

# EL MUNICIPIO DE MADRID Y SU AYUNTAMIENTO

## **Desarrollo de la parte urbana por urbanizaciones realizadas**

Como ya se ha expuesto al hablar del territorio, Madrid, desde el momento que deja de ser una simple fortaleza para convertirse en villa, sigue un proceso constante hacia su constitución urbana, proceso más o menos acelerado en orden al propio impulso de su población.

En sus primeras épocas, sobre todo a partir de la reconquista de Madrid por Alfonso VI, estas ampliaciones de la zona urbana no obedecen a plan alguno, limitándose a la ampliación del recinto amurallado para incorporar a la villa los arrabales más poblados.

En este primer período, las alteraciones en el ritmo de urbanización son frecuentes en orden a la atención que prestaron los monarcas por la villa, cuyo carácter seguía siendo eminentemente militar, ya que, dotada de Ayuntamiento por Alfonso VI, carecía de casa propia, cuya construcción, en terrenos que hoy ocupa la actual Casa Consistorial, no se llevó a efecto hasta el reinado de Doña Juana de Castilla.

La primera trascendental reforma del casco de la villa se efectuó en el reinado de Carlos I. Más adelante, y al ser trasladada la Corte a Madrid, se realizan en éste importantes obras, como la construcción del Puente de Segovia, la prolongación de la calle de Alcalá hasta el Retiro, la unificación del Prado de San Jerónimo y paseo de la Castellana, como asimismo la construcción de las barriadas del Puente de Toledo, Rastro, Argan-

Todo este crecimiento de la zona urbana tuvo, sin embargo, un carácter caótico, que se manifiesta en lo arbitrario de estas aglomeraciones, debido a la falta de todo conocimiento de urbanismo por parte de los Concejos.

El siglo XII representa un alto en el progreso urbanístico de Madrid. Tan sólo aparece en él un proyecto de saneamiento, presentado por Alonso de Arce, que no se llevó a efecto por falta de numerario.

Durante el reinado de Fernando VI, el creador de las Salidas y reglamentador del servicio de fuentes públicas, se fomentó la construcción de la ciudad, si bien la imprevisión concejil dió lugar a que se construyeran grandes puertas de entrada, que, unidas a la carencia de arrabales, dificultaron la expansión y produjeron la elevación de solares.

El reinado de Carlos III se caracteriza por el acierto en la adopción de medidas de policía urbana de los servicios de limpieza y saneamiento, alumbrado público, vigilancia nocturna, etc., y, sobre todo, por el criterio urbanista que por primera vez se aprecia en las grandes reformas urbanas que se inician.

Motores de toda esta transformación que empieza a aparecer en la urbanización de Madrid son el Ingeniero Sabatini y el Arquitecto Ventura Rodríguez.

Otro impulso notable al ensanche y urbanización es el que motiva el plano topográfico redactado por Espinosa y dedicado al Conde de Aranda, que tan eficazmente influyó en la reforma interior y en la construcción de grandes monumentos, entre los cuales destacan el Observatorio y el Museo del Prado.

El siglo XIII termina en un período de franca inactividad en la obra urbanizadora. Sólo, a principio del XIX, José Bonaparte inicia una reforma urbana, haciendo desaparecer algunas grandes construcciones para dar lugar a amplias plazas, entre las que se cuentan la de la Armería, Oriente, Santa Ana, Cortes, Mostenses, San Miguel y San Martín.

Es, sin embargo, ya mediado el siglo XIX, cuando Madrid se inicia definitivamente en la formación de gran urbe. Motivos principales son la construcción del Canal de Isabel II, que colocó a la villa a la cabeza de los mejores abastecimientos mundiales, y la redacción del proyecto de Ensanche por don Carlos María de Castro.

Con la aceptación de este proyecto, que ampliaba la zona 587

urbana a 2.294 hectáreas, el crecimiento urbano dejó de ser caótico. Así, los barrios de Pozas, Argüelles y Chamberí surgen con bastante rapidez.

La iniciativa de don José Salamanca, al crear un barrio de casas modernas, higiénicas y hasta suntuosas para aquella época, contribuye asimismo a ampliar el carácter de gran urbe que Madrid va teniendo.

La obra del Ensanche, realizada con un proyecto especial que aún continúa, y dirigida primero por un Consejo de Administración, ha sido, pues, la base principal de la actual ordenación urbanística.

La ejecución de este plan puso de manifiesto otro grave problema que se aprecia al desarrollo urbano de Madrid: el del Extrarradio.

Urbanizada la extensa zona que correspondía al Ensanche, en torno al casco viejo de la Villa, quedaba aún un nuevo círculo que alcanzaba hasta los límites del término municipal, cuya superficie iba ocupándose lentamente por una sucesión de arbitrarias edificaciones, levantadas sin sujeción ni norma alguna de carácter urbanístico.

La obra de regularizar la urbanización es acometida en el año 1909 por el Ingeniero municipal señor Núñez Granés, quien en esta fecha redacta un proyecto de urbanización de la misma que, si de momento hace concebir grandes esperanzas, pronto son desvanecidas para quedar apartado de todo propósito de realización, no obstante los intentos que en varias ocasiones se hacen para sacarlo a flote.

El proyecto del señor Núñez Granés obedecía a las necesidades que Madrid acusaba tanto en el estado de hecho de su población como en una situación de derecho que se resumía en los siguientes textos legales:

1.º Por el Real Decreto de 19 de julio de 1860, que aprobó el Ensanche de Madrid, cuyo artículo 8.º dice: "Las construcciones que en lo sucesivo se levanten en la parte exterior de dicho foso (el de Ensanche, que habría de servirle de límite) se sujetarán a un plan previamente aprobado por el Gobierno."

2.º Por la Legislación de Ensanche de 1876 y sus disposiciones reglamentarias y concordantes, en virtud de las cuales debió hacerse un estudio de la urbanización del término municipal

588 pal y unas Ordenanzas especiales para el mismo, reconociendo,

como era lógico, que no debían regir las mismas reglas para las vías, las construcciones y la vida del campo, aunque estuviera éste contiguo a una gran ciudad, que para el centro de ella.

3.º Por la Real Orden del 31 de agosto de 1888, que dispuso que “el Ayuntamiento estudie con toda urgencia el trazado de vías para el Extrarradio, así como de sus alineaciones y rasantes para que, en armonía con las aprobadas para el Ensanche, que le son contiguas, coloque a estos suburbios no sólo en condiciones de buena e higiénica urbanización, sino de ser en su día ampliación del Ensanche aprobado; y, una vez esto sancionado, no se permita construcción alguna que no se sujete a las alineaciones y rasantes generales aprobadas”.

4.º Por el artículo 8.º de la ley de 17 de septiembre de 1896, aprobada por aclamación en ambas Cámaras, que ordenó se hiciese un “plan de urbanización del término municipal de Madrid, sobre la base del plan de Ensanche, en un radio que no exceda de ocho kilómetros a partir de la Puerta del Sol”.

El Excmo. Ayuntamiento trató de dar cumplimiento, en diversas épocas, a las disposiciones que se dejan mencionadas, acordando, por último, en 22 de noviembre del año 1907, crear una sección dependiente de la Dirección de Vías públicas, cuya misión principal fuera la realización de dichos estudios.

Para el trazado de este plan se consideró a Madrid dividido en cuatro zonas.

Primera Zona: Norte.—Era la limitada por el trozo del Paseo de Ronda que pasa por el Hipódromo y su prolongación hacia el Este, hasta su encuentro con el límite de dicho término. El mencionado límite hasta su encuentro con la carretera de La Coruña. Esta vía hasta su intersección con la alineación que limita por este lado el ensanche. Y dicha alineación límite del Ensanche.

Segunda Zona: Este.—Por la prolongación del Paseo de Ronda, mencionada al fijar los límites de la Zona Norte. El límite del término. La calle del Pacífico. Y el Paseo de Ronda.

Tercera Zona: Sur.—Sus límites son: calle del Pacífico. Línea límite del término municipal. Carretera de Extremadura. Río Manzanares. Y Paseo de Ronda.

Cuarta Zona: Oeste.—Limitan ésta: la carretera de Extremadura. El límite del término. La carretera de Castilla. Y el trozo del río Manzanares comprendido entre la Puerta de Hierro y el Puente de Segovia.

El trazado total del proyecto afectaba a una superficie de 2.761 hectáreas, es decir, 467 más que la constituida por la zona antigua de Madrid y la del Ensanche.

\* \* \*

Para cumplir lo dispuesto en una R. O. de 15 de agosto de 1924, el Ayuntamiento, a propuesta del entonces Alcalde señor Conde de Vallellano, procedió al nombramiento de una Junta técnica que realizase los estudios de urbanización de la zona exterior de Madrid.

Dicha Junta cumplió su cometido formulando un proyecto que comprendía dos partes: una, el plan general de extensión, y otra, un estudio del sector Norte-Nordeste. La primera resultaba de la aplicación estricta de un precepto del Estatuto municipal que obligaba a efectuar el completo proyecto de extensión en un plazo de cuatro años.

La segunda comprendía el estudio del sector limitado al Norte por el término de Fuencarral, al Este por la Ciudad Lineal, al Sur por la carretera de Aragón y Paseo de Ronda y al Oeste por el Canal y la Moncloa.

Las bases para la confección de este proyecto fueron: el plano del Instituto Geográfico, confeccionado por encargo y en las condiciones fijadas por la Junta y el fotométrico, hecho por la aviación militar.

Sobre estos planos fueron fijadas las vías generales y la red de vías completa, definida con sus alineaciones y rasantes.

Este proyecto, como el del Extrarradio, de que queda hecha referencia, tampoco tuvo realización.

\* \* \*

Con respecto a la situación actual del problema de expansión y ensanche de la ciudad debe hacerse constar en primer término la iniciativa del Ayuntamiento, al convocar en el año 1928 un concurso internacional de anteproyectos de extensión y urbanización del extrarradio.

A este concurso se presentaron muchos e interesantes trabajos, de los cuales fueron elegidos y premiados los seis mejores, creándose, como consecuencia, una Oficina de Urbanismo que en 590 septiembre de 1931 terminó y presentó al Ayuntamiento su plan

general de extensión, con un informe de los Servicios técnicos de la Corporación, en el que se formulaba a ésta la siguiente propuesta :

1.º El Excmo. Ayuntamiento debe tomar en consideración el anteproyecto formulado por la Oficina de Urbanismo de la Dirección de Arquitectura.

2.º El plan de extensión de Madrid debe rebasar el término municipal, abarcando los términos de los pueblos limítrofes (plan comarcal).

3.º La distribución de zonas de uso debe hacerse sin solución de continuidad, abarcando indistintamente los términos municipales de Madrid y los que comprenda el plan de extensión.

4.º Tomando como base los trazados que figuran en los planos, Memoria y demás documentos del proyecto, y adaptándolos o teniendo en cuenta las conclusiones de cada uno de los temas comprendidos en este dictamen, la Oficina de Urbanismo procederá a la redacción de los proyectos definitivos que permita la actual situación del plano parcelario y exija el interés de la ciudad.

5.º Interin se promulga la ley de Urbanismo, se crea el Consejo Superior y se termina el plano parcelario y catastral de Madrid, la Oficina de Urbanización realizará los estudios de reforma interior e introducirá las modificaciones en las vías de penetración y vías principales que se aconsejan en el dictamen.

6.º El Excmo. Ayuntamiento debe aprobar, sin pérdida de momento, las bases que para las Ordenanzas se citan en el dictamen, y formular las correspondientes a zonas de volumen y Ordenanzas de la Construcción de acuerdo con las normas que se señalan en los ejemplos que se acompañan al capítulo correspondiente a este informe. (También colaborarán el Colegio de Arquitectos y el Instituto de Ingenieros Civiles.)

7.º El Excmo. Ayuntamiento debe dirigirse a los Poderes públicos para que con toda urgencia se presente a las Cortes el proyecto de ley de urbanización en el cual se señale la creación del Consejo Superior, con arreglo a las normas establecidas en el presente informe.

8.º Aprobar la propuesta relativa a los organismos que han de intervenir en el desarrollo del plan de extensión y organización definitiva de la Oficina de Urbanización.

En pleno período de nuestra pasada guerra de liberación, el Ayuntamiento constituido en la ciudad de Valladolid, que, entre otras misiones que cumplir, tenía la de preparar la obra futura que se consideraba necesaria al ser liberado Madrid, quiso ocuparse de este asunto de la extensión de Madrid.

A este efecto, el Alcalde, don Alberto Alcocer, encargó al Ingeniero municipal don José Paz Maroto, autor de uno de los anteproyectos premiado en el concurso del año 1928, la confección de un plan general de ordenación, reconstrucción y extensión de Madrid, plan que fué desarrollado debidamente y presentado al Ayuntamiento en 8 de marzo de 1939.

La propuesta formulaba por este técnico constaba de tres partes esenciales:

1.<sup>a</sup> Necesidad inmediata de un *organismo motor, supramunicipal*, que propulse los proyectos, obras y medidas administrativas que han de llevarse a cabo y resuelva rápida y eficazmente cuantas dificultades de todas clases puedan surgir.

2.<sup>a</sup> Urgencia de la promulgación de una ley especial de urbanismo que prevea el caso de las grandes aglomeraciones, y concretamente el de Madrid, que sea la *ley reguladora* del funcionamiento del organismo motor, con arreglo al espíritu de los actuales tiempos.

3.<sup>a</sup> Organización simultánea de una *Dirección Técnica de Urbanismo*, de carácter esencialmente municipal, encargada de desarrollar los trabajos de urbanización local y regional, con el debido enlace y cooperación de otros organismos técnicos de los Municipios, Estado y Corporaciones afectados.

\* \* \*

Como se advierte, en los estudios de todas las épocas se reconoció que el problema de la expansión de Madrid desborda los límites del propio término municipal y, por tanto, la acción de su Ayuntamiento.

He aquí, pues, justificada la razón de que haya sido la Junta de Reconstrucción de Regiones Devastadas la que haya entendido en la confección del nuevo plan de formación del gran Madrid que, con el correspondiente proyecto de ley, ha sido sometido a las Cortes y del que, por tanto, no existe aún un conocimiento oficial de sus líneas.

## REFORMA INTERIOR

En una ciudad como Madrid, sometida desde hace muchos años a un proceso de constante crecimiento de su población, las grandes reformas urbanas ofrecen siempre el grave problema de los alojamientos.

Muy necesaria es, sin duda, la demolición de las viejas casas insalubres e incómodas y la desaparición de las angostas vías de su zona antigua. Sin embargo, aun en las épocas en que el ritmo de la acción constructora ha tenido un carácter de gran febrilidad, Madrid no ha dispuesto de un número de viviendas libres capaces de alojar a la población afectada por una de estas reformas interiores, por muy reducidas que fueran sus proporciones.

Por entenderlo así, los Ayuntamientos de todas las épocas, en evitación de los más graves daños que pudieran ocasionar al vecindario la ejecución de estas reformas, han preferido atacar el problema de un modo más parcial, induciéndolo a una constante labor de ensanchamiento de las vías públicas, por medio de aisladas expropiaciones.

En este sentido, la obra realizada ha sido de gran importancia, al extremo de haber desaparecido casi totalmente de su zona interior el sinnúmero de callejones de que estaba compuesta en otro tiempo.

Una idea de la amplitud de esta obra la da el hecho de que, solamente con cargo al presupuesto extraordinario del año 1941, el Ayuntamiento lleva pagados más de 50 millones de pesetas por expropiaciones, en su mayor parte para ensanche de la vía pública.

Por virtud de este criterio, mantenido, como queda dicho, en un largo período de la historia madrileña, sólo una reforma trascendental se ha llevado a efecto en la época contemporánea: la de la llamada Gran Vía.

Consistió esta importante reforma en establecer una doble comunicación directa con el centro de la ciudad de uno de los principales accesos a Madrid, como es el de la Estación del Norte y carretera de La Coruña, creando una amplia vía de 30 metros de ancho, que, partiendo de la calle de Alcalá, en lugar próximo a la Cibeles, terminaba en la Plaza de España, siendo continuadora en la última parte de su trazado de la calle de Preciados, con arranque a la Puerta del Sol.



Débase a esta nueva vía no sólo la resolución de grandes problemas de circulación en el casco de la ciudad y el acceso al mismo, sino el haber dado motivo a la desaparición de viejas y angostas vías e insalubres viviendas, sustituyéndolas por una importante arteria de moderna factura y suntuosas edificaciones.

La realización de esta obra tuvo efecto por aplicación de la ley de Saneamiento y Reforma Interior de Poblaciones del año 1895, y fué realizada por concesión a una empresa privada, conforme a los términos de esta disposición.

Posteriormente se ha operado una nueva reforma en el trazado de esta vía al ser enlazada con la calle de la Princesa, amplía comunicación con la Ciudad Universitaria y nuevo y amplio acceso de las carreteras de Castilla y de La Coruña.

Con aplicación de la misma ley de Reforma Interior fué llevada a efecto la urbanización, por una empresa concesionaria, de un trozo importante de la vía de circunvalación de la zona de Ensanche, con la creación, en su final, de una importante colonia de hoteles: la Metropolitana.

\* \* \*

También relacionado con la reforma de la Gran Vía, se halla hoy en período de ejecución el proyecto de ensanche de la Cuesta de Santo Domingo y su comunicación con la Gran Vía, con lo cual acabarán de desaparecer del centro de la ciudad algunas viejas edificaciones que habían quedado fuera del primitivo proyecto de aquella obra.

\* \* \*

Con relación al momento presente, son varios los proyectos de reforma interior que el Ayuntamiento viene estudiando, referidos, todos ellos, a necesidades largamente sentidas por el vecindario.

De todos ellos, el más adelantado en su tramitación, es la creación de una nueva vía que sea continuación de la calle de Sevilla por la calle de la Cruz, hasta la Plaza de Benavente, con la consiguiente mejora de las calles adyacentes.

El coste total de esta obra se calcula en 74,4 millones de pesetas, de las cuales corresponden 66,5 millones a expropiaciones 594 y 7.9 a urbanización.

Los solares restantes se valoran en 35 millones. Desaparecen 640 viviendas y se crean 350.

Otra reforma también en trámite de estudio es la vía San Francisco-Puente de Toledo, obra cifrada en 29 millones, de los cuales sólo a expropiaciones corresponden 25.

## LA VIVIENDA

La vivienda en Madrid se desarrolla de un modo normal en orden al número y naturaleza de la población ocupante.

En sus orígenes de centro urbano, o sea cuando la Villa pasa a ser lugar de Corte, la vivienda de Madrid, que hasta entonces sólo estaba constituida por casas de un solo piso, habitadas por labradores y artesanos, tomó nueva forma con la edificación de grandes y suntuosos palacios, residencia de la grandeza que acompañaba a los Monarcas, algunos de los cuales, por su riqueza y arte, llegó a competir con el mismo Alcázar real.

Junto a la vivienda humilde y la casa señorial, empiezan a construirse viviendas de tipo colectivo de más de un piso; son las llamadas casas de corredor, compuestas de modestas viviendas independientes, aunque con servicios comunes.

Este es el tipo de vivienda dominante en el siglo XVIII, en cuya época empieza a crearse una nueva construcción que corresponde a fincas de dos y tres pisos, casas llamadas, a la malicia, por estar entrelazadas sin muros medianeros.

Durante una buena parte del siglo XIX es esta clase de viviendas la más frecuente de Madrid.

El constante incremento de una población que no corresponde a la clase social del artesanado ni tampoco a la aristocracia motiva necesidades en las viviendas, que no podían satisfacer las existentes hasta entonces; así, al formarse el Barrio de Salamanca, en el comienzo de la segunda mitad del siglo XIX, aparece un nuevo tipo de vivienda colectiva, que, sin llegar a las suntuosidades de los viejos palacios, se aparta totalmente de las casas de vecinos existentes hasta entonces.

En estas nuevas edificaciones se salta ya el tope de los tres pisos, que eran las mayores alturas fabricadas hasta entonces, para llegar a los cuatro y cinco pisos.

Este tipo de casas colectivas, dotadas de condiciones de higiene 595

y confort, más amplias a medida que han ido apareciendo los elementos propios para ello, es el que ha seguido dominando en el recinto urbano, extendiéndose en muchos casos a la zona suburbial.

Hoy, la vivienda colectiva que se edifica, no comprende menos de cinco o seis pisos, estando reguladas estas alturas por el ancho de la vía en que están enclavadas.

La actual situación corresponde a los siguientes datos:

DISTRITOS	VIVIEN- DAS	OTROS USOS	DE 1 PISO	DE 2 PISOS	DE 3 PISOS	DE 4 PISOS	DE MAS USOS
Centro .....	1.074	126	44	33	71	173	888
Hospicio .....	1.142	79	26	54	81	195	875
Chamberí .....	2.470	387	568	464	342	325	1.166
Buenavista .....	5.364	595	1.903	1.637	660	322	1.420
Congreso .....	3.201	341	858	785	271	352	1.267
Hospital .....	1.452	228	293	232	132	271	754
Inclusa .....	3.202	231	1.992	314	282	272	554
Latina .....	1.856	172	776	302	186	297	478
Palacio .....	1.133	150	133	118	101	171	734
Universidad .....	2.961	288	1.099	598	313	298	972
<b>T O T A L E S . . . . .</b>	<b>23.855</b>	<b>2.597</b>	<b>7.692</b>	<b>4.537</b>	<b>2.439</b>	<b>2.676</b>	<b>9.108</b>
	26.452		26.452				

Muchas han sido las modificaciones introducidas en las primeras ordenanzas municipales en materia de construcción de viviendas.

Ninguna de ellas ha tenido, sin embargo, un carácter totalitario, limitándose en todas ellas a prevenir nuevos requisitos en orden a las mejores condiciones de higiene y seguridad, tanto por lo que se refiere a nuevas edificaciones como en cuanto afecta a reforma y mejora de las antiguas.

En esta obra de adaptación de las viejas viviendas a las nuevas formas de higiene y ornato, es relativamente frecuente la ampliación de pisos, si bien en la mayoría de los casos, por tratarse de fincas enclavadas en la zona antigua de la ciudad, de vías más estrechas que las más recientemente formadas, las ordenanzas no permiten mayores alturas.

La casa familiar se manifiesta primero en Madrid, por sus palacios de que queda hecha referencia, levantados en los lugares que en su época constituían el centro de la villa.

596 Tales mansiones, conservadas en una buena parte, aunque en

general destinadas a fines distintos de los que motivaron sus edificaciones, fueron sustituidas, como tales viviendas, por los modernos palacios construidos en las grandes avenidas. Así llegó a formarse la hermosa vía que hoy lleva el nombre del Generalísimo, de gran extensión, e integrada, casi en su totalidad, por estos palacios u hoteles, todos ellos rodeados de hermosos parques, que hacen de aquélla una de las avenidas de mayor belleza entre las más notables que existen en las grandes ciudades de España y aun del extranjero.

Otro tipo de vivienda familiar es el constituido actualmente por las Colonias de Casas Baratas, construidas en buen número en la zona suburbial de Madrid, algunas de las cuales comprenden más de 200 casas o viviendas.

De entre éstas, las más importantes son las tituladas de Iturbe, del Viso, Ciudad Jardín, de Escritores y Artistas, de la Cruz del Rayo, de Goya, de Primo de Rivera, de Ingenieros, de Funcionarios, etc.

La acción municipal, en este respecto, es de una gran amplitud, tanto por lo desarrollado hasta la fecha como por las orientaciones y propósitos en vías de realización.

El problema comenzó a tratarse en el año 1929, mediante la adquisición de unos terrenos de 95.600 metros cuadrados en el llamado barrio de Usera, situado al sur de la ciudad, lindante con el término de Villaverde.

Sobre este terreno se construyeron 702 viviendas llamadas ultrabaras, urbanizándose toda la zona y dotándola de toda clase de servicios.

Simultáneamente, el Ayuntamiento concertó con una compañía constructora, y al amparo de la ley de Casas Baratas, la formación de otras dos colonias llamadas de Valdeñúñez y Cerro Bermejo, colindante la primera con la del barrio de Usera y algo más separada la última. El número de viviendas proyectadas en estas dos fué el de 2.616.

Como resultado de una y otra labor, al iniciarse el Glorioso Alzamiento Nacional, se contaba ya con tres barriadas de casas baratas de alguna importancia: una, la de Usera, totalmente terminada y ocupadas ya sus viviendas, y otra ya en disposición de ser habitada en una considerable parte.

En la obra de construcción de la colonia de Usera, el Ayuntamiento había invertido 5.000.000 de pesetas y en la urbaniza- 597

ción y servicios de la de Valdenúñez y Cerro Bermejo, 7.000.000.

La circunstancia de estar estas colonias enclavadas en lo que fué línea de fuego durante la guerra de Liberación, y el hecho de haber sido ocupadas por un populacho incontrolado, ocasionó en ellas un tal estado de deterioro, que en el momento de la liberación de la villa no había una sola casa en condiciones de habitabilidad. Tales fueron los estragos causados en ellas, que los restos de la primitiva colonia de Usera, que, como queda dicho, importó 5.00.000 de pesetas, fueron valorados en unas 800.000 pesetas.

Por lo que respecta a la colonia de Valdenúñez y Cerro Bermejo, la entidad concesionaria se vió en la necesidad de rescindir el contrato con el Ayuntamiento por la imposibilidad de reparar las viviendas devastadas ni continuar las otras proyectadas.

En tales circunstancias, el Ayuntamiento se vió obligado a acometer la obra de reconstrucción de las tres colonias, antes que la acción del tiempo destruyera lo que de ellas había dejado la guerra.

En este tiempo, pues, desde la liberación hasta el momento actual, se ha llevado a efecto, no sólo la reparación de los deterioros causados por la guerra en las tres colonias, sino que se ha transformado totalmente la de Usera, ampliando las viviendas, en rectificación de un equivocado concepto de la política anterior al Movimiento en orden al fin social de nuestras colonias, hasta transformarlas en una barriada moderna, alegre y sana.

Al propio tiempo que se han llevado a efecto estas reparaciones, se ha continuado desarrollando el plan inicial, construyendo nuevas viviendas hasta que pueda completarse el número de 3.618 que aquel comprende.

En el momento actual, la valoración total de las fincas, ya totalmente terminadas sus construcciones, representa, a los precios de coste, un capital de 26,6 millones de pesetas, quedando aún obras a realizar por valor de 17,9 millones.

Para el funcionamiento de estas colonias, que hoy llevan el nombre de "Moscardó", el Ayuntamiento ha creado un Patronato al que corresponde la adjudicación de cada una de las viviendas, la formalización de los contratos de arrendamiento con cláusula de amortización y, en general, todas las funciones propias de su administración y conservación, rigiéndose para ello

por los preceptos de un reglamento dictado por la Corporación Municipal.

## EL PRESUPUESTO

El presupuesto ordinario del Ayuntamiento se halla sometido, desde que comenzara el siglo actual, a un constante proceso de crecimiento debido, tanto al propio aumento de las necesidades de la capital, como a los mayores recursos económicos de que ha podido disponer como consecuencia de autorizaciones legales.

Comenzó el año 1901 con un presupuesto que no alcanzaba la cifra de los 32 millones de pesetas, con una carga de ocho millones, que era lo que importaba el cupo de Consumos a favor de la Hacienda pública.

Con la desgravación por este concepto tributario de los trigos y harinas, efectuadas en 1904, y sobre todo con la de vinos en 1907, se da comienzo a la transformación de este impuesto, sustituyéndose esta base de exacción por otras que, naturalmente, no motivan el descuento por cupo.

Así, en el año 1910, aunque la cifra total del presupuesto se reduce en unos dos millones, el Ayuntamiento puede ampliar sus servicios con la economía que le representa la aportación al Estado.

Las mayores necesidades que por esta fecha acusa la ciudad, como consecuencia del aumento de su población y de las obras de higienización y ornato iniciadas, hacen que ya se considere insuficiente la dotación presupuestaria.

A este efecto, el Ayuntamiento adopta el acuerdo de planear un presupuesto ideal de 40 millones de pesetas, cifra que, como se verá, es prontamente rebasada.

La sustitución del impuesto de Consumos por la ley de 1912, es hecho que modifica esencialmente la estructura de la Hacienda Municipal, imponiendo a su administración nuevas formas en relación con la naturaleza de las exacciones que sustituyeron al suprimido impuesto.

Esta transformación se lleva a efecto, pues, sin grandes modificaciones en las cifras totales presupuestarias, lo que origina un cierto estado de estacionamiento en el proceso de desarrollo de los servicios, hecho que impulsa al Ayuntamiento a gestionar de los Poderes públicos la concesión de nuevos recursos.

Por virtud de estas gestiones y de las llevadas a efecto por otras Corporaciones igualmente necesitadas, nace la ley de autorizaciones del año 1917, por virtud de la cual, quedan facultados los Gobiernos para conceder lo que hasta entonces era privativo de las Cortes.

Otra consecuencia de tales demandas, es la presentación a las Cortes, en el año 1918, de un proyecto de exacciones municipales, firmado por el Ministro de Hacienda señor González Besada, que si no llegó a ser ley, sirvió para que de él pudieran los Ayuntamientos obtener aquellos medios que necesitaban, utilizando al efecto el medio de la citada ley de autorizaciones.

Al amparo de estas disposiciones, ya en el año 1918, el Ayuntamiento de Madrid consiguió una autorización para transformar el impuesto sobre vinos creado por la ley de 1912, transformación que elevó el ingreso de esta renta en el primer año de exacción, de 750.000 pesetas a más de seis millones.

Así se pudo llegar, en el ejercicio de 1922-23, a un presupuesto de 50 millones.

El paso más trascendental, sin duda, en el régimen de las Haciendas locales es el que se produce con la publicación del Estatuto Municipal en el año 1924. Al pasar, íntegramente, a formar parte de éste aquel proyecto de exacciones, el Ayuntamiento pudo ya disponer ampliamente de todos aquellos medios económicos de que, aunque lentamente, iba disponiendo.

Así pudo pasarse, en el primer presupuesto que se formó después de este período estatutario, a la cifra de 74 millones.

Parciales reformas de la facultad exactora y mayores perfeccionamientos en la Administración de los ingresos, elevan el presupuesto municipal en el momento actual a más de 160 millones de pesetas.

La aplicación que ha ido dándose a estas ampliaciones de ingresos y su reflejo en el proceso de desarrollo de los servicios adviértese por las cifras que se consignan en el siguiente cuadro:

## COSTE DE LOS SERVICIOS MUNICIPALES

CONCEPTOS	AÑOS						
	1942	1936	1931	1925-26	1922-23	1910	1901
Administración general .....	19.066.040,00	11.177.128,00	10.483.668,00	7.521.785,00	5.546.062,75	1.940.020,75	1.495.910,00
Operaciones de Crédito .....	23.781.718,60	16.945.901,95	12.480.475,25	10.316.800,85	7.696.390,00	6.416.115,00	5.305.861,75
Contribuciones, aportaciones y participaciones en servicios del Estado y Provincia .....	13.199.993,25	12.437.883,25	9.253.928,99	7.378.601,49	5.917.185,50	6.668.313,89	13.352.868,09
Representación municipal .....	545.149,40	152.250,00	251.000,00	225.954,00	118.704,00	107.750,00	72.493,00
Servicios de Beneficencia .....	7.305.065,90	7.666.611,02	5.396.887,21	5.949.551,70	4.395.472,85	1.506.350,00	937.438,50
Idem de Asistencia Social .....	3.985.000,00	3.547.049,16	592.889,25	343.595,75	92.586,25	"	"
Idem de Vías Públicas y Talleres .....	8.920.785,00	6.987.237,36	7.415.377,45	4.683.840,51	2.500.263,50	1.364.438,75	1.503.408,75
Idem de Edificaciones y Expropiaciones .....	485.419,00	1.068.659,20	1.041.287,08	2.594.929,27	1.495.254,72	2.479.847,88	1.208.281,05
Idem de Arbolado, Parques y Jardines .....	3.729.022,50	2.601.592,00	2.794.262,50	2.752.534,50	2.137.789,50	801.688,75	476.637,50
Enseñanza municipal .....	4.867.059,70	3.006.035,40	4.126.349,00	3.415.561,10	2.642.267,54	576.875,77	1.177.780,00
Alumbrado público .....	6.404.558,10	6.132.398,99	5.917.037,26	4.610.670,36	3.213.472,71	2.551.824,46	1.735.434,46
Matadero .....	2.747.267,50	2.848.463,00	2.648.937,00	3.247.187,00	746.715,75	279.897,75	204.049,50
Guardia Municipal .....	7.379.100,00	5.068.167,00	4.096.765,00	3.456.068,00	2.252.592,00	1.053.377,50	749.961,12
Incendios y salvamento .....	2.543.800,00	2.159.253,00	1.406.850,00	1.206.757,50	1.243.971,30	473.093,20	400.871,00
Aguas potables y residuarias .....	4.067.214,90	3.136.388,50	4.002.552,50	3.724.698,48	1.724.540,00	885.858,25	582.505,58
Mercados .....	938.423,75	526.750,00	314.915,25	298.796,75	303.457,50	102.587,50	69.045,00
Limpiezas .....	8.861.717,50	7.523.759,05	4.633.466,25	5.025.052,75	4.061.607,50	1.210.423,23	757.522,25
Cementerios .....	862.940,00	359.209,90	962.633,75	704.043,85	489.441,25	126.101,25	97.537,50
Laboratorio y desinfección .....	1.925.633,75	1.436.481,00	1.175.570,00	1.110.522,50	1.027.251,25	304.500,00	99.189,00
Clases pasivas .....	3.200.000,00	2.405.625,00	1.500.000,00	840.000,00	450.000,00	271.865,00	299.000,00
Otras atenciones del presupuesto .....	1.638.371,95	3.288.496,97	1.904.475,99	4.758.829,07	2.547.781,60	769.664,02	1.164.887,69
<i>Importe total de los gastos anuales.</i>	126.454.280,80	100.475.289,75	82.417.427,73	74.165.780,43	50.602.707,47	29.938.582,95	31.800.681,74



Además del presupuesto ordinario están en curso los siguientes

## PRESUPUESTOS EXTRAORDINARIOS

1.º El aprobado en el año 1923, por 46 millones de pesetas, para mejoras urbanas. Fué formado a base de un empréstito por igual cantidad, de la cual quedaba en 31 de diciembre una circulación de 40.002.500 pesetas.

2.º El de 1931, por 100 millones, para distintas obras públicas y de primer establecimiento en los Servicios de Beneficencia, Sanidad y Enseñanza.

De esta Deuda sólo se han emitido 92.695.500 pesetas.

3.º El del año 1941, por 200 millones, cargados por mitad al interior y al ensanche.

4.º El formado para atenuar el paro obrero, con cargo a los ingresos provenientes del recargo del 10 por 100 sobre la contribución.

El importe de este presupuesto es de 40 millones, que han sido anticipados por el Banco de España en forma de crédito al excelentísimo Ayuntamiento.

También está pendiente de liquidación el presupuesto para obras públicas, por valor de 80 millones, formado a base de la subvención por capitalidad concedida al Ayuntamiento, por valor de dos millones durante diez años, ya transcurridos.

Otro presupuesto extraordinario es el de cinco millones para casas baratas, formado sobre la base de un crédito por igual suma, concedido por el Instituto Nacional de Previsión.

## DEUDA MUNICIPAL

Para hacer frente a las atenciones correspondientes a los expresados presupuestos extraordinarios, el Ayuntamiento ha emitido distintas Deudas, de las cuales existen en circulación las siguientes:

CLASE DE DEUDA	Cantidad emitida — Pesetas	Tipo de interés %	Cantidad en circulación		Colización media en bolsa en el año 1943
			Núm. de obligaciones	Importe — Pesetas	
Villa de Madrid de 1914 ...	26.000.000	5	37.163	18.581.500	101,18
Villa de Madrid de 1918 ...	35.000.000	5	56.147	28.073.500	101,13
Mejoras urbanas de 1923 ...	46.000.000	5,50	80.005	40.002.500	102,94
Obras del subsuelo 1927 ...	12.382.500	5,50	10.179	5.089.500	102,97
Villa de Madrid de 1929 ...	30.000.000	5	52.815	26.407.500	100,79
Villa de Madrid de 1931 ...	92.716.000	5,50	61.898	83.771.000	104,11
Obligaciones garantizadas del Ensanche 1931 .....	92.695.500	5,50	66.255	86.041.000	104,05
Villa de Madrid de 1941 ...	100.000.000	5	74.108	98.806.000	100,87
<b>TOTALES .....</b>	<b>434.794.000</b>		<b>438.570</b>	<b>386.772.500</b>	

## PROPIEDAD MUNICIPAL

Según el último inventario de propiedades aprobado, el Patrimonio Municipal está integrado por los siguientes conceptos:

Bienes inmuebles .....	242.395.913,31
Censos .....	6.224,00
Valores Públicos .....	2.373.105,63
Otros derechos .....	9.243.122,75
Mobiliario, material y herramientas .....	16.951.550,42
	<u>270.969.916,11</u>

Los bienes inmuebles, a su vez, se subdividen del modo siguiente:

105 edificios del término municipal, valorados en ...	106.136.397,10
Cinco edificios en otros términos .....	213.428,45
	<u>106.349.825,55</u>

40 colegios y grupos escolares .....	27.017.953,55
121 solares .....	26.826.004,71
23 fincas rústicas de recreo y diferentes servicios ...	82.202.129,50

Entre los edificios, los más importantes son:

El Matadero y Mercado de Ganado, valorado en .....	20.700.000,00
El Mercado Central de frutas y verduras, en .....	6.500.000,00
Las colonias de casas baratas .....	14.700.000,00
El Museo y Biblioteca .....	3.080.000,00

De las fincas rústicas, las más importantes son:

El Parque de Madrid (Retiro) .....	15.500.000,00
La Necrópolis .....	35.000.000,00
La Casa de Campo .....	15.600.000,00
El Parque del Oeste .....	2.500.000,00

Como propiedad municipal figuran, asimismo: once viajes antiguos de agua, valorados en 4,3 millones; las propiedades reversibles de las Cooperativas Electra de Madrid (hoy Compañía), las de la Red de Tranvías y las de la Empresa de Pompas Fúnebres.

## SERVICIOS MUNICIPALES

Los servicios sometidos legalmente a la acción de los Ayuntamientos son ejercidos, generalmente, por el de Madrid, de modo directo.

Sólo en contados casos, como en transportes, mercados y tratamiento de basuras, se ha acudido al sistema de concesiones a empresas privadas o al régimen de empresas mixtas, según en cada caso se expondrá en su lugar correspondiente.

*Servicios técnicos.*—Por lo que respecta a los Servicios Técnicos, su funcionamiento se halla regulado por los preceptos de un Reglamento aprobado por la Corporación Municipal, en 7 de febrero de 1941.

Según éste, dichos servicios se agrupan de la siguiente forma:

*Inspección General.*—Constituye la jefatura de todos los servicios técnicos del Ayuntamiento, y, por tanto, el elemento de enlace entre éste y la Alcaldía, Delegados y Comisiones.

El cargo de inspector debe recaer reglamentariamente en un ingeniero o arquitecto, nombrado por el Ayuntamiento, mediante concurso. Dependiendo directamente de la Inspección, existen las siguientes Direcciones: Arquitectura, Vías públicas y Obras sanitarias.

Esta división responde, más bien que a un deslinde de atribuciones profesionales, al deseo de separar, dentro de lo posible, lo que es proyectar, crear la ciudad, de lo que constituye su vida funcional.

*Dirección de Arquitectura.*—Ejerce esta Dirección la función de ordenar la ciudad y distribuirla económica y socialmente. Desde el punto de vista artístico, procurar embellecer la población, poniendo en valor todos los elementos artísticos e históricos, estableciendo en lo posible los elementos clásicos y tradicionales madrileños.

También le incumbe la ordenación de la vivienda.

Reglamentariamente está regida por un arquitecto, y se halla, 604 a su vez, compuesta en las siguientes secciones:

Urbanismo, Construcción de edificios municipales, edificios privados, Servicio técnico-fiscal, Construcciones escolares, Cementerios, Inspección de Industrias y Servicio contra incendios.

*Sección de Urbanismo.*—La organización económica y social de las ciudades después de la guerra europea, ha puesto sobre el tapete la realización de los problemas urbanos. Pocas son las grandes ciudades que no han montado su Centro u oficinas de Estudios de Urbanismo. Madrid no podía por menos de seguir la corriente universal, que aunque de un modo precipitado y sin elementos, y con una concepción imperfecta de lo que los estudios de urbanismo llevan consigo, montó sus servicios como una de tantas oficinas municipales.

Urbanizar una ciudad como Madrid, creada anteriormente sin normas fijas, con un estado anárquico y con orientaciones absurdas, es ordenar su vida desde el punto de vista económico, social, artístico e higiénico, utilizando y poniendo en valor sus bellezas artísticas, su topografía racional, sus costumbres, las características de su producción, sus fuentes de riquezas naturales, etc., etc. Y en este sentido, el Ayuntamiento no puede resolver por sí solo todos los aspectos. Su expansión, su vida de relación con los poblados próximos o de turismo, no pueden ser función exclusiva municipal, sino del Estado.

Esta consideración y la necesidad de reparar los daños materiales que nuestra guerra de Liberación hubo de causar a la capital de la nación fué, sin duda, lo que motivó la creación, entre otros organismos, de la Junta de Reconstrucción de Regiones Devastadas, la cual ha procedido a la realización de un plan de mejora y extensión de la ciudad, para cuya realización ha sido enviado a las Cortes el correspondiente proyecto de ley.

*Construcción de edificios municipales.*—Compete a esta Sección la ejecución de los proyectos de edificios municipales, dirigir sus construcciones y en general todo acto relacionado con las fincas, terrenos y solares de propiedad municipal.

*Edificios privados.*—Tiene a su cargo el informe y la inspección de todas las obras que se ejecuten en el término municipal fuera de la vía pública, así como la emisión de informes, en las solicitudes de licencias de obras, tiros de cuerda, etc.

*Servicio técnico-fiscal.*—Tiene por misión cuanto comprende el aspecto técnico de las distintas exacciones sobre el suelo (plus- 605

valía, solares, contribuciones especiales, etc.), asesorando al órgano administrativo y practicando las debidas valoraciones.

*Construcciones escolares.*—Aunque considerada la enseñanza como función privativa del Estado, es precisamente en este aspecto donde más puede inducirse la necesidad de una transformación de lo existente.

Sería pueril imaginar que las normas renovadoras habrían de detenerse ante tan fundamental problema cuando sea llegado el momento de resolverle. Así, pues, el estudio de una reorganización de la actual oficina de Construcciones escolares, en su parte técnica y municipal, sólo puede ensayarse aceptando la hipótesis, acaso probable y que cae dentro de lo previsible, de que sea cual fuere el sistema preponderante, habrá siempre de tener en cuenta una participación municipal.

El concepto de capitalidad, la posibilidad de arbitrar medios para la construcción de edificios de esta índole, la necesidad de atender el entretenimiento de los establecimientos docentes, el nexo imprescindible con las orientaciones urbanísticas de la ciudad, etc., etc., son razones más que suficientes para no excluir la participación municipal en la forma en que hasta la fecha ha venido desarrollándose; es decir, laborando conjuntamente el Estado y el Municipio.

Es inútil encarecer la importancia de la labor encomendada, tanto en su parte técnica como en la administrativa. La falta de edificios escolares, la conveniencia de sustituir los viejos e inadecuados (escuelas unitarias y graduadas, incluso grupos escolares emplazados en edificios no aptos para la finalidad a que se destinan), la necesidad, asimismo, de prever las futuras exigencias de lo porvenir, la creación de maternales, colonias escolares, etc.

Hasta la fecha, el funcionamiento de la oficina ha dejado mucho que desear; sujetas sus actividades, más que a los apremios de la población escolar infantil, a las fluctuaciones de la política, la labor practicada adolece de defectos resultantes de la improvisación; del ritmo vertiginoso de una época se pasa a la inacción, con la secuela de una crítica más o menos justa, pero estéril, que no señala deficiencias de importancia y que en definitiva no aporta nuevas orientaciones.

606      Esta influencia poderosa de la actuación política ha sido cau-

sa de que la Oficina Técnica de Escuelas, en su aspecto municipal, constituya un organismo autónomo en todas sus épocas.

El hecho de que la jefatura de la Oficina recaiga en un arquitecto municipal, y que la suplencia lo sea asimismo de otro arquitecto de igual procedencia, no implica subordinación a las órdenes de los Servicios técnicos municipales, ya que el organismo creado para la construcción de edificios escolares cuenta, por otra parte, con un arquitecto de construcciones escolares del Estado y otro suplente de la misma dependencia, que escapan a la intervención municipal.

Aparte la cantidad de la labor realizada, el funcionamiento de esta dependencia no se ha destacado precisamente por su perfección. Falta de unidad, funcionando cada parte en su organismo de origen, ni ha sido posible establecer un criterio común, ni, a pesar de la tendencia en tal sentido de la representación municipal, se han aunado los esfuerzos para encajar en moldes análogos los frutos del trabajo.

La dirección de las obras corre casi por completo a cargo del arquitecto municipal; esta intervención, cada vez con más celo observada, ha llegado a crear un ambiente que equivocadamente hace pensar en la existencia de un organismo puramente municipal, de una Sección Técnica de Construcciones escolares exclusiva del Ayuntamiento de Madrid.

Este hecho evidencia, sin género alguno de dudas, que el problema, por afectar vivamente a la población madrileña, es del propio Municipio de quien recibe calor; razón por la cual la representación técnica del Estado queda un poco al margen del trabajo, y no lo abandona por completo por considerarlo enraizado a su función en su origen privativo de la Oficina Técnica de Escuelas del Ministerio. El trabajo no se hace conjuntamente: las mediciones de terrenos, los concursos de mobiliario, las liquidaciones y direcciones de obras cargan sólo sobre la representación municipal.

*Cementerios.*—La técnica de este Servicio afecta principalmente a las obras. Así, corresponde a la Sección, la conservación de las construcciones de la necrópolis y la continuación de las obras de nueva planta de la misma, que forman parte del proyecto general y que aún están por realizar.

*Inspección de industrias.*—Es misión de este servicio la formación de los pliegos de condiciones para las instalaciones de 607

cámaras frigoríficas, alumbrado, ascensores, etc., que comprenden los proyectos de edificios municipales, la recepción de estas instalaciones, así como la práctica de los reconocimientos para informar las licencias de apertura de establecimientos industriales.

Función importante, asimismo, es la que realiza en el reconocimiento periódico de todas las instalaciones industriales de Madrid (ascensores, calderas de vapor, etc.), para garantizar a la población contra todo peligro que pudiera originársele por el mal funcionamiento de éstas.

*Dirección de vías públicas.*—La importancia de esta Dirección se pone de manifiesto con sólo enumerar los servicios que le están encomendados. Son éstos los elementos circulatorios de la urbe, su conservación, entretenimiento, limpieza y acondicionamiento para que su función se cumpla rápida, higiénica y cómodamente. Estos tres principios han de presidir al establecer los servicios de la vía pública, que, con los estudios y trazados de la Dirección de Arquitectura, completan el cuadro de urbanización de una ciudad.

La Dirección de Vías Públicas venía funcionando de un modo anormal por el concepto equivocado que los Ayuntamientos han tenido y la visión mezquina de considerar como obras esenciales las de pavimentación, por ser las más visibles y las de éxito más inmediato, olvidando en la mayoría de los casos la implantación de otros servicios tan importantes como pueda ser la pavimentación. El resultado ha sido fatal: las calles recién pavimentadas era necesario levantarlas para instalar cables de luz, teléfono, gas, alcantarillas, tuberías, etc. El malestar que éste producía y las molestias causadas al vecindario, aparte del aspecto económico, era desastroso, y se atribuyó este desastre a la falta de unidad en el mando técnico de todos los Servicios, como si la Alcaldía, las Comisiones y los Delegados, no ejercieran su autoridad simultánea sobre todos.

Las Comisiones de Fomento y Ensanche confeccionaban planes de obras, siempre a base de hacer muchos metros cuadrados de asfalto, granito porfírico, cemento continuo, etc., dando de lado la implantación de otros servicios que no tenían manifestación externa, no eran visibles, no hacían opinión; y cuando se acudía a ellos ya era tarde, el mal ya estaba hecho y había que pavimentar otra vez. Esto no era la desorganización de Servicios Técnicos, que sistemáticamente llamaban la atención: era el fracaso total

de los sistemas seguidos en la política municipal. En una organización de Servicios, por separados que estén, no puede ocurrir tal cosa. Esto no hubiera pasado si la actuación de las Comisiones hubiese estado limitada a su verdadera función, dejando a los técnicos y a sus Centros consultivos hacer los planes de obras de conjunto, señalando en ellos el orden de prelación en la implantación de cada servicio de la vía pública.

Esto, corregido y aumentado, ha ocurrido con las organizaciones del tráfico, con las concesiones de tranvías, Empresas de electricidad, estacionamientos, abastecimientos de aguas, instalaciones fijas de la vía pública, es decir, en todos los servicios donde la técnica, salvo raras excepciones, no ha podido actuar libremente, sino coaccionada por el envoltorio político de los Ayuntamientos.

Para el desarrollo de estos servicios se halla dividida en las siguientes secciones:

Vías y Obras.

Circulación

Transportes

Alumbrado

*Vías y Obras.*—La importancia de esta Sección, denominada de Vías Públicas, es tal, que difícilmente se expresa en una sola palabra o en un epígrafe corto, su función exacta.

Tiene por misión específica el cuidado de la superficie de la vía pública en sus aspectos: artístico, higiénico, y, sobre todo, en el acondicionamiento de todos los elementos de la calle en forma que permitan una circulación de peatones cómoda, exenta de peligros y sencilla; un tráfico rápido y fácil, una distribución apropiada de todos los elementos situados en la vía pública.

Otra de las funciones que caen dentro de la misión de esta Sección es el estudio de puentes, viaductos, pasos superiores e inferiores, tanto para peatones (en calles de tráfico intenso) como para vehículos (en cruces de líneas de tranvías, "Metro" o ferrocarril), que el desarrollo del plan de extensión habrá de imponer.

Asimismo la distribución de refugios en la vía pública, los puntos de espera de tranvías, en finales y cabezas de trayecto, que permitan cobijarse al peatón, protegiéndolo contra los inclemencias del tiempo (que puestos en combinación con Empresas pudieran ser motivo de ingresos estableciendo venta de periódicos



cos, bar, anuncios, limpiabotas, etc., etc.); es decir, proporcionar y acondicionar la vía pública, con todos los elementos, que la incuria o la pobreza municipal ha tenido abandonada.

Por la diversidad de la estructura de las vías públicas, se emplean en Madrid los siguientes pavimentos:

a) Adoquinado sentado sobre hormigón hidráulico y rejuntado con mortero de cemento. Idem de mosaico y cuadradillo.

b) Adoquinado sentado sobre hormigón y rejuntado con arena (en pequeña cantidad).

c) Adoquinado sentado sobre arena y rejuntado de este material (que paulatinamente se irán sustituyendo).

d) Pavimento de asfalto fundido (normalmente de cuatro centímetros de espesor), sentado sobre hormigón hidráulico.

e) Pavimento de losetas asfálticas sentadas sobre hormigón hidráulico.

f) Pavimento de asfalto comprimido, monolítico, sentado sobre hormigón hidráulico.

g) Riesgos asfálticos y profundos sentados sobre macadán o sobre hormigón hidráulico.

h) Hormigones asfálticos reparados con riegos de este material.

i) Pavimento de cuna sentado sobre arena (en muy pequeña cantidad).

j) Pavimento de canto rodado sobre hormigón y cubierto de mortero hidráulico.

Los pavimentos empleados en aceras son:

a) Mortero hidráulico sentado sobre hormigón.

b) Losetas hidráulicas sentadas sobre hormigón.

c) Aceras de losa en forma rectangular, de despieces especiales o en forma de mampuestos, sentadas sobre hormigón y rejuntados con mortero de cemento.

d) Losas rectangulares sentadas sobre arena y recibidas o no con mortero.

e) Aceras de asfalto fundido o losetas asfálticas sentadas sobre hormigón (en pequeña cantidad).

f) Aceras de canto rodado sentado sobre hormigón y cubiertos de mortero de cemento (en pequeña cantidad); y

g) Aceras de polvo de ladrillo sobre un cimientado de carbonilla (en pequeña cantidad).

**610** Los gastos que en materia de pavimentación se han pro-

ducido durante los últimos años a partir de la liberación, ascienden aproximadamente a 38.000.000 de pesetas.

*Circulación.*—La regulación de la circulación urbana está encomendada a una Brigada del Cuerpo de Policía Urbana, dependiente de la Dirección de este nombre.

Esta Brigada tiene, pues, a su cargo la misión especial de la circulación urbana y en algunos actos oficiales se desplaza con el mismo fin a los sitios fuera de la Capital, entre ellos La Granja, El Escorial, etc., vigilando la marcha de los vehículos y encauzando a los peatones; también están obligados a prestar la colaboración que esté a su alcance a las Autoridades gubernativas.

El encauzamiento de la circulación tanto de vehículos como de peatones, desde el 10 de febrero de 1940, que puso en vigor el Bando de la Alcaldía Presidencia de 29 de diciembre de 1939, ha mejorado bastante comparado con años anteriores, si bien aún en el año último han sido recaudadas 632.483 pesetas, por faltas a dicho Bando y Código de Circulación, lo que demuestra que todavía no se ha llegado a perfeccionar, el que tanto los conductores de vehículos como los peatones, respeten las citadas órdenes.

*Transportes.*—La Sección de Transportes en Común y Tráfico, si bien está creada en el Reglamento de Servicios técnicos, aún no se halla organizada. Tan sólo existe una Sección administrativa de tráfico y una Delegación con el mismo título.

En la materia de Transportes en común y tráfico, hay diversos problemas de carácter exclusivamente técnico, cuyo estudio es el que ha de marcar la orientación racional de la circulación urbana, en armonía con otros de carácter administrativo, fiscal y de policía urbana, considerados como auxiliares de los primeros.

Estos problemas de carácter técnico, pueden condensarse en los siguientes temas:

1.º Estudio general de la circulación, determinando los itinerarios de la misma, de modo que se establezca la comunicación entre las diversas partes de la ciudad y se relacionen con las vías de penetración, con los trayectos más convenientes.

2.º Las superficies destinadas a vías públicas tendrán características adecuadas para permitir una intensidad de circulación próxima a la máxima.

3.º Los vehículos de transporte colectivo e itinerario determinado—tranvías, ómnibus o trolebuses—deben tener sus trayectos, paradas, frecuencias y características, tanto de volumen 611

como de velocidad, adaptadas a la buena explotación de las vías porque han de circular.

4.º Los vehículos de transporte individual, sean coches o camiones particulares, o taxímetros de servicio público, deben tener todas características adecuadas al régimen de las vías públicas. Los taxímetros tienen por único objeto hacer servicios individuales, por lo cual su número debe limitarse al preciso en circulación en las diversas horas, determinando sus lugares de estacionamiento y la capacidad de cada uno.

5.º La circulación será ordenada de manera que el tránsito de peatones sea compatible con el rodado y con las diversas direcciones de éste. La regulación se establecerá con un sistema claro y conveniente para la seguridad e intensidad de la circulación.

6.º Los lugares donde se produce gran concentración de personas en momentos determinados—campos de diversiones, plazas de toros y espectáculos públicos en general—, deberán situarse en sitios y con disposiciones tales, que sean posible trasladar rápidamente una gran masa de personas sin entorpecimiento alguno.

7.º Las estaciones, tanto ferroviarias como de líneas de transporte automóvil, deben situarse en lugares convenientes para la economía de la Capital, con fáciles accesos e instalaciones estudiadas de modo que puedan atenderse satisfactoriamente su explotación sin perjudicar la circulación general de la ciudad.

8.º Los medios de comunicación subterráneos deben facilitar las comunicaciones generales, siendo preciso que sus accesos no perturben la circulación superficial y que sus itinerarios correspondan a trayectorias que no puedan realizarse satisfactoriamente por la superficie.

9.º Los aeródromos se establecerán teniendo en cuenta no sólo sus condiciones técnicas específicas, sino que puedan prestar a la población un servicio lo más eficaz posible.

10. El estacionamiento de coches será organizado de modo que no constituya un obstáculo para la circulación.

11. Es obligado poseer una estadística de circulación, a fin de adquirir un conocimiento exacto de sus problemas y poder resolver los que puedan presentarse.

Por lo que respecta al momento presente la situación de estos servicios de transportes, es como sigue:

612 *Tranvías.*—Los servicios de tranvías de Madrid fueron en su

origen de tracción animal, y por ocupar caminos que estaban a cargo del Municipio, las concesiones fueron hechas por el Ayuntamiento, de acuerdo con el espíritu que informaba las disposiciones entonces vigentes, y más tarde en consonancia con la Ley General de Obras Públicas de 13 de abril de 1877 y el Reglamento para su aplicación y ejecución de 6 de julio del mismo año, aunque ni esta Ley ni su Reglamento ni las disposiciones anteriores hablan de tranvías. En 23 de noviembre de 1877, se promulga la Ley de Ferrocarriles, y, según sus artículos 72 y 75, las concesiones que ocupaban caminos a cargo del Municipio eran de la competencia del Ayuntamiento.

Al sustituirse el motor de sangre por el mecánico se precisó la intervención del Ministerio de Fomento para aprobar el proyecto según el artículo 79, apartado 6.º del Reglamento de 24 de mayo de 1878 para la ejecución de la Ley General de Ferrocarriles y el último párrafo del artículo 121 dispone que en ningún caso se autorizará el cambio de motor animal establecido en un tranvía por otro motor diferente sin previa concesión otorgada por el Ministerio de Fomento.

*Concesiones primitivas.*—La concesión más antigua fué hecha por el Ayuntamiento en 11 de diciembre de 1869, es decir, cuando todavía estaba sin promulgar la Ley General de Ferrocarriles; se refiere al llamado Tranvía de Madrid; su plazo de concesión, según el pliego de condiciones, era el de 99 años, pero en el acto de la subasta se adjudicó por un plazo de 90 años, terminando, por consiguiente, la concesión en 10 de diciembre de 1959. El itinerario de este tranvía era el siguiente: “desde las inmediaciones de los Campos Elíseos partirán dos líneas, pasando por la calle de la Casa de la Moneda, Paseo de Recoletos, calle de Alcalá, Puerta del Sol, calle Mayor, Bailén, Plaza de Oriente, lado izquierdo del Cuartel de Artillería, calle de Quita Pesares y Princesa, terminando en las proximidades de la Nueva Cárcel”. La escritura de concesión fué firmada de una parte por el Excmo. señor don Nicolás María Rivero, como Alcalde de Madrid, y de otra, por don José Domingo Trigo, como concesionario. La explotación comenzó en 31 de mayo de 1871. En 25 de noviembre de 1878 se concedió la prolongación de la vía del Tranvía de Madrid por la calle de Ferraz, desde la de Ventura Rodríguez hasta la Cuesta de Areneros, y en 20 de agosto de 1885 concede el Ayuntamiento la prolongación de la vía hasta la nueva Cárcel Modelo. 613

Por R. O. de 14 de febrero de 1876 se otorgó la concesión para establecer, en la parte que afecta al dominio público, un tranvía con motor animal desde la capital a Leganés, por los Carabancheles, utilizando la carretera de Fuenlabrada, cuyo trayecto mide una longitud de 11.227 metros, pero entendiéndose que, en los trozos comprendidos dentro del radio de Madrid y valles de Carabanchel Alto y Bajo, habrá que atenerse a lo que acuerden los respectivos Municipios, con sujeción en un todo a las Ordenanzas Municipales y a la Ley de Tranvías. Por escritura otorgada en 29 de julio de 1876, el Ayuntamiento de Madrid autoriza el establecimiento de un tranvía con motor de sangre entre la Plaza Mayor y el Puente de Toledo. El plazo de concesión era de sesenta años, que terminaba en 20 de julio de 1936. La escritura fué firmada por el Excmo. Sr. don José Teresa y García, como Alcalde de Madrid, y por don Enrique O'Shea, y la explotación comenzó el 10 de julio de 1877.

En 26 de septiembre de 1876 se hizo por el Ayuntamiento la concesión del Tranvía de Estaciones y Mercados, llamado así porque se titulaba tranvía que enlace las estaciones de ferrocarril Norte y Mediodía con los Mercados de la Cebada y Mostenses, y su itinerario, según la concesión, era: Desde la estación del Mediodía a la Puerta de Atocha, tomando la dirección de la calle de Trajineros, siguiendo luego por la Plaza de las Cortes, calle del Prado, acercándose al final de la misma a la acera de los números impares, Plaza de Santa Ana, del Angel, calle de Carretas, con una sola vía hasta frente de la Imprenta Nacional y dos en el resto de la calle, por la Puerta del Sol, calle de Preciados, Plaza de Santo Domingo, calle de Leganitos, Plaza de San Marcial y Paseo de San Vicente, a la estación del Norte. El itinerario de los dos ramales que arrancando de la línea principal se dirigirán a los Mercados será el siguiente: Primer trozo: parte de lo alto de la calle de Carretas, pasando por la de Atocha, Imperial, Toledo y la de la Cebada, al Mercado de este nombre. Segundo trozo: Plaza de Santo Domingo, calle de San Bernardo, en toda su longitud, calle de la Flor y de Isabel la Católica, al Mercado de los Mostenses. Por escritura adicional de 19 de enero de 1877 se modificó el itinerario en el sentido de derivar un ramal desde el sitio de la antigua Puerta de Atocha, que, pasando por la carretera de Valencia, termine en las inmediaciones del puente sobre el Abroñigal, llevando la vía desde dicha Puerta de Atocha, por la calle del mis-

mo nombre, hasta la Plaza del Angel, en vez de pasar por la calle de Trajineros, Plaza de las Cortes y calle del Prado, y a continuar esta línea por la calle de Atocha, empalmándola en la Plaza Mayor con la línea de Leganés.

La escritura de concesión fué firmada por el Excmo. Sr. Conde de Heredia-Spínola, como Alcalde Presidente del Ayuntamiento de Madrid, y por don Arturo Soria, como concesionario. El plazo de concesión era de cincuenta años, terminando en 25 de septiembre de 1926. La explotación empezó en 15 de septiembre de 1877.

En 28 de junio de 1877 se otorgó por el Ayuntamiento la concesión del llamado Tranvía del Norte, con un plazo de concesión de cincuenta años, que terminaba en 28 de junio de 1927. Su itinerario era "partiendo de la calle de la Montera, Hortaleza, Colmillo, Fuencarral, Carretera de Francia a los Cuatro Caminos, volviendo por la calle de Santa Engracia, arrancando otro ramal de la calle de Fuencarral a la de San Mateo, Puerta de Santa Bárbara, calle de Almagro, Paseo del Cisne y Castellana, subiendo por el Obelisco, empalme otra vez por la calle de Santa Engracia". Comenzó la explotación el 28 de octubre de 1879; por escritura de 27 de mayo de 1886 se suprimieron los ramales por las calles de San Mateo y Colmillo.

En 15 de diciembre de 1880 se otorgó la concesión del "Tranvía Castellana-Hipódromo", que ha de recorrer la calle lateral izquierda de los Paseos Recoletos y Castellana, denominada de Trajineros, desde la Costanilla de la Veterinaria, en que empalma con el tranvía del Barrio de Salamanca, hasta la terminación de la citada calle de Trajineros, al empezar el Hipódromo, en cuyo punto el tranvía cruzará a tomar la otra calle lateral derecha de dichos Paseos, por el que descenderá hasta el ángulo de la calle de Recoletos y Paseo del mismo nombre, desde cuyo punto le cruza hasta la desembocadura de la calle del Almirante". El plazo de concesión que figuraba en el pliego de condiciones era de sesenta años, pero en la subasta fué rebajado a cincuenta y nueve, revirtiéndose en 14 de diciembre de 1939. Empezó la explotación en 11 de mayo de 1881.

En 5 de julio de 1881 se otorgó la concesión del Tranvía del Este, con una línea "desde las Ventas del Espíritu Santo al Paseo Ronda de Embajadores, pasando por la antigua carretera de Aragón, Puerta de Alcalá o Plaza de la Independencia, antigua 615

calle del Pozo, fuente de la Cibeles, calle de Trajineros, sitio donde existió la Puerta de Atocha, Rondas de Atocha y Valencia, con un ramal desde esta última Ronda por las calles de Valencia y Lavapiés a la Plaza del Progreso". El plazo de concesión era de sesenta años, terminando en 4 de julio de 1941.

En 8 de febrero de 1893 se otorgó la concesión del Tranvía de Guindalera y Prosperidad, con una línea que "partiendo del extremo de la calle de Jordán, en la proximidad del tranvía de Salamanca, termina en el sitio que se le señala en la carretera de Hortaleza". El plazo de concesión era de cincuenta y cinco años, terminando en 7 de febrero de 1948.

Las restantes concesiones tienen un plazo de sesenta años, a partir de la fecha en que se otorgaron, sin duda teniendo en cuenta que este plazo es el máximo que determina la Ley de Ferrocarriles de 23 de septiembre de 1877 y su Reglamento de 24 de mayo de 1878, ya publicados.

Ha sido frecuente que después de la concesión primitiva se autorizara ampliación a la misma en forma de enlaces y prolongaciones, pero en este caso se conservaba la misma fecha de reversión determinada para la concesión primitiva, habiendo varios ejemplos de ello.

*Cambio de tracción animal en eléctrica.*—El cambio del motor de tracción animal por otro mecánico está previsto en el artículo 121, último párrafo del Reglamento de 24 de mayo de 1878 para la ejecución de la Ley General de Ferrocarriles, y para ello se precisa concesión otorgada por el Ministerio de Fomento con arreglo a lo previsto en la Ley y Reglamento de Ferrocarriles.

El 9 de septiembre de 1897 el Ayuntamiento de Madrid otorgó la concesión para que se sustituyera en las líneas de tranvías de Madrid el motor animal por el eléctrico, previa autorización del Ministerio de Obras Públicas, como consecuencia de instancia promovida por el concesionario. Se estimó que al tener lugar el cambio de motor, las condiciones eran distintas a las que existían en la primitiva concesión y que se daba una causa de renovación de contrato; la concesión de cambio de motor se hizo de acuerdo con la legislación ya existente de tranvías, que fija como plazo máximo de explotación sesenta años, y, en consecuencia, se contó este plazo desde 31 de julio de 1897, que es cuando publicó la *Gaceta* de Madrid la autorización del Ministerio de Obras

Públicas, terminando, por consiguiente, la concesión en 31 de julio de 1957.

Los tranvías de Estaciones y Mercados cambiaron el motor, según concesión otorgada por el Ayuntamiento de Madrid, con fecha 28 de febrero de 1899, previa autorización por R. O. de la Dirección General de Obras Públicas, de fecha 23 de agosto de 1898, conservándose el plazo establecido en la primitiva concesión.

Las demás concesiones otorgadas con tracción animal fueron también autorizadas para realizar el cambio de motor, y en todos los casos se conservó la fecha de reversión que figuraba en la concesión primitiva.

*Subrogación del Ayuntamiento en los derechos del Estado a la reversión.*—El Estatuto Municipal 8 de marzo de 1924, en su artículo 150, dispone que el Municipio, al terminar las actuales concesiones de vías férreas, podrá subrogarse en lugar del Estado para la reversión. El R. D. Ley de 1.º de abril de 1927 autoriza al Gobierno para adelantar y hacer efectiva en cualquier momento la facultad anterior. Por R. D. de 15 de agosto de 1927 se autorizó concretamente al Ayuntamiento de Madrid y se determinó la cantidad que éste debía abonar al Estado.

*Constitución de la Empresa Mixta de Transportes Urbanos.* Al aproximarse la fecha de reversión de las concesiones, y con objeto de evitar los inconvenientes que produciría la explotación independiente de líneas revertidas y no revertidas, el Ayuntamiento y la Sociedad Madrileña de Tranvías, que ostentaba ya entonces la representación y derechos de las diversas Sociedades concesionarias, celebraron el oportuno convenio.

Aunque la competencia del Ayuntamiento a realizar este acto parecía evidente, quiso someterla a la aprobación del Gobierno, y la plena y exclusiva competencia municipal fué declarada por RR. OO. del Ministerio de Fomento y del de Gobernación.

*Participación del Ayuntamiento en los beneficios de la Empresa.*—Según el actual convenio, se conservan cuantos derechos tenía el Ayuntamiento, de acuerdo con las primitivas concesiones o convenios posteriores; y los beneficios se reparten proporcionalmente a la recaudación de líneas revertidas y no revertidas.

En el momento actual la recaudación de líneas revertidas es próximamente el 30 por 100 de la total de la Red; pero los in- 617



gresos que por este concepto se perciben varían, como es natural, de unos ejercicios a otros.

*Situación actual de la explotación de tranvías.*—La longitud total de la línea, en doble vía, es aproximadamente de 100 kilómetros, y de ellos, en el momento actual, han revertido al Ayuntamiento 29. Para su servicio había a principios de 1936 550 coches, pero actualmente sólo funcionan 300, pues los restantes se destrozaron, principalmente durante la guerra. Esto explica la enorme congestión de viajeros que se observa en los tranvías de Madrid; es muy difícil precisar su cifra exacta, pues no hay más datos que los billetes vendidos, y el número de viajeros es indudablemente superior; pero puede estimarse que las personas que diariamente utilizan el tranvía pasan siempre de medio millón.

Por estos motivos el Consejo de la Empresa Mixta ha procurado adquirir nuevo material, y es de esperar se reciban sucesivamente: 50 coches remolques con freno de aire comprimido, 50 coches motores del tipo más moderno, con capacidad superior a 100 plazas; 25 trolebuses, también de tipo modernísimo, y probablemente otros 50 coches motores del tipo anterior.

Con todo ello es de esperar que el servicio de tranvías de Madrid quede capacitado para hacer frente a las necesidades del público en forma eficaz y digna de la capital.

Las líneas de tranvías existentes en la fecha de formación de la Empresa Mixta, con sus longitudes, son las siguientes:

Número	Designación	Longitud metros
1	Estaciones y Mercados .....	9,242
2	Norte .....	8,937,32
3	Madrid a Leganés .....	12,148,79
4	Castellana-Hipódromo .....	4,195,98
5	Este-Ventas-Embajadores .....	5,226,68
6	Guindalera-Prosperidad .....	3,344,23
7	Claudio Coello-Ferraz .....	3,772,27
8	Unión Norte-Guindalera-Prosperidad .....	545,38
9	Tranvías de Madrid .....	8,080,01
10	Rosales .....	1,125,88
11	Circunvalación Metropolitana .....	10,645,97
12	Sociedad Continental .....	6,145,43
13	Claudio Coello a Plaza de Toros por Goya.	1,702,67
14	Pozas-Moncloa .....	846,63
15	Trafalgar-Olavide-Francisco de Rojas .....	957,66
16	Barquillo-Olavide .....	1,053,18
17	Renda de Valencia-Glorieta Puente de Toledo.	1,030,20
18	Atocha-Delicias .....	908,36
19	Caridad-Ramona de la Presilla .....	709,36

Número	Designación	Longitud metros
20	Leganitos-Duque de Osuna .....	436,73
21	Hipódromo-Chamartín .....	3.462,87
22	Velazquez .....	1.601,82
23	Latoneros-Puerta del Angel .....	1.920,99
24	Delicias-Puente de la Princesa .....	949,53
25	Mayor-Atocha .....	342,27
26	Moncloa-Country Club .....	3.167,39
27	Recoletos-Salesas-Florida .....	361,14
28	Torrijos .....	1.147,65
29	Cuatro Caminos-Pozas .....	935,80
30	Carretera Fuenlabrada-Hospital Militar .....	605,54
31	Castellana-Cuatro Caminos .....	929,05
32	Puerta del Angel-Cuatro Vientos .....	6.410,00
33	Trafalgar-Princesa .....	3.350,56
34	Diego de León-Joaquín Costa .....	1.112,00
<b>LINEAS EN CONSTRUCCION</b>		
35	Prosperidad-Ciudad Jardín .....	1.367,00
36	Velázquez-Prosperidad .....	1.218,00
37	O'Donnell-López de Hoyos .....	3.761,00
38	Delicias-Puente de Toledo .....	2.265,00
39	Barrio de Usera .....	908,00

#### PENDIENTE DE REPLANTEO

40	Puente de Vallecas-Portazgo .....	1.665,00
----	-----------------------------------	----------

De las líneas en construcción o replanteo sólo están pendientes en la actualidad las señaladas con los números 37 y 40.

*Comunicaciones subterráneas.*—Es obligado que este servicio, por su carácter urbano, lo mismo que el de tranvías y autobuses, sea objeto de la competencia municipal. Las comunicaciones subterráneas, al igual que las elevadas, tienen por finalidad facilitar la circulación superficial y solucionar la circulación en aquellos itinerarios que no puedan ser satisfactoriamente resueltos por la superficie.

Por esta causa el trazado de las comunicaciones subterráneas debe ser consecuencia del estudio general de la circulación urbana, y la situación de los accesos debe ser estudiada de modo que no perturbe la circulación superficial ni por la situación del espacio ocupado ni por provocar aglomeraciones de público en lugares inadecuados; un acceso de peatones en la calzada de un muro de circulación no tiene justificación.

El Metropolitano es un medio de transporte colectivo que resuelve un sinnúmero de aspectos de la circulación superficial.

Las líneas construídas ya por el Metropolitano son:

Tetuán-Sol-Vallecas.—Ventas-Sol-Cuatro Caminos.—Goya a Diego de León (por Torrijos).—Ramal a la Estación del Norte.—Argüelles-Embajadores.—Goya-Argüelles (por los Bulevares).

El Metropolitano tiene tres centrales de transformación, situadas en el Pacífico (Valderribas), Barrio de Salamanca (calle de Castelló) y Chamberí (calle de Olid), que convierten en corriente continua la alterna trifásica a 15.000 voltios. Esta es suministrada por las tres Sociedades productoras: Unión Eléctrica Madrileña, Hidráulica Castellana y Sociedad Hidroeléctrica. En la primera de las citadas centrales de transformación—la del Pacífico—hay tres motores Diesel de 1.000 kilovatios de potencia cada uno. Cada una de dichas centrales lleva también una batería de acumuladores. Sus locales se hallan preparados para las futuras ampliaciones de la red metropolitana. Para el porvenir las líneas que parecen ser más útiles al vecindario son:

Primera. Prolongación de la actual línea Goya-Diego de León a la Prosperidad. Como la línea Goya-Diego de León se une tanto a la Ventas-Sol, en Goya, como a la de Bulevares, resultará que los viajeros de la Prosperidad podrán trasladarse *sin trasbordo*, bien a Sol por Diego de León-Goya y calle de Alcalá o a Rosales por Diego de León-Goya-línea de Bulevares. En un día más lejano aún podrá prolongarse más allá de la Prosperidad la mencionada línea, a fin de servir a los nuevos núcleos de población que allí vayan creándose.

Segunda. Prolongación desde Embajadores a Delicias, Plaza de Legazpi—para atender a las necesidades de la zona industrial en ella enclavada—, Mataderos, Mercado, etc., mejorándose las comunicaciones con el barrio de Usera (oficial de Marqués de Comillas).

Tercera. Prolongación de la línea Vallecas-Sol-Tetuán, tanto en su extremo Sur (Vallecas) como en su extremo Norte (Tetuán), con una o dos estaciones más, distanciadas entre sí unos 500 metros (media de la separación actual de estaciones), con lo que se facilitaría la expansión de estas barriadas.

Cuarta. Prolongación de la línea Sol-Argüelles hacia la zona vecina de la Ciudad Universitaria, por su lado Este, que de día en día va teniendo mayor densidad de población.

(Continuará.)

MARIANO BERDEJO CASAÑAL  
Secretario del Ayuntamiento de Madrid.