

## II.—SECCION INFORMATIVA

### A) CRONICAS

#### Un plan de ampliación de Madrid en 1846

Comienza el año 1845 con un hecho significativo: el día 1.º de enero las Cortes aprueban una Ley por la que se autoriza al Gobierno «para arreglar la organización y fijar las atribuciones de los Ayuntamientos, Diputaciones provinciales, gobiernos políticos, consejos provinciales y de un Cuerpo o Consejo supremo de administración del Estado». En cumplimiento de este mandato, unos días después, el 8 de enero de 1845, se promulga la llamada «Ley de organización y atribuciones de los Ayuntamientos» (1). Entre el articulado de este texto legal conviene resaltar un precepto: al clasificar en el artículo 3.º las Corporaciones municipales, según su importancia, reflejada en el número de habitantes, el legislador incluye en la máxima categoría solamente al Ayuntamiento de Madrid, distinguiéndole en su composición de los restantes Concejos españoles.

No quiere esto decir que al redactar la norma aludida se hiciera con pleno conocimiento del carácter especial que tiene la ciudad-capital del Estado, que por su peculiar estructura, precisa un régimen administrativo propio y diferenciado del resto de los Municipios, pero sí conviene advertir que este criterio ofrece mayores posibilidades que el sistema uniforme, seguido por la legislación posterior, en el cual la clasificación se atiene únicamente al número de habitantes, englobando la capital con otras poblaciones.

Sin embargo, no es aventurado afirmar que antes de promulgarse la «Ley de Ayuntamientos» pudo plantearse la posibilidad de dotar a Madrid de un régimen especial. Al concluir la primera guerra carlista comienza una época de iniciativas y proyectos, unos de carácter parcial, otros que afectan a la población en términos generales. Aunque casi todos estos proyectos no llegan a convertirse en

---

(1) *Gaceta de Madrid*, n.º 3776 de 15 de enero de 1845.

realidad, a veces se traducen en positivas mejoras, que pueden considerarse como el punto de partida de toda la actividad municipal desarrollada ulteriormente, hasta conducir en los momentos actuales al Gran Madrid.

En este aspecto merece especial atención el *Proyecto de mejoras generales de Madrid presentado al Excmo. Ayuntamiento constitucional por el Regidor don Ramón de Mesonero Romanos*, en 23 de mayo de 1846 (2).

Ya en 1845, el Ayuntamiento de la capital había adoptado un acuerdo, en sesión de 7 de marzo, que fija la altura que debería darse en lo sucesivo a las casas nuevas, respecto a la anchura de las calles y, entre otros extremos, obliga a los dueños de obras a sujetarse en la alineación al plano especial de regularidad y ensanche formado de antemano para cada calle. En este acuerdo está el origen de las primeras Ordenanzas de construcción y de policía urbana, aprobadas en 1847.

Sin embargo, la reforma interior de la ciudad no se considera suficiente; el progresivo crecimiento del vecindario corre paralelo al desarrollo industrial y ambos empujan la población fuera de los estrechos límites en los que, sin grandes variaciones, estuvo contenida cerca de tres siglos. No debe extrañar que se hablase de *ensanchar el perímetro de Madrid*, y éste es el problema que, en el proyecto antes citado, se plantea Mesonero Romanos, a quien la posibilidad de ampliación le parece muy dudosa por las siguientes razones: 1.ª La situación de la capital sobre varias colinas y a una altura considerable del río Manzanares, naturalmente limitada por este lado, a causa del enorme desnivel; por eso «en todas las ampliaciones que ha experimentado desde el tiempo de la conquista sobre los moros, siempre ha tenido que respetar por esta parte los límites forzosos que la trazó la naturaleza, extendiéndose más a su placer por los lados opuestos de N. y E. en que halla planicie, ventilación y desahogo». 2.ª La existencia de las cercas o tapias que circundaban la ciudad, sostenidas no para fines de defensa, sino por necesidad impuesta por las leyes fiscales, impedían el desarrollo incluso por los lados mencionados. Al plantearse la posibilidad de su demolición, propugna Mesonero Romanos, con criterio progresivo, la conveniencia de no volverlas a levantar, «ni próximas ni lejanas;

---

(2) Publicada por orden de la Corporación en Madrid, Imprenta de D. Agustín Espinosa y Compañía, 1846.

pues además de un gasto inútil sólo ocasionan un obstáculo material para el desarrollo de la población». 3.º Otro inconveniente insuperable en aquella fecha era la deficiencia del servicio de abastecimiento de agua potable a la población, que obligaba a demorar la puesta en marcha de la extensión de la capital más allá de sus límites, coordinándola con la realización de cualquiera de los proyectos de traída de aguas. La terminación de las obras del Canal de Isabel II en 24 de junio de 1858, alivió tan grave situación. 4.º Al tratar de incorporar el arrabal de Chamberí surgen nuevos inconvenientes: el desnivel del suelo hacia el lado de Recoletos; por San Bernardino, los cementerios; más allá, la escabrosa montaña del Príncipe Pio, etc.

De todo lo expuesto, deduce Mesonero Romanos que lo conveniente para Madrid, «no es tanto la extensión de sus límites, como la *regularización y aprovechamiento del espacio que hoy ocupa*», mediante un plan general de «rompimientos y desahogos» en varios sitios de la población. Para explicar el mencionado plan, su autor divide idealmente Madrid en cuatro grandes trozos o cuartos de círculo de la siguiente forma: el primero de N. a E. entre las calles de Fuencarral y Alcalá; el segundo de E. a S. entre esta última calle y la de Toledo; el tercero desde ésta a la de la Vega, o sea de S. a O., y el cuarto desde este punto a enlazar con el comienzo.

Sin entrar en detalles respecto a las obras propuestas en cada uno de los indicados trozos o sectores, merece resaltar la importancia de su conjunto, que constituye un completo y sistemático plan de reforma interior, sin cuya realización no hubiera sido posible la ulterior extensión de la capital. En la mayor parte de los casos se trata de dar salida a ciertas calles que antes no la tenían, lo que implicaba una absoluta incomunicación entre vías relativamente próximas, por ejemplo: las existentes entre la calle de Hortaleza y la de Barquillo, o entre ésta y la del paseo de Recoletos, etc. Otras veces se recomienda la apertura de nuevas calles, salvando los obstáculos de las grandes extensiones de terreno ocupadas por huertas y jardines de palacios y conventos; tal sucedía con la huerta del duque de Frías, el jardín de la casa del Marqués de Riera, la huerta del que fué convento de Jesús, etc. Por último, todas estas medidas, referidas a los extremos de la capital, se coordinan con una reforma radical en el centro, donde ya se notaba la insuficiencia de algunas calles, como la de Carretas, para comunicar con la zona exterior. Para obviar esta dificultad se proponen soluciones de gran sentido

práctico, por ejemplo: el ensanche proporcional de la calle de la Concepción Jerónima, o bien el rompimiento de una continuación directa de la calle de Carretas por el corralón de la Trinidad a dar salida a la plaza del Progreso. La realización del proyecto en este punto, así como en lo referente a la ampliación y alineación de ciertas calles estrechas que parten de la Puerta del Sol, habría cambiado radicalmente la fisonomía de esta parte de la capital.

Otro aspecto de la reforma es el referente a las galerías cubiertas y los pasajes comerciales, abiertos en lugares estratégicos del centro de la capital, con el fin de establecer una comunicación interior cómoda y al mismo tiempo impulsar el comercio dentro de esta zona. Como nota curiosa puede citarse el pasaje que señala Mesonero Romanos por la calle de Alcalá a salir a la de Montera, proyecto que espera su realización actualmente con la variante de tener la salida por la calle de la Aduana.

Aunque el autor se muestra opuesto a la ampliación de los límites de la capital, considera imprescindible preparar esta gran medida mediante la formación de *cinco grandes arrabales o burgos extramuros* en los sitios siguientes: 1.º, el ya formado en aquella fecha de Chamberí; 2.º el de la Venta del Espíritu Santo; 3.º el de las Yערerías, fuera de la Puerta de Atocha; 4.º el inmediato al Puente de Toledo, y 5.º el situado a la orilla del Manzanares, siguiendo la derecha del Puente de Segovia. «En estos cinco arrabales, además de habitación cómoda para la mayoría de artesanos y gente de escasos medios, hallarían cabida las grandes fábricas y talleres que en el interior no encuentran edificios convenientes; los almacenes de maderas, hornos, tahonas, fraguas y otros establecimientos peligrosos o incómodos; las canteras de construcción, y depósitos de materiales; los corrales, basureros, vaquerías, y otros que hoy inficionan y afean el interior de la villa; los huertos, jardines, paradores y ventorrillos, tan cómodos y oportunos en las inmediaciones de una gran capital; y los juegos de equitación, pelota, baile y demás, propios para excitar el halago de la juventud, mitigar sus costumbres y dirigir hacia un noble objeto sus fuerzas y su valor».

Como puede verse, por la situación, condiciones y finalidad de los mencionados burgos o arrabales, podrían considerarse éstos

---

(3) Véase en este sentido, BIDAGOR LASARTE: *Resumen histórico del urbanismo en España*. IV. El siglo XIX. Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid, 1945, pág. 203.

como un antecedente de los que hoy se llaman *poblados satélites* (3). En este punto, como en tantos otros, Mesonero Romanos se adelanta a las ideas de su tiempo y en nada desmerece de las concepciones de los modernos urbanistas.

El «Proyecto» se completa con una serie de *atenciones generales* indispensables para el desarrollo de la ciudad y el orden de su administración. Entre estas medidas cita Mesonero la traída de aguas abundantes, potables y de riego, y el sostenimiento y aumento de las que en aquella fecha disfrutaba la capital; el mejoramiento del empedrado de las calles y del sistema de alcantarillado; la reforma del alumbrado, etc.

Estas mejoras se conectan con la *imposición de nuevos arbitrios* que contribuyan a su realización, sin gran sacrificio para los fondos públicos, dado el elevado coste de las obras proyectadas. Merece citarse el arbitrio propuesto para sostenimiento y mejora del empedrado, impuesto sobre carruajes, especialmente los de transporte, «pues siendo la causa principal del deterioro del pavimento, es justo que contribuyan a su sostén». A la vista de este precedente, puede pensarse en la posibilidad de implantar hoy un arbitrio con fin no fiscal sobre los medios de transporte pesado en determinadas zonas de la población, con el fin de proteger la conservación del pavimento, arbitrio que encontraría su justificación en el hecho de «prevenir perjuicios a los intereses del Municipio y del vecindario en general», al que se refiere el artículo 473 del texto refundido de la vigente Ley de Régimen local.

Se cierra el «Proyecto» con otras mejoras que su autor califica como *parciales*. En este supuesto está la formación de mercados cerrados a fin de que desaparezca «ese mercado general de calles y plazuelas con sus inmundos tinglados, todos los cuales deben encontrar puesto cómodo y barato en los nuevos mercados». La aco-tación todavía conserva actualidad. En estas mejoras se comprenden no sólo las materiales (mataderos, hospitales, etc.), sino también las culturales (teatros propios de la villa), e incluso las de orden espiritual como la elevación de una catedral «digna de la Corte», empeño sobre el que volvió Mesonero, señalando acertadamente el emplazamiento (4).

Aunque el «Proyecto» se concibe como obra de conjunto, advierte

---

(4) La iglesia Catedral de Madrid. En *Trabajos no coleccionados*. Tomo I. Madrid, 1903, pág. 345.

el autor que su *ejecución* no es preciso que sea simultánea ni, mucho menos improvisada, sino que debe supeditarse a razones de oportunidad y conveniencia. Así lo entendió la Corporación municipal al aprobar el trabajo de Mesonero Romanos, acordándose asimismo por unanimidad y como muestra de aprecio a su autor, un voto de gracias.

El Gobierno no tardó en hacerse eco de la necesidad urgente de la reforma, pero enfocándola con distinto criterio, en el sentido de ensanchar los límites de Madrid «retirando sus tapias del N. desde el encuentro de la Cuesta de Areneros con el paseo de San Bernardino hasta el ángulo norte del Retiro». A esta finalidad respondió la R. O. del Ministerio de la Gobernación de 6 de diciembre de 1846, que adoptó, como base, el croquis correspondiente al proyecto de extensión formado por el ingeniero D. Juan Merlo. Comunicada la R. O. al Ayuntamiento de Madrid, para que éste expresase su opinión «tanto sobre el proyecto en sí, como sobre los medios de llevarle a cabo», esta Corporación encargó evacuar el informe al regidor Mesonero Romanos quien, en una documentada *Memoria*, insistió en los puntos de vista defendidos en su proyecto, por entender que la ampliación pretendida por la R. O. no era viable, ya que «ni la necesidad ni la conveniencia reclama, por ahora, aquella gigantesca medida, ni desgraciadamente están de acuerdo con ella los medios de llevarla a cabo». El regidor informante consideró preferible atenerse a un término medio, consistente en «atender a las necesidades presentes, aprovechando con inteligencia las ventajas que ofrece el recinto actual y preparando e impulsando directamente su futura extensión y ensanche».

Los razonamientos alegados por Mesonero Romanos en el informe fueron de tal fuerza, que la R. O. quedó sin efecto, aplazándose para mejor ocasión el proyecto de ensanche. Ello permitió que la reforma interior de Madrid hiciera posible su futura extensión, y lo único lamentable es que algunas de las obras contenidas en el proyecto no llegaran a tener plena realización, entorpeciendo, por esta causa, la ejecución de ulteriores proyectos.

J. LEAL FUERTES.

## El problema de las aguas en Alemania

El abastecimiento de aguas es un problema importante para todas las colectividades, tanto de Europa como de todos los países. Esta tarea reviste importancia vital, ya que se trata de satisfacer necesidades cotidianas de la población, y, a la vez, de asegurar un elemento indispensable para numerosas industrias. Esta última misión es particularmente importante en los países muy industrializados. A tales necesidades de la industria se añade el constante crecimiento de la población, las necesidades de la agricultura —que se convierte en importante consumidora—, y la intensificación del trabajo.

El ejemplo de Alemania occidental muestra que en 1919 el consumo diario era de 100 litros por habitante. Hoy se eleva a 250 litros. En 1952, en este mismo país, el consumo global era de siete mil millones de metros cúbicos, de los que casi la mitad eran suministrados por las empresas municipales; el 75 por 100 de las aguas eran sacadas del suelo. En Estados Unidos de América, a título de ejemplo, son las corrientes de agua las que suministran el 80 por 100 del consumo global.

La Alemania occidental cuenta en la actualidad, aproximadamente, con 12.000 instituciones diversas de abastecimiento de agua. La empresa más importante es la de Gelsenheim, en el Ruhr, con una capacidad de 200 millones de metros cúbicos por año. Otras 800 empresas suministran cada una más de 100 millones.

Si tomamos en consideración el hecho de que el 75 por 100 del consumo de agua está asegurado por las empresas, podemos hacernos una idea del importante papel que éstas desempeñan en la vida cotidiana y en el desarrollo industrial. El sostenimiento y mejora del sistema presentan numerosas dificultades, particularmente en lo que concierne a los gastos que originan.

«Die Gemeinde», revista del «self-government» local, publicada por la Unión de los Municipios de Renania del Norte, en Bad Godesberg, consagra su número de agosto de 1955 al problema del agua. Se ha demostrado que las empresas responsables no disponen más que de un tercio de los fondos necesarios para el mantenimiento de las instalaciones y mejoras del sistema. Después de los estudios emprendidos sobre las dificultades y sus posibles remedios, las empresas de abastecimiento de aguas deben buscar los otros dos tercios de dichos fondos.

El mercado de capitales en Alemania no es muy favorable a la realización de tales proyectos. El tipo de interés es muy elevado, y los plazos, muy cortos: 7,5 a 8,5 por 100 y diez a doce años. El Gobierno federal y los gobernadores de los Länders participan en cierta medida de esta acción, pero la amplitud de su intención es limitada. Los gastos de reconstrucción son primordiales a todos los demás. Así, el Ministerio de Economía ha destinado desde 1950, aproximadamente, 350 millones de D. M. en condiciones relativamente favorables: 6 por 100 en quince años. Es ésta una suma importante que, no obstante, es mínima, si se la compara con los cuatro mil millones necesarios para financiar un plan de aguas hasta 1963.

Aunque se trata de un plan de envergadura nacional y de suma importancia, los medios municipales alemanes reivindican, con razón, la realización de ese plan, igualmente indispensable para el abastecimiento de la población y el desarrollo de la economía en general. La iniciativa municipal deberá, sin duda, pedir ayuda a las autoridades federales y a las de los Länders. Por otra parte, las colectividades locales que se interesan de cerca por el crédito comunal europeo, ven en tal sistema de obtención de crédito una posibilidad de financiar los trabajos de abastecimiento de agua, gracias a medios más poderosos y a condiciones más favorables. Esta acción no sólo permitiría satisfacer las necesidades primordiales de la población, sino que también contribuiría al desarrollo económico del país.

(Del Boletín núm. 3-4, enero 1956, publicado por el «Groupe d'études pour la création d'une union européenne de financement aux Communes». Trad. por G. GUERRA-LIBRERO).