

Revista Municipal

Suplemento de la **Gaceta Política**

Año I

Madrid 31 de Diciembre de 1908

Núm. 9

SUMARIO

TEXTO: **LA GRAN VÍA:** Exigencias de los tiempos.— Madrid antaño y ogaño.—Algo de historia de la Gran Vía.—Circunstancias y condiciones de las obras.—El acto de la subasta.—Requisitos pendientes.—D. RAFAEL PICAVEA.

GRABADOS: EL CONDE DE PEÑALVER, alcalde de Madrid.—D. EDUARDO LARREA; D. PEDRO GARCÍA GARAMENDI, síndicos del Ayuntamiento.—D. FRANCISCO ANDRÉS OCTAVIO; D. JOSÉ LÓPEZ SALLAVERRY, arquitectos municipales.



D. EDUARDO LARREA

Tan grande es en España la desconfianza de cuanto reviste carácter oficial, que en el fracaso, por causas harto conocidas, de la primera subasta para la construcción de la Gran Vía implicaron muchos la muerte del proyecto ó un indefinido aplazamiento que inspiraba prematuramente frases de muy dudoso gusto, como lo es siempre el sarcasmo contra los propios ó los ajenos defectos.

No se contaba, sin duda, con las necesidades y las orientacio-

nes de los tiempos. El sentimiento de lo bello, la comodidad, la higiene, el aparato comercial, referidos á las poblaciones, se han ido desvinculando cada día más, y de ideales acariciados por los artistas, los opulentos, los médicos y los negociantes, hanse convertido en tendencia común y en deseo de realizarla, siquiera choque con tradicionales



D. PEDRO GARCÍA GARAMENDI

no puede menos de traducirse en hechos, las gentes reflexivas de aquellas Capitales que, como Madrid, no se hallan completamente preparadas para la rápida transformación que en la vida se ha operado en los últimos años.

Y no es que Madrid haya permanecido estacionario en medio del general acomodamiento de las ciudades importantes á las necesidades modernas. Desde 1868 sobre todo, no ha cesado su ensanche y su



EL CONDE DE PEÑALVER
Alcalde de Madrid

rutinas y prejuicios. Por otra parte, el aumento de población en los grandes centros y la multiplicidad en ellos de coches y tranvías movidos por energías de peligroso empleo en reducidos espacios, exigen calles amplias, extensas, rectas, llanas, de tránsito fácil; á lo cual aspiran con ardor, ejerciendo sobre los Municipios presión enorme que



D. FRANCISCO ANDRÉS OCTAVIO



D. JOSÉ LÓPEZ SALLAVERRY

mejora, que han sido muy notables. Basta, para darse cuenta de ello, comparar aquel Madrid del infecto Lavapies, del Callejón de Gitanos en lo que hoy es calle de Sevilla, de la Cuesta de los Ciegos, hoy salvada por el Viaducto, de los urinarios en los portales, todo empedrado de guijarros, que terminaba por el Norte en la Puerta de Bilbao, por Saliente en la de Alcalá y por el Sur en la Ronda de Valencia y Arroyo de Embajadores, con el Madrid actual. Este Madrid no tiene, es cierto, una Avenida de la Ópera, una calle Lafayette, una vía Rívoli, como París, ó una Maine Street, como Londres, por ejemplo; pero todavía, objeto de una constante urbanización en todos los órdenes, con sus monumentales edificios, su espaciosa y hoy bella Puerta del Sol, sus calles de Alcalá, Serrano, Velázquez, Sevilla y otras, su magnífica Ronda desde Atocha al Hipódromo y su espacioso bulevar desde la Plaza de Alonso Martínez á Rosales, no hace desairado papel entre las urbes europeas.

Con todo, el problema de Madrid estaba en el centro, ó *por el centro* si se quiere, donde cada vez más se sentía la absoluta necesidad de una gran arteria que regularizara el plano, que le sirviera de eje y que acabase de raíz con un dédalo de calles y callejuelas, á trechos mal oliente y lóbrego, y siempre cortado por el patrón de otras edades. Era, pues, una empresa al mismo tiempo de inaplazable renovación, de embellecimiento, de higiene pública, de indiscutible utilidad y hasta problema de actividad industrial, de pan y de trabajo, que no deja de ser un aspecto digno de apreciarse. Así se explica el grandísimo interés que el remate para la construcción de la Gran Vía ha despertado y la atención que ha merecido y merece respondiendo á la cual dedicamos hoy á tan vital asunto íntegramente nuestra Revista, porque en la actualidad no hay en la vida municipal de España otro acontecimiento que pueda compararsele.

Aunque la idea de la Gran Vía, suscitada por su insuperable conveniencia práctica, no es de estos últimos tiempos, sus antecedentes no están en el trazado de la calle que hace unos cuarenta años designaban los madrileños con aquel nombre. Llamaron así á la calle de Argumosa, que entra por la del Salitre y sale por la Ronda de Atocha, sin duda porque, corriendo ya entonces vientos de reforma, era lo suficientemente ancha, llana y limpia de pedruscos para formar contraste con las malas y pequeñas vías de los barrios bajos.

De la Gran Vía central empezó á hablarse con alguna generalidad y persistencia hacia 1885, y no mucho después, con tal motivo, se estrenó en Apolo la célebre revista de aquel título, que alcanzó allí cuatrocientas representaciones, recorriendo también todos los escenarios de España. No consiguió tamaña popularidad acalorar el proyecto—que por cierto debía tener el mismo punto de arranque que el actual si se considera que la principal figura y voz cantante del coro de calles de la referida obra era el Caballero de Gracia—, y así quedó la cosa dormida para el público, más no para los que en ello veían uno de los más importantes empeños del Municipio de Madrid.

En esta especie de penumbra siguió la idea su camino. D. Alberto Aguilera, poco favorecido por las circunstan-

cias, hubo de limitarse á otras reformas importantes, pero mucho menos costosas que la construcción de la Gran Vía. El Sr. Sánchez Toca, regularizando la situación financiera del Ayuntamiento y cimentando así el crédito económico del mismo, fomentó poderosamente dicho proyecto, á que, sin su prematura salida de la alcaldía, hubiera unido su nombre aquella gran figura del partido conservador. Por fin, el Sr. Conde de Peñalver, que á sus méritos políticos agrega el no pequeño de su fervoroso entusiasmo por los intereses vecinales cuyo régimen le confirió la Corona, mostróse dispuesto, desde que se posesionó del cargo, á que el Ayuntamiento no omitiera ni retrasara nada de lo que le tocaba hacer para que se convirtiera en realidad el completísimo proyecto formado por los tan ventajosamente conocidos arquitectos municipales D. José López Sallaberry y D. Francisco Andrés Octavio que en dicho trabajo han confirmado plenamente su bien ganada reputación.

REVISTA MUNICIPAL se honra publicando en primera plana, en unión del retrato del Alcalde Presidente, los de los citados arquitectos y de D. Pedro García Garamendi y D. Eduardo Larrea, síndicos del Ayuntamiento, para quienes es un culto el bien de sus convecinos, al que en esta ocasión, como en todas, tanto han contribuído.

La gran extensión y múltiples detalles del referido proyecto, base del pliego de condiciones de la subasta, aprobado por Real decreto de 25 de Enero de 1908, nos priva del gusto de insertarlo íntegro, como hubiéramos querido. Mas para que nuestros lectores formen idea clara y concreta de lo que va á hacerse y de los compromisos del Ayuntamiento y del adjudicatario, á continuación publicamos extracto suficiente de las condiciones y circunstancias de las obras.

Trazado de la Gran Vía.

Se divide en cuatro trozos ó secciones:

Primera. Desde la calle de Alcalá á la de Hortaleza.

Segunda. Desde la calle de Hortaleza á la plaza del Callao.

Tercera. Desde la plaza del Callao á la calle de San Bernardo; y

Cuarta. Desde la calle de San Bernardo á la plaza de San Marcial.

El plazo para terminar las obras de cada sección es el de dos años, y por consiguiente, en ocho años deberá ejecutarse el proyecto.

Las casas de las secciones primera, tercera y cuarta tendrán veintidós metros de altura, en seis pisos, y se autorizará otro piso más en las armaduras.

Las de la segunda sección, ó sea en el bulevar de treinta y cinco metros de ancho y en las dos plazas, *podrán tener* hasta treinta y cinco metros de altura, dividida en nueve pisos, más otro que se autorizará en las armaduras, con la precisa condición de que las casas tengan ascensor.

En las calles afluentes la altura de las casas será la que corresponda, según las Ordenanzas municipales, disfrutando, además, de exenciones y considerables rebajas de contribuciones é impuestos.

En el punto más amplio de la calle de Alcalá, que es la vía más importante de Madrid, se proyecta la apertura de

una calle de veinticinco metros de ancho por trescientos setenta y tres y diez centímetros de longitud (avenida B). Al llegar á la calle de Hortaleza se produce un ensanche, á manera de plaza, que se enlaza con un bulevar de treinta y cinco metros de ancho por una longitud de cuatrocientos ocho metros y sesenta centímetros. Este bulevar, que distará doscientos cincuenta metros de la Puerta del Sol, y por lo tanto puede conceptuarse situado en la zona más céntrica y comercial de la población, terminará en una plaza rectangular, de ciento cinco por cuarenta y ocho metros, que se unirá en línea recta á la plaza de San Marcial por otra calle de veinticinco metros de ancho y quinientos treinta y cuatro metros y treinta y cuatro centímetros de longitud (avenida A), constituyendo este trazado el camino más corto para unir los populosos barrios de Pozas y Argüelles con el centro de Madrid y barrio de Salamanca y Retiro, puesto que disminuirá en un kilómetro el recorrido que efectúa el único tranvía construído á dicho fin.

El tipo de subasta que el adjudicatario ha aceptado es el de 15.672.927 pesetas, ó sea la diferencia entre los gastos y los ingresos presupuestos, según partidas del siguiente avance:

GASTOS:

- Ejecución material, 46.788.823,22 pesetas.
- Conservación del pavimento durante el plazo de garantía, 105.000 pesetas.
- Medios auxiliares, 120.230 pesetas.
- Imprevistos (3 por 100 sobre 4.528.675,83 pesetas), 135.860,27 pesetas.
- Dirección y administración (5 por 100 de la misma cantidad), 226.439,79 pesetas.
- Beneficio industrial (6 por 100 de 46.788.823,22 pesetas), 2.807.329,39 pesetas.

INGRESOS:

- Aprovechamiento de derribos de casas, 3.686.139,07 pesetas.
- Idem de desmontes actuales de urbanización, 119.240,84 pesetas.
- Solares edificables, 39.705.369,68 pesetas.

Además de los 15.672.927 pesetas, se conceden al adjudicatario la instalación y explotación, por cincuenta y nueve años, de una línea de tranvía que tenga por base el recorrido de las nuevas calles, y la de una central eléctrica para dar fuerza á este tranvía, á los ascensores que se instalen en las nuevas fincas y para el alumbrado público y privado de la zona del proyecto.

La Sociedad constructora podrá utilizar todos los materiales procedentes de las demoliciones en la forma que mejor estime.

* * *

Conforme al correspondiente anuncio, la subasta se celebró el 10 del actual en la Casa de la Villa, bajo la fe del Notario de esta Corte D. Antonio Turón.

¿Qué hemos de decir de aquel solemne acto en que se decidió uno de los asuntos para Madrid y para su Ayuntamiento más trascendental, el más trascendental quizá, de

muchos años á esta parte? Desde muy temprano, era en aquella casa extraordinaria la concurrencia. Los concejales estaban casi todos, abundaban las personas de viso, y la prensa, por de contado, tenía numerosa y muy granada representación.

Respirábase el ambiente de los grandes acontecimientos. Aunque no era un secreto para nadie que había licitante, muchos temían las sorpresas de última hora, propias de actos de esta índole.

A las doce en punto ocuparon la presidencia el señor Conde de Peñalver, y los sillones laterales los señores Garamendi y Larrea. Leyó rápidamente D. Antonio Turón el anuncio y bases de la subasta y dada cuenta de haberse presentado un pliego de proposición á nombre de D. Rafael Picavea, acompañado del resguardo del correspondiente depósito de 51.000 pesetas, se procedió á la lectura de dicho pliego, que aceptaba el tipo y demás condiciones del remate, por lo cual, y siendo único postor, le fueron adjudicadas las obras de la Gran Vía al hijo insigne de Oyarzun, que en ocho años ha sabido elevarse, por su talento y actividad, desde la sencilla mesa de modesto empleado mercantil hasta el pedestal de la popularidad mejor merecida.

El Sr. Conde de Peñalver, en un breve y elocuente discurso, se congratuló del buen éxito de la subasta y tuvo palabras de felicitación para el pueblo y el Municipio madrileños y de caluroso elogio para el Sr. Picavea, á quien ofreció cuantas facilidades necesitase, dentro de la ley, en orden á la pronta realización de la empresa que se dispone á acometer.

El adjudicatario, tras unos minutos de conversación y de correspondencia á los saludos y presentaciones de los concejales, periodistas y numerosos amigos que le rodeaban, fué objeto de una cariñosísima despedida. Muy de notar es esta frase suya: *Pongo en la construcción de la Gran Vía todo mi entusiasmo de patriota y mi amor propio de industrial.*

* * *

A esta altura las cosas, y cuando, por lo pronto, todo pende de trámites oficiales, puesto que tan luego como el remate se apruebe por el Ministerio de la Gobernación, se declarará definitivo y se otorgará el contrato, mediante un nuevo depósito de 2.000.000 de pesetas, debiendo principiarse las obras á los sesenta días de firmada la escritura, aún se preguntan las gentes si tendremos Gran Vía. Ciertamente que los expedientes son en España temibles, y que en negocios de tan grande consideración el juego de intereses opuestos abre la puerta á recelos, que las tradiciones de nuestro vacilante país explican suficientemente. No nos dejemos, sin embargo, invadir por escepticismos que en este caso carecen de apreciable fundamento. Si la fe por sí sola no salva, la prematura y excesiva desconfianza hiela los corazones y puede malograr las mejores disposiciones y los más intensos esfuerzos de quienes, más que ambiente de dudas, necesitan estímulos. Por otra parte, como principiamos concluirnos: las exigencias de los tiempos imponen la Gran Vía, y cuando de un modo tan claro se manifiestan nada resiste á su avasalladora fuerza.

D. RAFAEL PICAVEA

No vamos á trazar su biografía. Ni el espacio de que disponemos lo consiente, ni, después de todo, cuando se trata de una figura conocida ya y que, justa y vigorosamente, acaba de destacarse aún más sellando con su nombre una gran obra social, importan mucho el lugar y preciso año de su nacimiento, los pasos de su infancia, los estudios de su juventud, las luchas de su madurez. El periodista encuentra ya formados á los hombres que en una actualidad dada se revelan ó se confirman, y tal como los encuentra los ofrece al público.

La aristocracia natural á quien, por serlo, todas las revoluciones han dejado y dejarán en pie, no se compone de hombres de solo superior inteligencia, águilas del pensamiento, que anidan en sus más altas cimas, pero que, frecuentemente abúlicos, resultan á menudo infecundos; ni de hombres de solo superior voluntad, osados y constantes, pero rectilíneos, que sólo ven lo que se proponen y lo que tienen delante y que se estrellan muchas veces. La clase realmente directora de la sociedad, porque es quien de hecho la orienta, quien la mueve y quien determina en los pueblos las eras de grandeza y de progreso, está constituida por algunos espíritus de singularísimo temple, de altas y muy complejas dotes, que, sin ser con especialidad ex-

cluyente, grandes pensadores, ni grandes artistas, ni grandes filántropos, ni genios industriales, ni ilustres políticos, hállanse en el fiel de todos esos elementos y, por lo mucho que de cada uno tienen, son poderosos núcleos de atracción, de concentración de las diversas energías sociales que, sólo así, aunadas y dirigidas, pueden vencer la inercia de la masa general, la resistencia de la tradición y el egoísmo de opuestos intereses. No suelen tan privilegiados espíritus ocupar los puestos más eminentes, ni lo necesitan, porque donde estén son siempre lo que son: iniciativa continua, actividad reflexiva, carácter integral, asombro de almas enanas, impulso no interrumpido. Se parecen—según frase de Olózaga—á las locomotoras: cuando van delante, arrastran; cuando van detrás, empujan.

Picavea es de esos hombres. La realidad es esta y basta para su mayor elogio que no es de epítetos rimbombantes, sino de razonamiento justo y seco, basado en hechos positivos. Por eso Picavea, aunque senador del reino, no comprende la estrecha política de secta ni de salón de conferencias; como no comprende el sosiego del cupón, ni los manejos de la usura, ni las maniobras del agiotaje. Lo que sí saben todos es que el nombre del insigne guipuzcoano va asociado al de multitud de prestigiosas empresas de grandísimo interés para el resurgimiento de España; y siquiera omitamos sobre este punto indicaciones que son de general dominio, no pasaremos en silencio, por ser menos conocido, que Picavea es en España el feliz continuador del movimiento

mutual europeo en el sentido de que, merced á sabias y prudentes combinaciones y por milagro de la mutualidad misma, los obreros se constituyan en pocos años una base económica mediante el pequeño sacrificio de unos céntimos semanales. No encarna en Picavea el entusiasmo por los ideales abstractos. Ama los ideales y los siente para perseguirlos en la práctica, y así, fundada la *Sociedad protectora del Ahorro Popular*, constituyéronse bajo los auspicios de aquella entidad, numerosos grupos en el Norte de España con la denominación genérica de *La Cantábrica*, de que Picavea es vicepresidente y uno de los más resueltos campeones. Del desarrollo que tal institución ha de alcanzar y de los beneficios que está llamada á producir, podrá juzgarse considerando que, todavía en la cuna, to-

mando sobre sí el saldo de diferencias, ha salvado los intereses de los socios de *La Mutua Hispano-Lusitana*, amenazada de quiebra tras una vida lánguida y penosa.

El anuncio de la segunda subasta de la Gran Vía ofreció adecuada y propicia ocasión á la labor y á las iniciativas de este hombre excepcional cuyos bríos iban á verse, desde el primer momento, puestos á ruda prueba. Porque hoy, *a posteriori*, se dice pronto y se dice bien: *Don Rafael Picavea es el adjudicatario de tamaña empresa.*

Lo que no se aprecia tan fácilmente es la extensión y la complejidad de los trabajos preparatorios. Picavea era un entusiasta y un convencido; pero, ante todo, necesitaba entusiasmar y convencer á los demás. Chocaba para ello con la escéptica frialdad que, como en las otras, se manifiesta en la esfera de los negocios; con el retraimiento de los capitales españoles; y más que nada, con el más ó menos injusto descrédito económico del Municipio madrileño. Acometió, pues, la no liviana tarea de estudiar á fondo la situación financiera del mismo, y cuando adquirió la certidumbre de que ésta, si no próspera, resulta suficientemente sólida, multiplicó sus gestiones en España, su correspondencia, sus viajes á París, á Londres, á Bruselas. Habló al dinero con números, con datos, con cálculos, el lenguaje del negociante, sí, pero acalorado, al salir de los labios del Sr. Picavea, por la elocuencia del patriota, y venció en definitiva. Dice él á quien quiere oírlo que el capital ha respondido con creces. Aplaudamos, porque bien lo merece, á ese capital que ha contestado, y estrechemos efusiva y cordialmente la vigorosa mano que hizo el llamamiento.

Don Rafael Picavea conoce las responsabilidades que sobre un hombre de su temple y de su historia pesan cuando á la faz de un pueblo, se dan pasos como el que él ha dado, y dice que las acepta. Garantía es esta superior á los mayores depósitos metálicos, y prenda cierta también de que si se presentasen, vencerá los posibles obstáculos que rara vez faltan en proporción á la importancia del empeño.

