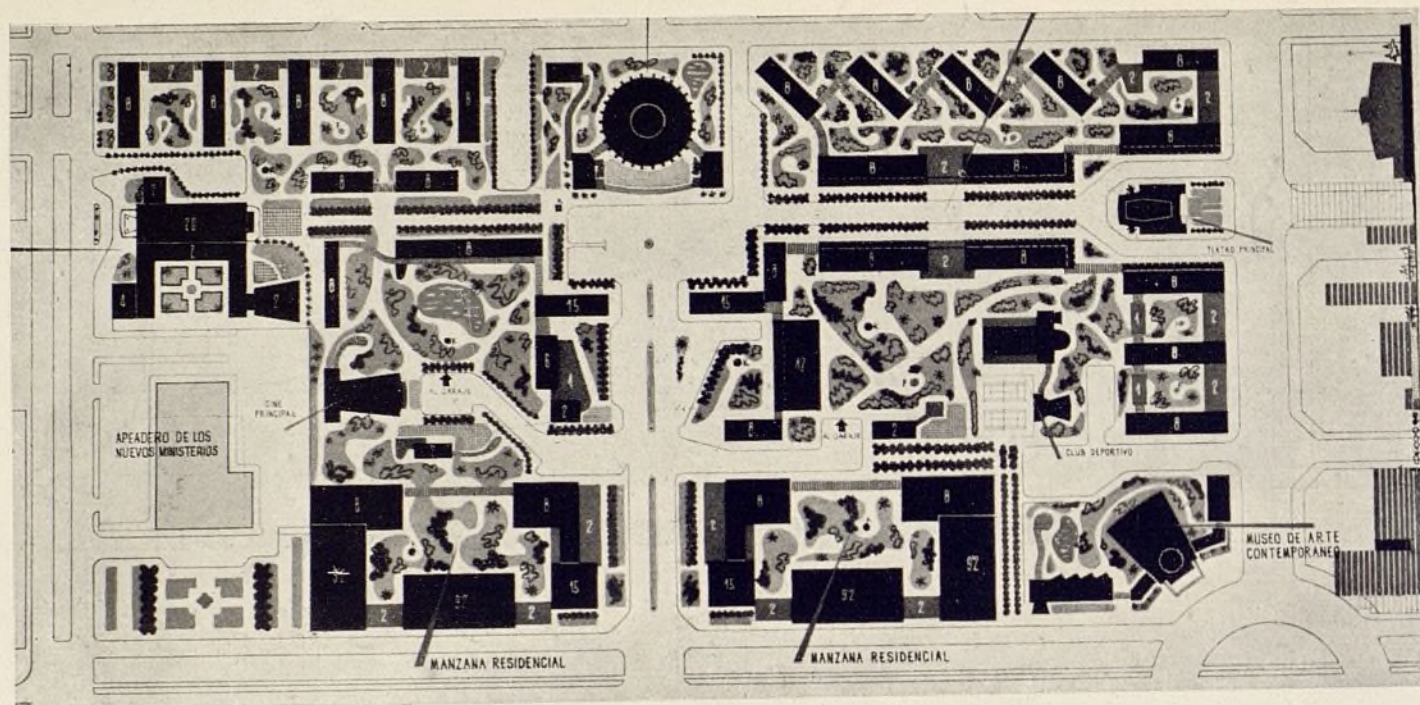


SALA DE CONCIERTOS Y CONFERENCIAS

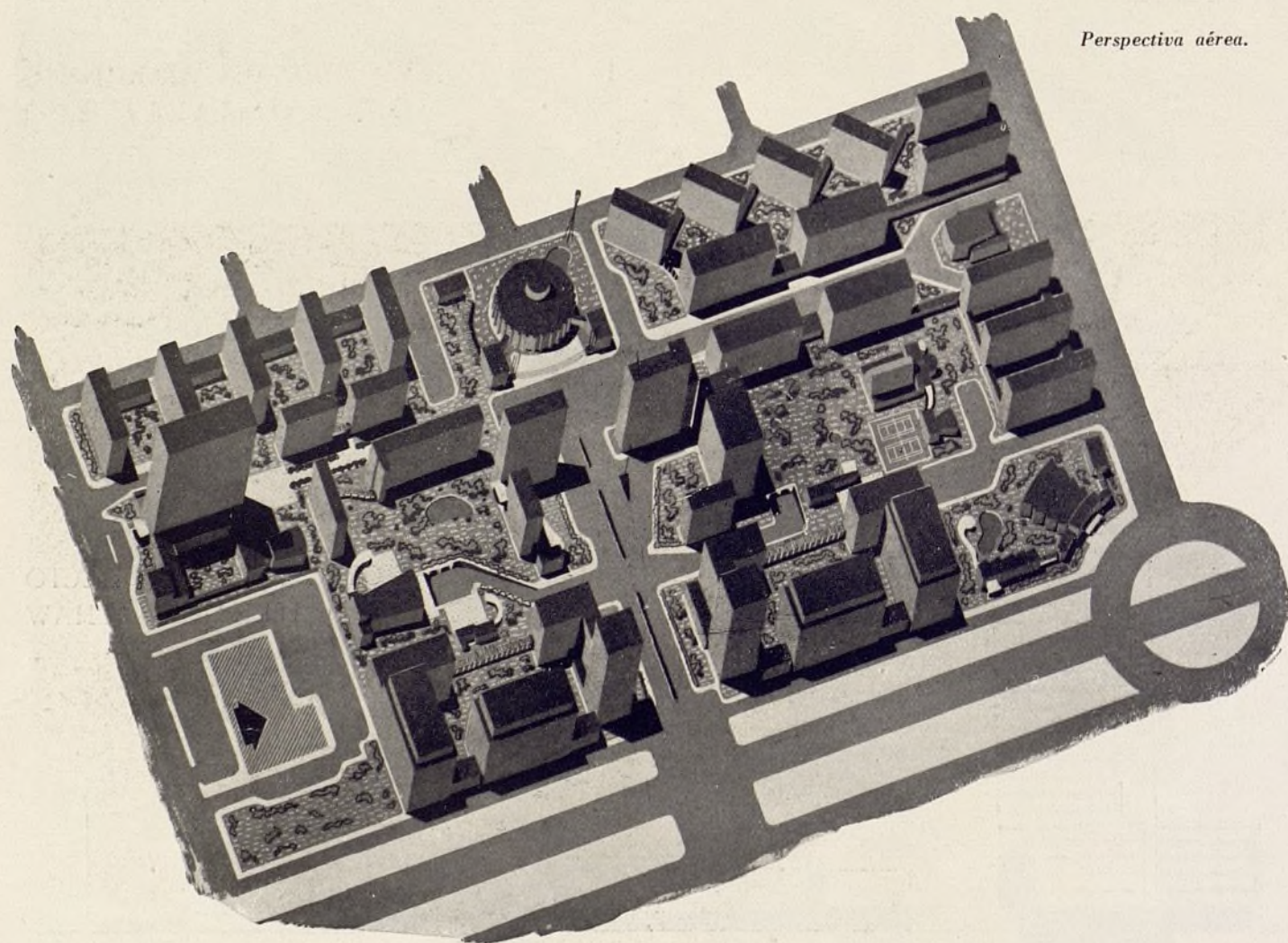


EDIFICIOS PARA VIVIENDAS Y PLANTAS COMERCIALES

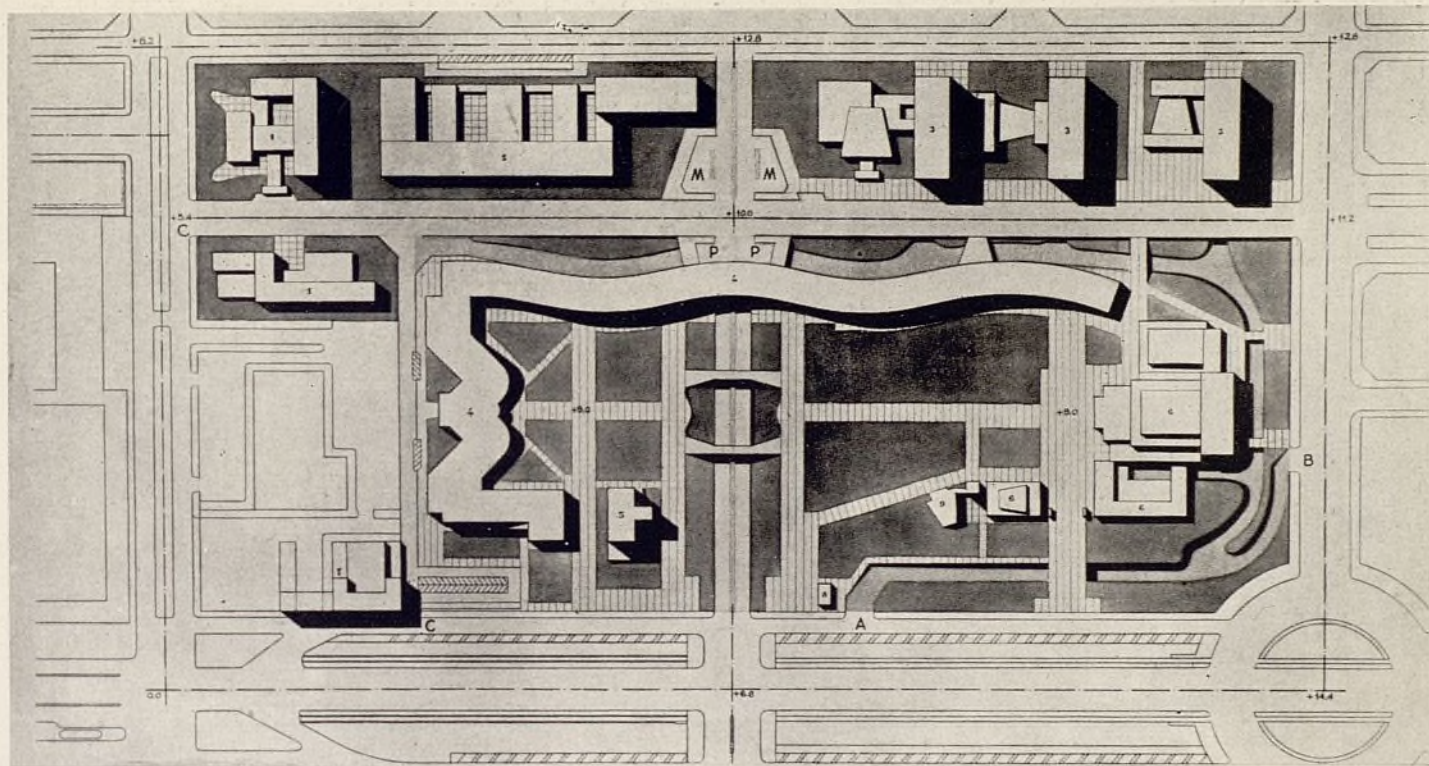
PROYECTO DEL ARQUITECTO
CASTO FERNANDEZ SHAW



PROYECTO DEL ARQUITECTO
 RODOLFO GARCIA PABLOS

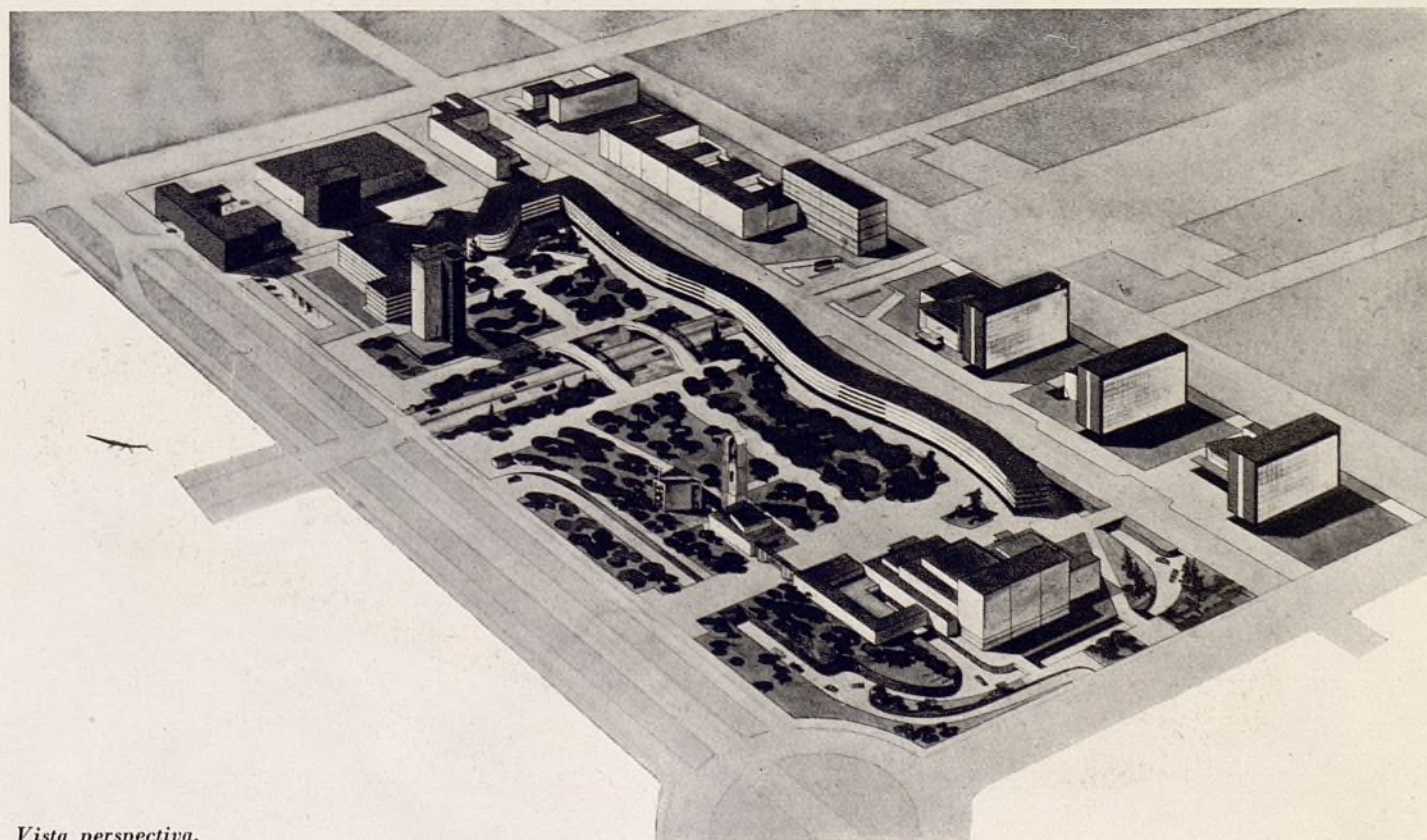


Perspectiva aérea.

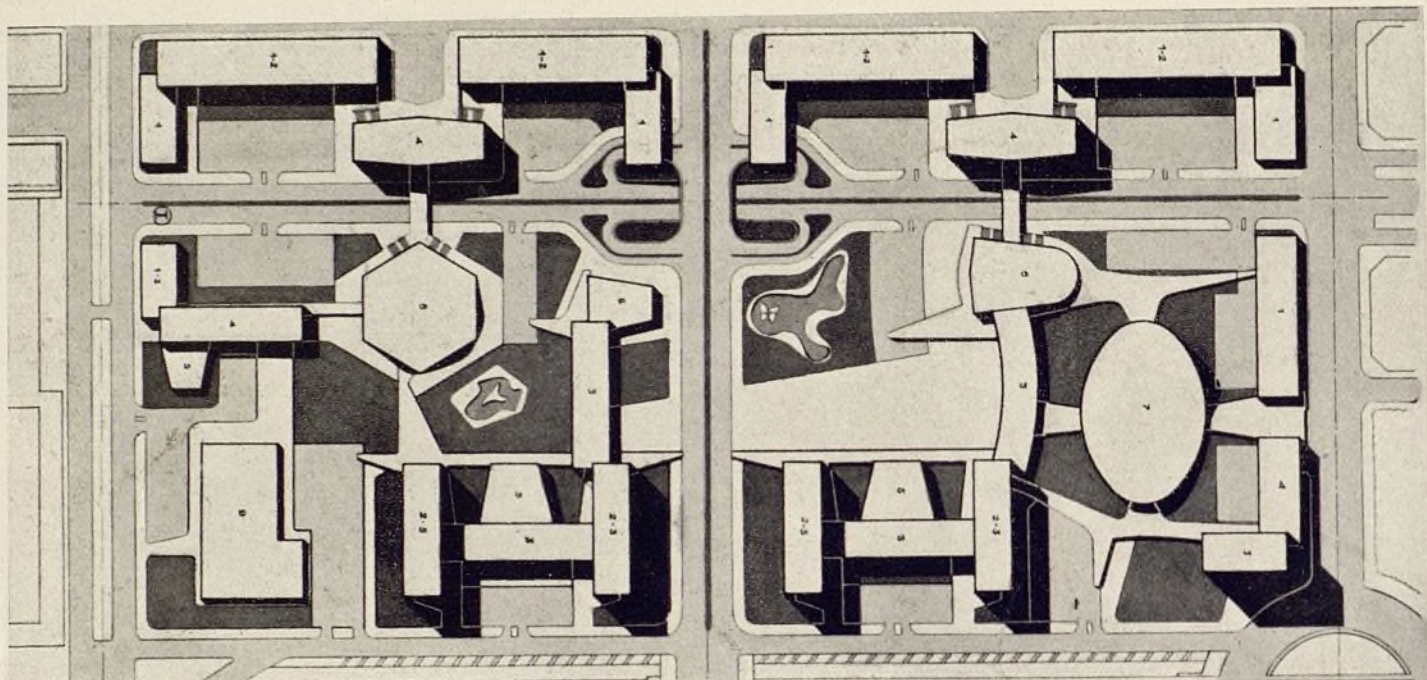


Planta de conjunto.

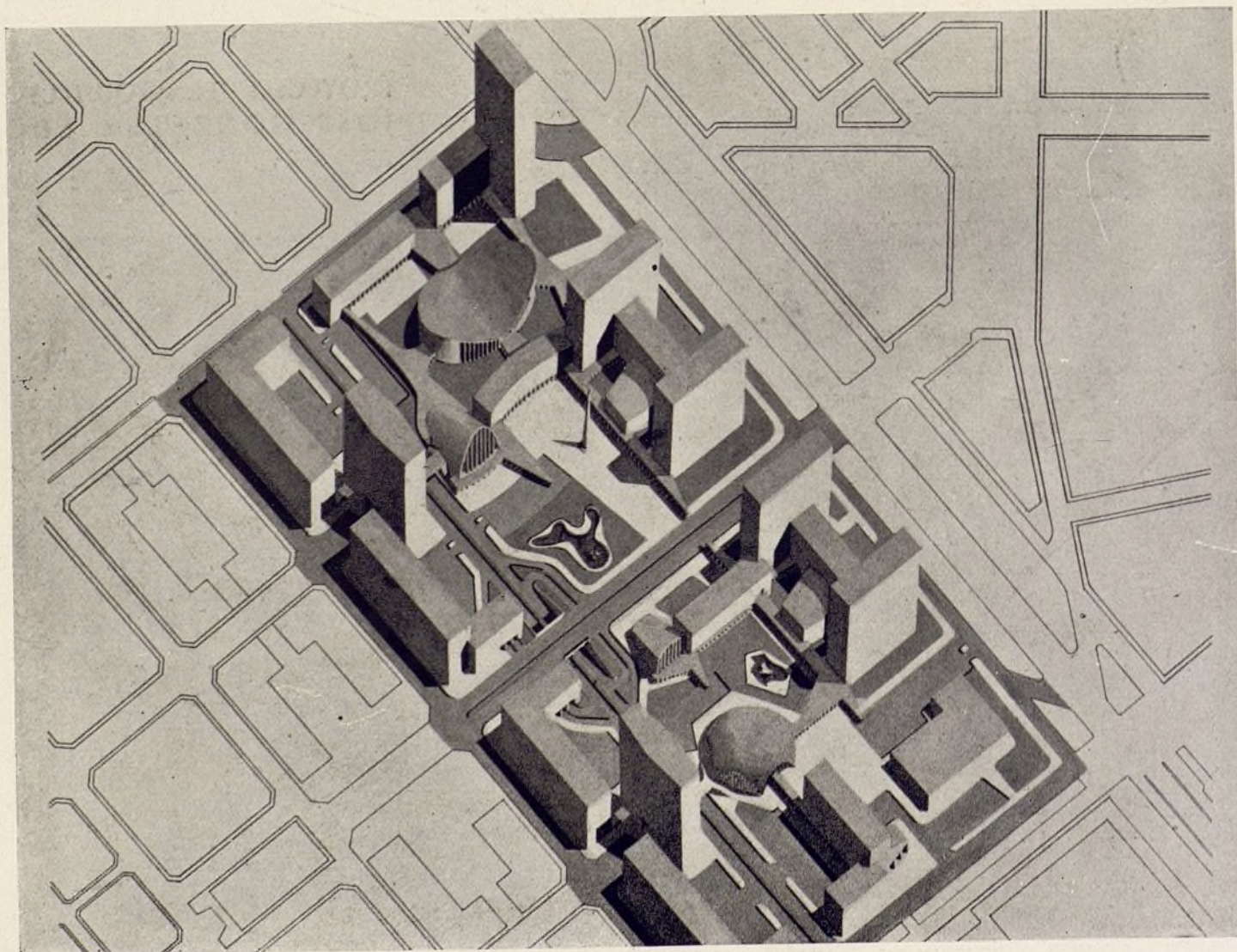
PROYECTO DEL ARQUITECTO
JOSE GONZALEZ EDO



Vista perspectiva.



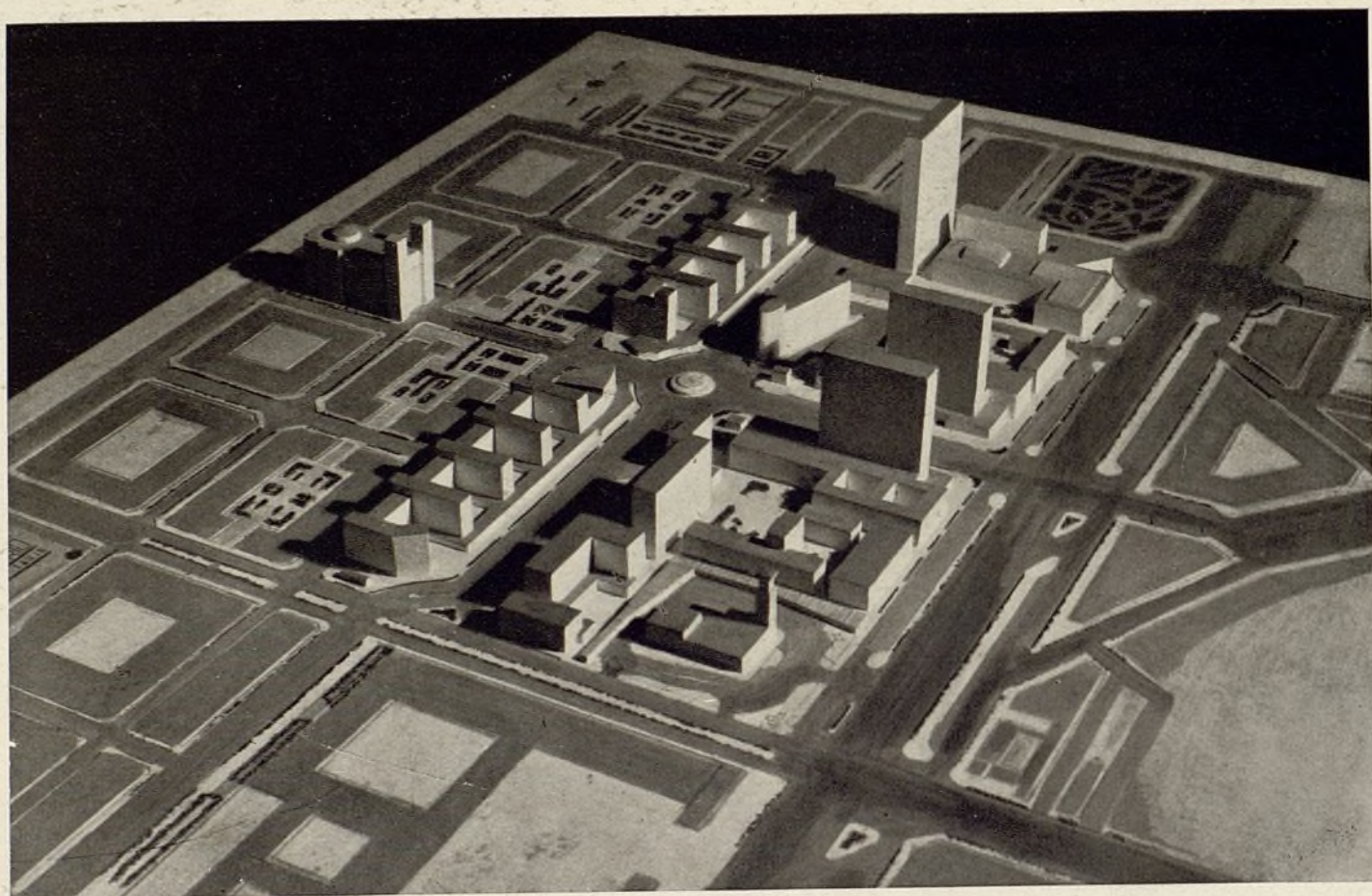
PROYECTO DE LOS ARQUITECTOS MANUEL LOPEZ
MATEOS, JUANA ONTAÑÓN Y LUIS RIESGO



CONCURSO DE IDEAS DE CENTRO COMERCIAL
EN LA AVENIDA DEL GENERALÍSIMO. —

The image is a detailed architectural site plan of a city block, likely in Mexico City, showing various buildings, streets, and public spaces. The plan is oriented with a grid system. Key features include:

- Streets:** Villaverde (top), Raimundo (left), General del Avenida (right), and Peron (bottom).
- Buildings and Areas:**
 - Top left: "LINEAS AEREAS" and "TRAFICO".
 - Below them: "ESTACION DE AUTOBUSES" and "HOTEL".
 - Middle left: "EDIFICIO ESTACION" and "OFICINA".
 - Top center: "ALMACENES COMERCIALES".
 - Middle center: "ALMACENES", "OFICINAS", "COMERCIO", "OFICINA", and "VIVIENDAS".
 - Bottom center: "EDIFICIO DE ARQUITECTURA".
 - Right side: "APARCAMIENTO", "CINE", "SALAS DE EXPOSICIONES", "EDIFICIO DE EXHIBICIONES", "ESPARCIMIENTO", "HOTEL", and "VIVIENDAS".
- Other labels:** "GOB. N. A.", "GOB. D. F.", "RAMPA", "EATTO", and "PAPA MAMA".



PROYECTO DEL ARQUITECTO
CECILIO SANCHEZ ROBLES

