

DON CARLOS MARIA DE CASTRO Y MADRID

Por JOSE MARIA CANO

Ingeniero de Caminos,
Director de Vías, Circulación y Transportes
del Ayuntamiento de Madrid.

En este interesante trabajo resume muy acertadamente el autor el notabilísimo anteproyecto de ensanche de Madrid, formulado hace un siglo por el ilustre Ingeniero de Caminos cuyo nombre encabeza esta página, en el que, por cierto, figura una referencia de admiración a su compañero Ildefonso Cerdá, precursor del urbanismo, a cuyo homenaje hemos dedicado preferente atención en las páginas precedentes.

La mayoría de los que viven en Madrid, ignoran cuánto debe esta capital al ilustre Ingeniero de Caminos D. Carlos María de Castro. Están disculpados, pues nada se ha hecho para que lo sepan.

Al circular por las calles, suponemos que los nombres de éstas se han dedicado a las personas que más destacaron en nuestra vida nacional o local; pero en muchos casos parece se ha intentado compensar la importancia de la persona con la de la calle que se le dedica: figuras como Alfonso X el Sabio, Isabel la Católica, el Cardenal Cisneros, Fernando el Católico, Hernán Cortés, Pizarro, Magallanes, Cervantes, Lope de Vega, Calderón de la Barca, etc., tienen calles de tercer orden; se da el caso pintoresco de que se ha dedicado a Don Quijote una calle proyectada tres veces menos ancha que la conmemorativa de Dulcinea, inmediata y paralela a ella, sin duda por galantería de la Comisión Municipal de Cultura.

A D. Carlos María de Castro no se ha dedicado en Madrid calle, lápida, monumento ni signo exterior alguno, quizá porque a él se debe nada menos que el plan de Ensanche de Madrid, proyectado mucho mejor que como se ha llevado a la realidad.

En el año 1606, reinando Felipe III, se situó definitivamente la Corte de España en Madrid; era entonces una ciudad que conservaba las características del trazado medieval; en los años 1622 a 1626 tenía 69.408 habitantes; a mediados del siglo XVII, en tiempos de Felipe IV, alcanza gran florecimiento, y de esta época — 1656 — es el plano de Teixeira, que constituye una ejemplar imagen gráfica de la ciudad en la que se aprecian sus límites, trazados viarios e incluso las características de las edificaciones.

Su desarrollo queda paralizado hasta el siglo XVIII; en esta época no se forma un plan sistemático de ordenación de la ciudad, pero se inician obras de importancia: el Palacio Real, en tiempos de Felipe V la construcción de las Salesas durante el reinado de Fernando VI; el actual Museo del Prado, Aduana

Puerta de Alcalá, San Francisco el Grande, Observatorio Astronómico, Jardín Botánico, Prado de San Jerónimo, fuentes de la Cibeles, Neptuno y Apolo, construidas en tiempos de Carlos III. José I inicia reformas interiores interesantes que permiten más tarde la construcción de diversas plazas, entre otras la de Oriente; pero continúa sin hacerse un plan de extensión.

En la segunda mitad del siglo XIX tienen lugar dos hechos trascendentales para Madrid: la construcción del Canal de Isabel II, que asegura su abastecimiento de aguas, y la de la red ferroviaria que, como la de carreteras, tienen carácter radial, siendo Madrid su centro.

Madrid crece en población, las edificaciones ocupan los patios y jardines interiores que aparecen en el plano de Teixeira; las calles, cuya amplitud era suficiente para la población del siglo XVII, resultan demasiado concurridas, y ya en 1857 comenzaron a surgir caseríos satélites en Chamartín, las Delicias, la Florida y puentes de Toledo y Segovia; en resumen, el desarrollo de la capital tiene lugar en desorden absoluto.

El Real Decreto de 8 de abril de 1857 pone término a esta situación.

La exposición de motivos demuestra que el Ministerio de Fomento conocía el problema; expone la situación en que se encontraba Madrid, el desarrollo que tendrá cuando se terminen el abastecimiento de aguas y la red de ferrocarriles, la importancia de precisar la situación de las estaciones y los enlaces ferroviarios, la conveniencia de estudiar el encauzamiento del Manzanares y embellecimiento de sus márgenes, así como la creación de parques; enfoca problemas de carácter social, como la construcción de mercados, escuelas, viviendas para personas modestas y destaca la conveniencia de que las manzanas se distribuyan en casas ventiladas, iluminadas por todos lados y rodeadas de jardines; afronta el aspecto

económico de la reforma, afirmando que parte de la plus valía de los terrenos afectados por el Ensanche debe dedicarse a satisfacer los gastos de ejecución. Considera que todos los problemas expuestos deben considerarse en conjunto y resolverse de acuerdo con un plan.

Por su importancia se transcribe literalmente el texto del Real Decreto:

“Teniendo en cuenta las razones que, de acuerdo con el Consejo de Ministros me ha expuesto el de Fomento, vengo en decretar lo siguiente: Se autoriza al Ministro de Fomento para que, oyendo al Ayuntamiento y a la Diputación Provincial de Madrid, y poniéndose de acuerdo con los diferentes Ministerios, formule un proyecto de Ensanche de esta capital, que comprenda: Primero. La zona que de la parte exterior ha de agregarse a la actual población para que queden dentro de la ronda todas las nuevas vías, parques, paseos, manzanas y edificios que reclamen las necesidades actuales y las que nazcan de la reunión de los ferrocarriles, del abastecimiento de aguas que proporcionará el Canal de Isabel II y demás mejoras que en breve deben establecerse en la Corte. Segundo. La designación de las grandes vías ordinarias que, ya en dirección de los radios que marcan las carreteras generales, ya alrededor de las tapias actuales, y paralelamente, en la parte interior y exterior de la nueva línea de registro, deben establecerse, así como el emplazamiento de la estación central o estaciones diversas que se adopten para las respectivas líneas de ferrocarriles y sus respectivas uniones; el régimen y encauzamiento del río Manzanares, y el destino que ha de darse al Canal que, alimentado por sus aguas, lleva el mismo nombre. Tercero. La delimitación de las áreas que han de ocupar los parques, alamedas y barrios principales en que ha de distribuirse la nueva zona que abraza el ensanche y su unión con la parte antigua. Cuarto. La fijación de solares para los edificios públicos de diferentes clases que se consideren necesarios, ya corresponda su ejecución a la Municipalidad, ya a la Provincia o a los diferentes Ministerios. Quinto. La repartición de la nueva zona en calles secundarias. Sexto. La distribución de manzanas para los nuevos edificios destinados a habitaciones, procurando en lo posible aislar todas las casas y dotarlas de pequeños parques y jardines.”

Por R. O. de 18 de mayo de 1858 fué encargado de llevar a cabo este trabajo el Inspector de Distrito del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, D. Carlos María de Castro.

La Memoria descriptiva puede hoy día servir de modelo. Comienza citando todas las personas que con

él colaboraron, incluso los alumnos de segundo año de la Escuela de Caminos que lo hicieron “por vía de práctica”: este detalle da idea de la altura mental y moral del autor. Comienza con una descripción, completa e interesantísima, de Madrid y su comarca, que contiene valiosos datos estadísticos sobre todas sus condiciones meteorológicas. Tiene particular interés el resumen histórico del desarrollo de la capital, porque su objeto no es mostrar erudición, sino obtener como consecuencia que en los sucesivos ensanches — siglos X, XIV y XVII — se consiguió sucesivamente ampliar la superficie por habitante a 32,11, 63,74 y 250 m.², quedando reducida a 28,68 en 1858; con este motivo inserta una magnífica exposición dirigida por D. Gaspar Melchor de Jovellanos al Conde de Floridablanca; termina este tema con un cuadro comparativo de la densidad de población de Madrid con Londres, París (según su proyecto de ensanche) y otras poblaciones; como final, expone estadísticas demográficas; las deducciones sobre la necesidad y urgencia de planear el ensanche de Madrid, son evidentes. Para dar idea de la precisión y escrupulosidad con que se han obtenido los datos necesarios, basta lo que sigue: 1.º Figuran recuentos del número de vehículos que pasan por determinados puntos, hechos por el autor, que previó hace un siglo el crecimiento de la circulación. 2.º Como índice para apreciar el desarrollo de la relación entre los vecinos de Madrid, expresa el número de cartas que se remitieron por correo interior en el año 1858 y los dos primeros meses de 1859, con aumento de un 40 por 100.

La segunda parte de la Memoria, donde se desarrolla el anteproyecto, comienza con dos párrafos que, por referirse a D. Ildefonso Cerdá, se transcriben literalmente:

“Por fortuna para nosotros, existe hace algún tiempo en el Ministerio de Fomento un trabajo análogo al de que estamos encargados. Refiérese al ensanche de Barcelona, y es tan completo y concienzudo, se halla tan bien redactado y lleno de preciosos detalles, que no hemos dudado un momento en elegirle como modelo y seguirle paso a paso en aquello que es aplicable a la localidad sobre que tenemos que operar. Careciendo, como carecemos, de tratados especiales sobre la materia, diseminadas algunas noticias que sobre el ensanche y mejora de poblaciones existentes o sobre la edificación de otras nuevas, apenas son conocidas, largo y penoso en extremo hubiera sido nuestro trabajo si no hubiésemos logrado tener a la vista el de que hemos hecho mérito debido a la inteligencia exquisita y acreditado celo de nuestro antiguo compañero y amigo el Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, D. Ildefonso Cerdá.”

Determina el límite de la zona de Ensanche, teniendo en cuenta la población que entonces tenía Madrid — 300 000 habitantes. —, su crecimiento durante cien años — a razón de 1 500 anuales — y una superficie de 45 m.² por habitante, obteniéndose que el área precisa es 2 025 Ha. El autor insiste en que será mezquino que se reduzca la cifra, y llega a ella restringiendo todo lo posible los datos de que parte. En mi concepto, al proceder así, demostró su sentido

producido. La superficie total de Madrid se elevaba a 2 293 Ha. — tenía 800 — y el contorno alcanza una longitud de 19 085 m. en lugar de 13 147.

Describe los terrenos incorporados a la zona urbana por el plan, analizando sus características, para prever el papel que desempeñarán en el porvenir las barriadas que se edifiquen, y sorprende el acierto con que se han cumplido sus previsiones. Así, considera que las proximidades de la Castellana y el área que

DISPOSICIONES DE MANZANAS PROPUESTAS

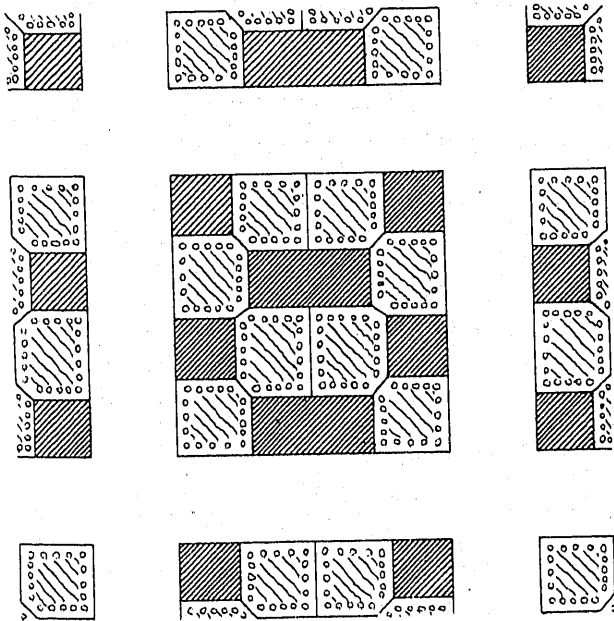


Fig. 1.ª

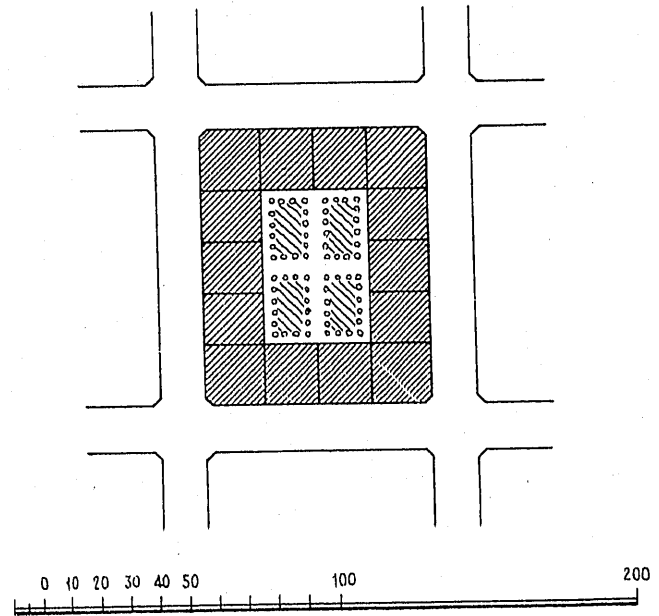


Fig. 2.ª

práctico: la superficie de Madrid era sólo de 800 Ha.; si se hubiera dejado llevar por la tendencia tan arraigada de pasar de un extremo a otro, hubiera obtenido una superficie muy superior... y no se hubiera llevado a cabo; gracias a su plan, Madrid ha podido desarrollarse durante un siglo, a pesar de que, como probaré más adelante, su ejecución no ha estado a la altura del plan. Según el proyecto, los límites del Ensanche son: por Sur y Oeste, la margen izquierda del Manzanares, Montaña del Príncipe Pío y Real Sitio de la Florida; por el Norte y Este, los actuales Paseos de Ronda desde Cuatro Caminos, por Fernández Villaverde, Francisco Silvela y Doctor Esquerdo hasta el Pacífico, pero sin interrumpirse en él, sino cruzando bajo las líneas del ferrocarril del Mediodía, hasta llegar al Manzanares sobre el que pasa, llegando a la carretera de Andalucía. Si se hubiera ejecutado así, la actual congestión de la Glorieta de Atocha — que es el punto de más difícil circulación de la capital — no se habría

ocupa el actual barrio de Salamanca serán elegidos por las clases sociales más acomodadas; la zona situada hacia Cuatro Caminos, por personas laboriosas; la barriada situada cerca de la carretera de Aragón (hoy calle de Alcalá), más allá del Retiro, por clase media; supone que una vez extinguidos los cementerios situados hacia Vallehermoso, adquirirá también esta parte carácter residencial.

En varios lugares se destaca la preocupación del autor por mejorar las condiciones de vida de las personas modestas: propone en los terrenos existentes, pasada la carretera de Aragón hasta el Olivar del Marqués de Perales (donde hoy se halla la calle de Narváez), "por ser aquella parte de la zona de ensanche la mejor ventilada, la creación de un gran barrio compuesto de edificios expresamente construidos para la clase menestral y obrera, dejando en su centro espacio bastante para la erección de una iglesia y un lavadero, y a su alrededor dependencias y edificios

destinados a escuelas, carnicería, botica, tahona y otros, que proporcionen a esta parte de la población el bienestar a que es acreedor". Propone que este barrio se comunique con el centro de Madrid no sólo por la calle de Alcalá, sino cruzando el Retiro. Dedicar un capítulo entero a exponer las malas condiciones en que viven las clases trabajadoras y los empleados modestos; la falta absoluta de inspección por parte de las autoridades y las medidas que para mejorar esta situación se han tomado en Francia, Inglaterra, Bélgica y Alemania.

El trazado de Ensanche se atiene a las siguientes bases:

- 1.ª Conservar los paseos y caminos existentes en la zona de Ensanche, así como su arbolado.
- 2.ª Procurar trazados de calles, rectos si es posible, para evitar rodeos, intercalando plazas y parques.
- 3.ª Adoptar anchos de calles de 40, 30 y 20 m., teniendo 15 sólo las de menor importancia.
- 4.ª Determinar la dirección de las calles, procurando se hallen resguardadas de los vientos reinantes, y la buena orientación de los edificios.
- 5.ª Evitar grandes masas de edificación sin parques ni plazas.
- 6.ª Adaptar a la topografía del terreno el trazado de las calles de segundo orden, para evitar movimientos de tierras costosos.
- 7.ª Procurar la comunicación más fácil y directa entre los nuevos barrios y la población existente, prolongando el mayor número posible de calles de ésta.
- 8.ª Determinar la situación de edificios públicos, cuya construcción es necesaria.

Teniendo en cuenta que los vientos dominantes en Madrid son de NE. y SO., las calles se trazaron con preferencia en sentido NS. y EO.

El ancho total de las calles y su distribución entre calzada y aceras se determina considerando la circulación que pueden llegar a tener. En su sección transversal se prevé la situación de arbolado y faroles. Para apreciar el acierto del plan, basta decir que no ha sido preciso modificarlo.

El pavimento propuesto es adoquinado pétreo regular, y no cuña o morrillo, que era lo habitual entonces, por su mayor duración, limpieza y superficie más igual. Como es lógico en aquella época, está asentado sobre base de arena y rejuntado con este material; pero insiste en la necesidad de consolidar bien el cimiento y atender a la conservación.

Propone que el alcantarillado sea visitable, y que la canalización de agua potable se disponga en galerías situadas sobre la alcantarilla.

Dedicar un capítulo a "plazas, parques y bosques". Considera las plazas convenientes para evitar la monotonía de las calles, concentrar en ellas comercio y servir necesidades de la circulación, como estacionamiento de vehículos. Pero, sobre todo, si en ellas se disponen jardines o pequeños parques, su influencia para la salubridad es evidente.

En los sitios de topografía accidentada, que son los menos aptos para la edificación, propone la creación de parques, con aspecto de bosques, que proporcionarán al público paseos adecuados.

El plan no se limita al trazado viario: estudia la distribución de los edificios en las manzanas, a fin de que en ellas haya tanta superficie libre como construída. En la figura 1.ª se aprecian las soluciones propuestas, que elige con gran sentido práctico tras minucioso estudio.

Propone, además, "Condiciones facultativas de salubridad y policía urbana que debe regir en las construcciones". En ellas trata, p. ej., de la capacidad mínima de los dormitorios, condiciones de la construcción, escaleras, servicios higiénicos, etc.

En 19 de junio de 1860, siendo Ministro de Fomento el Marqués de Cervera, se promulga el Real Decreto de aprobación, que por su importancia se transcribe literalmente:

"REAL DECRETO.— En vista de las razones que me ha expuesto mi Ministro de Fomento y de acuerdo con el Consejo de Ministros, vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Se aprueba el anteproyecto de Ensanche de Madrid, formado por el Ingeniero D. Carlos María de Castro en virtud de lo dispuesto por Real Decreto de 8 de abril de 1857.

Art. 2.º Se sujetarán al plan que forma parte de dicho anteproyecto todas las construcciones que en lo sucesivo se veriquen dentro de la zona que el mismo comprende, a cuyo fin se adoptarán por el Ayuntamiento las disposiciones oportunas.

Art. 3.º Las calles principales de la nueva población tendrán, por lo menos, 30 m. de ancho, y las demás, 20 ó 15, según su longitud e importancia.

Art. 4.º El número de pisos en los edificios particulares no podrá exceder de tres, a saber: bajo, principal y segundo.

Art. 5.º Las manzanas se distribuirán de modo que en cada una de ellas ocupen tanto terreno los jardines privados como los edificios, dando a éstos dos fachadas por lo menos.

Art. 6.º A medida que el desarrollo de la población lo exija, se irá extendiendo el empedrado y alumbrado a las nuevas calles que se abran, como también

el sistema que para la distribución y salida de las aguas se está planteando en la actualidad. Igualmente se erigirán en los lugares correspondientes las iglesias, plazas, paseos, mercados, lavaderos y edificios públicos necesarios.

Art. 7.º El Ayuntamiento procederá desde luego, con arreglo a las condiciones que se fijan en el anteproyecto, a la apertura del foso que ha de servir de circuito a la villa para la percepción de los derechos de consumo y al derribo de las tapias que cerraban su antiguo recinto.

Art. 8.º Las construcciones que en lo sucesivo se levanten por la parte exterior de dicho foso se sujetarán a un plano previamente aprobado por el Gobierno.

Art. 9.º Por el Ministerio de la Gobernación se me propondrán oportunamente los medios económicos para sufragar los gastos a que dé lugar la ejecución del proyecto objeto de este Decreto.

Dado en San Ildefonso, a diez y nueve de julio de mil ochocientos sesenta.— Está rubricado de la Real mano.— El Ministro de Fomento, *Rafael de Bustos y Castilla.*”

Es difícil condensar en los límites de un artículo una obra gigantesca. Al estudiar el anteproyecto de Ensanche de Madrid, produce verdadero asombro ver que hace cien años fueron previstos problemas actuales, y se propusieron soluciones que hoy se consideran necesarias. Estadísticas de circulación, espacios para estacionamientos de coches, galerías de servicios, zonas verdes, edificios rodeados de jardín, centros cívicos, viviendas para las clases modestas, situación que plantea la entrada hasta la Glorieta de Atocha en las líneas férreas de Mediodía; todo esto suena a actual y fué estudiado hace un siglo por una persona que reunía, perfectamente equilibradas, estas tres cualidades: competencia, sentido práctico y altura moral.

La Memoria está acompañada de un plano general, perfiles transversales de las calles y disposición de manzanas. A la vista de estos documentos, se aprecia que en la ejecución se han reducido plazas, parques, cruce bajo la línea férrea, jardines en las manzanas, atención a las clases modestas, etc., y aun así, gracias al Ensanche, y sólo en el Ensanche, ha podido Madrid desarrollarse ordenadamente.