

BIBLIOTECA DE ESTUDIOS MADRILEÑOS

XLII

CICLO DE CONFERENCIAS

CENTENARIO DE LA APERTURA DE
LA GRAN VÍA



A. SÁNCHEZ ÁLVAREZ INSÚA – M.^a T. FERNÁNDEZ TALAYA – J. DEL CORRAL
RAYA – L. M. APARISI LAPORTA – C. CAYETANO MARTÍN – M. BERNAL
SANZ – S. TORREGUITART BÚA – F. PORTELA SANDOVAL

INSTITUTO DE ESTUDIOS MADRILEÑOS
C. S. I. C.

INSTITUTO DE ESTUDIOS MADRILEÑOS
Consejo Superior de Investigaciones Científicas
Centro de Ciencias Humanas y Sociales

La responsabilidad del texto y de las ilustraciones insertadas
corresponde al autor de la conferencia.

Imagen de cubierta: Vista de la Calle de Alcalá, antes de iniciarse la Gran Vía.

© 2011 Instituto de Estudios Madrileños
© 2011 Los autores de las conferencias

ISBN: 978-84-935195-8-2
Depósito Legal: 49.989-2011
Impreso en España

SUMARIO

	<u>Págs.</u>
<i>Presentación</i> , por ALFREDO ALVAR EZQUERRA.....	9
<i>Anotaciones al ciclo de conferencias del Centenario de la apertura de la Gran Vía</i> , por M ^a TERESA FERNÁNDEZ TALAYA	11
<i>El centro de Madrid antes del trazado de la Gran Vía</i> , por ALBERTO SÁNCHEZ ÁLVAREZ INSÚA.....	15
<i>La Red de San Luis se incorpora a la Gran Vía</i> , por MARÍA TERESA FERNÁNDEZ TALAYA.....	33
<i>Pérdidas y ganancias de la Gran Vía</i> , por JOSÉ DEL CORRAL RAYA.....	53
<i>De cómo la Gran Vía trastoca el callejero</i> , por LUIS MIGUEL APARISI LAPORTA.....	59
<i>La burocracia y espacio urbano: la Gran Vía en la Administración Municipal</i> , por CARMEN CAYETANO MARTÍN.....	73
<i>La desaparición de los palacios de Jacometrezo en el trazado de la Gran Vía</i> , por MARÍA BERNAL SANZ.....	91
<i>El Centro Cultural de los Ejércitos, la Gran Peña y el Círculo de la Unión Mercantil e Industrial. Tres edificios emblemáticos del primer tramo de la Gran Vía</i> , por SUSANA TORREGUITART BÚA.....	107
<i>La escultura y la Gran Vía: fachadas e interiores</i> , por FRANCISCO PORTELA SANDOVAL.....	125

LA BUROCRACIA Y ESPACIO URBANO: LA GRAN VÍA EN LA ADMINISTRACIÓN MUNICIPAL

Por CARMEN CAYETANO MARTÍN
Instituto de Estudios Madrileños

Conferencia pronunciada el día 13 de abril de 2010,
en el Centro Cultural de los Ejércitos

INTRODUCCIÓN

Las ciudades pueden nacer por impulsos espontáneos. Una colina abrigada, una fuente de aguas limpias y abundantes, un puerto amplio y seguro, un pantano protector, un suelo fértil, son accidentes geográficos que invitaron primero a estancias prolongadas y propiciaron después, en todos los países de la tierra la aparición de centros estables de población. Sin embargo es la política en sentido estricto lo que construye la ciudad. Solo cuando se hace política, un simple abrigo, un modesto conjunto de habitaciones se transforma. La ciudad tiene ambición, personalidad propia y objetivos. La manifestación más potente de esta realidad es la intervención continuada en el territorio. Muy pronto el éxito de una población, el valor de sus habitantes se medirá por sus obras, sus calles, edificios y plazas. Las autoridades municipales, y mas tarde las nacionales lideran estos esfuerzos, por lo menos en aquellos casos que tuvieron éxito y lograron fama y prestigio, un nombre en suma para su ciudad.

En cualquier caso sea la iniciativa particular, estatal o puramente municipal, va a ser el ayuntamiento de cada ciudad el responsable de ejecutar, controlar, y en muchos casos encontrar financiación para estos trabajos. Esa responsabilidad genera un volumen de burocracia, de *trabajo de escritorio*, que se agiganta con los siglos. Incide directamente en los cambios que sufren las estructuras administrativas municipales al adaptarse a nuevas necesidades y en última instancia nos permite gozar de una fuente de información distinta a los propios edificios, a la obra en si: los documentos municipales.

La Gran Vía como todo proyecto en la ciudad tiene una vertiente oscura y desconocida, la relacionada con el control de la administración sobre la obra. Los cientos de miles de acciones administrativas que tuvieron que ponerse en marcha para llevar a cabo un proyecto tan decisivo para la Ciudad tiene su reflejo, mas o menos completo

en los papeles. Los retrasos, los encontronazos entre administraciones, los presupuestos que no encajan, las dificultades legales de todo tipo, se van desgranando en expedientes y oficios creados laboriosamente sobre papel de barba, tinta y pluma de ave primero y maquina de escribir después. De la mesa de los oficiales de manguito, las hojas reunidas con cuidado se cosen, encarpetan y se guardan en los cajones y armarios de las dependencias para ser utilizados, copiados y certificados cuando los vaivenes de las obras requieren su consulta. Gracias a ese intento de control continuo que el Ayuntamiento de Madrid ejerce sobre la obra pública, debemos la posibilidad de reconstruir una historia que no es mera memoria personal ni interpretación mas o menos brillante, sino el sonido y la imagen de los hechos tal y como fueron recogidos a «pie de obra». Es posible que lo esencial para nuestra administración no sea lo que más nos atraiga hoy en día pero la inmediatez de lo que leemos hace la consulta de estos testimonios sorprendente, conmovedora a veces y siempre interesante.

No es posible en tan corto espacio estudiar con detalle todos los documentos que a pesar de lo azaroso del siglo XX han sobrevivido en el Archivo de Villa, pero si podemos intentar hacer un breve análisis de su naturaleza y a través de ella comprender el peso específico que la Gran Vía como gran proyecto municipal tuvo en la Administración local de su tiempo.

EL CONTEXTO MUNICIPAL: ¿CONTROLA EL AYUNTAMIENTO LAS OBRAS DE SU CIUDAD?

Hay que remontarse al siglo XIII para entender el papel que durante siglos tiene el Ayuntamiento en la configuración de su ciudad. En las partidas se perfilan claramente las funciones municipales relacionadas con el control de la edificación.

Es curioso observar que el origen de tantos y tantos dibujos y planos está sobre todo en la necesidad de asegurar la vida y hacienda de los vecinos. La búsqueda de la ciudad ideal queda lejos. La primera preocupación «urbanística» de los concejos son las murallas. Las autoridades municipales las reparan con cuidado, y reparten los costos y los trabajos porque como el beneficio «de estas labores pertenece comunmente a todos, guisado e derecho es, que cada uno faga aquella ayuda que pudiere»¹. También se preocupan de evitar la ocupación de los terrenos circundantes a las defensas, evitar el relleno o cultivo de los fosos, la obstrucción de poternas y cualquier obra nueva.

desembargadas e libres deven ser las carreras, que son cerca de los muros de las villas e de las ciudades e de los castillos, de manera que no deven façer casa, nin otro edificio que los embargue nin se arrime a ellos. E si por aventura, alguno quisiesse y façer casa, de nuevo, debe dexar espacio de quince pies entre el edificio que façe e el muro de la villa o del castillo.²

¹ Partida III, tit. XXXII, ley XXIV.

² Partida III, tit. XXXII, ley XX.

Después de los muros son las iglesias los edificios que concitan mayor atención. Su construcción no es responsabilidad del concejo pero en la ley queda claro que ninguna obra secular, ni casas, ni torres deben hacerle sombra. No podrán arrimarse tiendas o casas a su amparo y a su alrededor se destinará un espacio para el cementerio del lugar, proporcional a la importancia del templo. Se asegura así, tanto la paz espiritual de los difuntos como su memoria entre los vivos que recordarán mejor a sus parientes, a sus allegados si «ven frecuentemente su huesa»³.

Las calles plazas y caminos públicos son también objeto prioritario para el legislador junto con los espacios que ocupan ferias y mercados y los utilizados para las reuniones del concejo. Todos ellos están especialmente protegidos, porque *todos pueden usar de ellos tanto los pobres como los ricos*⁴. De nuevo encontramos aquí la prohibición de construcción de casas o edificios de cualquier clase en terreno público, so pena de derribo inmediato para la labor realizada por parte de la autoridad concejil o de incautación de la obra para uso y disfrute del común de la villa «ca estos lugares atales que fueron dexados para apostura o pro comunal de todos los que y vienen, non los debe ninguno tomar, nin labrar para pro de si mismo»⁵.

La obra nueva es objeto de una vigilancia especial en la legislación, primero se la define «toda obra que sea fecha e ayuntada por cimientos nuevamente en suelo de tierra: o que sea començada, de nuevo, sobre cimiento, o muro, u otro edificio antiguo por la qual labor se muda la forma, e la façion de cómo antes estava»⁶ y luego se la limita, solo será legal cuando no invada propiedades particulares o terrenos públicos⁷.

Las conducciones de aguas, canales, atarjeas, canalones son un capítulo importante en las obras y la urbanización de la ciudad. Además de las fuentes públicas responsabilidad directa del concejo los vecinos pueden hacer pozo o fuente en su propiedad, incluso cuando este trabajo disminuye el caudal disponible para todos los que se abastecen de la misma vena. La única condición es la necesidad⁸.

Lo mismo puede decirse del mantenimiento y limpieza de las cañerías. Estas labores, por lo general incomodas largas y malolientes provocan «enojo» en los que las sufren pero no se pueden prohibir porque «es gran pro, e gran guarda de las casas, e aun aprovecha mucho en salud de los omes, de ser los caños bien reparados e alimpiados. Ca si de otra guisa estuviesen, podría acaecer que se perderían e se derribarian muchas casas ende»⁹.

Por último los Concejos tenían hace ya 700 años la obligación de intervenir directamente en el caso de las ruinas exigiendo y ejecutando su derribo inmediato.

³ Partida I, tit. XIII leyes II y IV.

⁴ Partida III, tit. XXVIII, ley IX.

⁵ Partida III, tit. XIII, ley IV.

⁶ Partida III, tit. XXXII, ley I.

⁷ Partida III, tit. XXXII, leyes I y III.

⁸ Partida III, tit. XXXII, ley XIX.

⁹ Partida III, tit. XXXII, Ley VII.

Abrense a las veces lavores nuevas, porque se fienden los cimientos, o porque fueron fechas falsamente, o por flaqueza de la labor. E otrosi los edificios antiguos fallecen e quierense derribar por vejez, e los vecinos que estan cerca dellos, temense de recibir ende daño. Sobre tal razon como esta decimos, que el judgador del logar puede e debe mandar a los señores de aquellos edificios que los endereçen o que los derriben. E porque mejor se pueda esto facer, debe el mismo tomar buenos maestros e sabidores deste menester, e ir al logar do estan aquellos edificios de que se temen los vecinos, e si el viere e entendiere por aquello que le dixieren los maestros, que estan a tan mal parados que non se pueden adovar, e non los quieren facer aquellos cuyos son, e que ligeramente pueden caer, e facer daño, entonces debe mandarlos derribar. E si por aventura non estoviessen tan mal parados, devenlos apremiar que los enderecen¹⁰.

El día a día de la disciplina urbanística es municipal pero va a ser el rey el que inter venga para dar permisos y dictar normas. Y esto es así también desde el siglo XIII en adelante. Recordemos ya en Madrid al propio Alfonso X concediendo una de las primeras licencias de obras en 1263, un permiso para edificar baños públicos en las fuentes de San Pedro «Damosles nuestro solar, que fue bannos que es dentro en Madrit, en tal manera que ellos fagan aquellos bannos que son derribados a su cuesta e a su misión, e que la renda que dent... que sea pora adovar los muros de la Villa de Madrid...»¹¹. O siglos más tarde, la ordenación urbanística de Madrid dada por Felipe II en 1590¹². Además desde la administración central se impulsa decididamente la calidad y la estética urbanas «prevendrán los Corregidores a las Justicias de las ciudades, villas y lugares de la provincia se esmeren en su limpieza, ornato, igualdad y empedrados de las calles y que no permitan desproporción y desigualdad en las fabricas que se hicieren de nuevo y muy particularmente atenderán que no se deforme el aspecto público con especialidad en las ciudad y villas populares»¹³, Instrucciones para los Corregidores de 1749.

El peso de estas funciones explica la presencia muy temprana de maestros de obras y arquitectos entre el personal municipal. Protagonistas del día a día en las obras municipales, redactan y coordinan proyectos, ejecutan las obras, vigilan las construcciones privadas y sobre todo preparan las ordenanzas y reglamentos municipales. Un modelo de todas estas regulaciones tan interesantes para comprender el marco normativo en el que se desarrolla la ciudad es la obra de Teodoro Ardemans «Declaración y extensión sobre las ordenanzas de Juan de Torija». El maestro mayor de obras de Madrid pasa revista a todos los aspectos de la construcción y ordenación urbana: trabajos preliminares alturas de los edificios, medianerías, cuevas, hornos,

¹⁰ Partida III, tit. XXXII, ley VIII.

¹¹ DOMINGO PALACIO, Timoteo, *Documentos del Archivo General de la Villa de Madrid*. Madrid: Imp. Y Lit. municipal, 1888, I, p. 93-94.

¹² ANDRÉS, Gregorio: «Ordenación urbanística de Madrid dada por Felipe II en 1590» en *Anales del Instituto de Estudios Madrileños* 12 (1976), p. 15-31.

¹³ Ordenanzas de Intendentes y corregidores capítulos 58 y 59. Novísima Recopilación libro VII, tit. XXXII, ley II.

canalones, pozos, albañales, fraguas y diferentes oficios perjudiciales, molinos, buhardillas, materiales, organización del espacio en las plazas mayores para los espectáculos públicos, fuentes y sobre todo el papel fundamental de alarifes municipales, en la racionalización y el control de las obras¹⁴.

Los cambios legales que se producen en los siglos, XIX y XX intensifican las actividades municipales en este área siguiendo de cerca el ritmo de crecimiento de las ciudades y los cambios tecnológicos en la construcción así como las nuevas tendencias del urbanismo que transforma completamente la ciudad tanto desde el punto de vista de las vías públicas, su trazado y estructura como de la propia construcción y el concepto de espacio público urbano. También se intensifica la participación necesaria del estado en la obra pública, la Gran Vía es un ejemplo. Se siguen redactando ordenanzas para la construcción más técnicas y precisas. Las ordenanzas municipales de Madrid en su quinta edición (1925) son un buen ejemplo. Se dedican capítulos enteros a las fuentes públicas, aguadores; carruajes, tranvías. Hay un título específico sobre el alumbrado, en el que primero se define que es alumbrado público, la naturaleza del alumbrado de gas, como se debe instalar, las cañerías y canalizaciones necesarias, los conductores...etc. No olvidan las alcantarillas, su limpieza, financiación, el papel de los arquitectos del subsuelo. Tratan las condiciones que deben cumplir los establecimientos insalubres, incómodos y peligrosos, los mercados y mataderos, establos y lavaderos. El título VI que abarca 35 páginas se dedica íntegramente a las construcciones, alineaciones y rasantes, clasificación de las calles, altura de los edificios y distribución de pisos, salientes y vuelos en las construcciones, andamios, obras de conservación, construcción de nueva planta, las licencias, condiciones generales de la construcción, ascensores, precauciones contra incendios, reglas de higiene, obras de reforma, solares y normas de construcciones para el extrarradio¹⁵.

Todavía hoy de las 84 ordenanzas vigentes en el 2004 mas del 50% tienen que ver con estas materias, desde la Ordenanza General de Obras (2002/17 de 22 de mayo), a las referentes a la conservación, rehabilitación y estados ruinosos de edificios (1999/25 de 28 de enero), las que regulan la tramitación de licencias y el control urbanístico (29 de julio de 1997) todas las fiscales sobre obras, saneamientos, instalaciones en vías públicas, las de protección del paisaje urbano, medio ambiente, mobiliario, incendios, basuras, vertidos y escombros, ayudas a la edificación...¹⁶.

En resumen durante los últimos ochocientos años los ayuntamientos y en especial el de Madrid bajo la supervisión del poder central:

- Proyecta y financia la creación de calles, plazas, fuentes, puentes, murallas, alcantarillas y toda clase de edificios públicos de uso común, Casas Ayunta-

¹⁴ BONET CORREA, Antonio «Acercas del control del espacio urbano o las Ordenanzas Municipales de Policía, construcción y ornato de la ciudad» En BLANCO ESQUIVIAS, Beatriz, *Arquitectura y Urbanismo en las Ordenanzas de Teodoro Ardemans para Madrid*. Madrid: Ayuntamiento, 2000, p. XV-XX.

¹⁵ Ordenanzas Municipales de Madrid, 5ª ed., Madrid, Ayuntamiento 1929, p. 112-147.

¹⁶ Consulta realizada el 12 de abril del 2010 en la página web interna del Ayuntamiento de Madrid <http://Intranet.munimadrid.es>.

miento, mercados, hospitales, plazas de toros, teatros, parques, polideportivos, bibliotecas...

- Autoriza la construcción de los edificios privados, procurando, al conceder las licencias de obra, primero que sean seguras y no dañen al entorno y luego, que respondan a los programas urbanísticos de la ciudad.
- Vigila el correcto mantenimiento de los edificios, actuando contra los vecinos que son titulares construcciones ruinosas, amenazando así la integridad de los otros ciudadanos.

PLANES, PLANOS Y EXPEDIENTES

Tanto control, tanta normativa, tanto personal especializado da lugar a una realidad dual, la ciudad construida frente a la ciudad documentada, que no siempre coinciden.

Se empieza tímidamente con los primitivos informes de los alarifes municipales sobre puentes más o menos frágiles como el de Toledo, se sigue con las primeras licencias de obra concedidas a particulares y al fin ya en el siglo XIX y sobre todo en el XX el papel casi alcanza al ladrillo en volumen y peso aunque tal vez no tanto en valor crematístico.

Así en el Archivo de Villa podemos seguir paso a paso las distintas alineaciones que conformaron nuestras calles y plazas. Leer y examinar las memorias, planos y dibujos de los expedientes de obra nueva, sorprendiéndonos con su calidad técnica, sus detalles artesanos y también la brevedad de su discurso¹⁷. Demoliciones y ruinas, instalaciones en locales comerciales y fábricas, mobiliario urbano, obras en la vía pública todo eso tiene su contrapartida en papel.

Y no hay que olvidar los planes de urbanismo, definidos en la actualidad como instrumento de ordenación integral del territorio del municipio, siempre han definido los elementos básicos que configuran la estructura general de ese territorio: califica el suelo, establece los regímenes jurídicos que le afectan y delimita las facultades urbanísticas de los propietarios así como sus deberes en el ejercicio de esas facultades¹⁸. El Plan nos dice dónde, cómo y cuándo se puede edificar, que actividades se pueden ejercer en un ámbito determinado. La aprobación y ejecución de un plan urbanístico incluye un proceso técnico complejo que da lugar a informes, alegaciones, dictámenes de las comisiones de expertos, propuestas de resolución, planos de estructura general, de calificación y regulación, de detalle, de régimen y gestión del suelo, de equipamientos que deben completarse con memorias técnicas, programas de actuación y estudios económicos financieros. Naturalmente es un producto relativamente moderno, se generalizan a partir de la segunda mitad del siglo XIX, y su símbolo más característico para Madrid es el Plan Castro.

¹⁷ GRUPO DE ARCHIVEROS MUNICIPALES DE MADRID. *Manual de Tipología documental Municipal*. Madrid 1988.

¹⁸ *Ordenanzas del Ayuntamiento de Madrid*. Madrid, 1981, p. 309.

Pero hay mucho más:

- Los libros de actas del Pleno, así como en los de las Comisiones de Urbanismo donde se recogen los debates sobre políticas, recursos financieros, proyectos, propuestas, opiniones de todas clases.
- Los expedientes personales de arquitectos, aparejadores, capataces y maestros de obras, fontaneros...nos permiten seguir la trayectoria profesional a veces brillantísima, Ventura Rodríguez, Villanueva, Sánchez Pescador, Sallaberry, etc... de los agentes más activos del urbanismo madrileño, muchos de ellos funcionarios municipales.
- Los expedientes y documentos fiscales recogen los costos y derechos satisfechos por los dueños de las obras.
- Los padrones de población relacionan a los vecinos y sus casas y por tanto nos proporcionan noticias vitales sobre los usos de lo construido: cuantos viven en una sola habitación, cual es su ocupación, de donde proceden, si son propietarios o alquilados, si en el edificio hay tiendas, o fábricas, como se agrupan los habitantes de un mismo lugar. Y esto a lo largo de siglos.

LA GRAN VÍA DE PAPEL

La revolución administrativa de principios del siglo XIX alcanza a los servicios técnicos municipales y es determinante para organizar una obra tan importante como iba a ser la Gran Vía.

A partir de 1899 Vías públicas se divide en dos negociados diferenciados Ensanche e Interior. Dicha reorganización pretendió dotar de medios modernos administrativos y técnicos a un servicio del que dependía el crecimiento de Madrid y el éxito de todos sus proyectos urbanos.

En 1900 el ingeniero director del Ensanche don Pedro Núñez Granés redacta un informe exhaustivo del funcionamiento de su dependencia que nos permite conocer de primera mano su situación. Desde el punto de vista administrativo gestiona todo lo relativo a personal, listas de jornales, registros de entrada y salida, transportes, certificaciones, liquidaciones de obra, pedidos de material, presupuestos, oficios de principio y terminación de obras, pliegos de condiciones, liquidación de calas, relaciones para el boletín y correspondencia.

La sección de delineantes se encarga de las obras diarias y la ejecución del plano de servicios del Ensanche. Cada una de las zonas tenía asignada un arquitecto, dos ingenieros y un auxiliar ayudante. Además para servicio de las obras existía un sobrestante por cada zona y personal obrero.

Cada uno de los expedientes tramitados pasa por las siguientes etapas:

- Reconocimiento de la necesidad de una obra por parte de la alcaldía o de la Dirección General correspondiente.

- Elaboración del presupuesto que se remite a la Comisión y previo acuerdo de esta al Pleno municipal.
- Decreto de ejecución e inicio de obra.
- Pedido de materiales.
- Entrega materiales al contratista que ha ganado el concurso.
- Entrega de material sobrante a las casillas correspondientes.
- Informe fin de obra.
- Liquidación trimestral.

El ingeniero director hace constar que se tiene especial cuidado con las calas, procurando que sean obreros municipales los que las tapen aunque los gastos corran a cargo de las compañías responsables. Además cuando se pide permiso se verifica que se han abierto y cuando se tapa se liquida con la firma y conforme del sobrestante. Destaca en particular Núñez Granes las ventajas obtenidas por los pliegos de condiciones nuevos para adquisición de piedra partida o transportes, mejores precios, más calidad.

Además propone el establecimiento de una plantilla fija que trabaje en las obras difíciles y dirija a los eventuales que el Ayuntamiento contrata, sobre todo en invierno, para paliar los efectos del desempleo. Siendo un trabajo solo de 15 días el desinterés por acabar las obras es manifiesto.

La racionalización en el trabajo a multiplicado la producción y así se manifiesta en el número de documentos generados bajo el nuevo director: 6 pliegos de condiciones, 42 borradores en papel *canson*, 48 calcos en papel tela, 132 ferropusiatos, 6 carpetas de proyectos, 93 oficios sobre asuntos generales, 96 oficios de personal, 47 pedidos, 482 citaciones para recepción de material, 70 liquidaciones de obras¹⁹.

Esta burocracia tan organizada nos permite hoy leer los informes de los arquitectos de la Gran Vía y a pesar de las pérdidas documentales ocasionadas por el periodo de la Guerra Civil tener un testimonio directo de como se fue desarrollando la construcción.

Estamos en octubre de 25 de octubre de 1898 y los arquitectos Francisco Andrés Octavio y José López Salaverri presentan su proyecto

Hace ya mucho tiempo que el excmo. Ayuntamiento tan dignamente presidido por V.E. se preocupa y estudia los medios de remediar la crisis obrera mas acentuada en Madrid de año en año, por la paralización de las obras nuevas y de todas las industrias enlazadas con la construcción. Efecto de esto, los arquitectos que suscriben han recibido distintas excitaciones para facilitar la tramitación de los expedientes incoados a virtud del proyecto de ensanche de la Calle preciados, proyecto de suma importancia y que llevado al terreno de la practica, sería suficiente para dar nueva vida a los centros fabriles,

a la memoria acompañan la lista exhaustiva de las superficies afectadas con las calles proyectadas.

¹⁹ AVM-S 42-285-1.

Lentamente el proceso va avanzando. Animados por la aprobación del Pleno y el consiguiente decreto del Alcalde firmado el 9 de mayo de 1899, nuestros arquitectos empiezan a montar la oficina para la elaboración de los planes y estudios de detalle correspondientes. Al tiempo que se buscan los documentos complementarios que permitan elevar al pleno un plan completo de reforma, hojas de aprecio previas a las expropiaciones, certificados de propiedad, expedientes del archivo de Villa:

Con efecto de obtener datos necesarios para la formación del proyecto que se expresa al margen he de merecer de VE ordene al Archivo de Villa, que previas las formalidades reglamentarias se me faciliten los expedientes relativos a la construcción de las casas comprendidas en el trazado de las que daré relación oportunamente» 15 septiembre 1900.

Todavía en diciembre de 1900 no se había acabado los preliminares del proyecto «autorizándose al Excmo. Ayuntamiento para formular un proyecto definitivo de apertura de una Gran Vía desde la plaza de Callao a la de Alcalá. Y habiendo sido encargado a los arquitectos este proyecto no se pudo empezar hasta agosto por no existir crédito presupuestado no solo para los haberes sino también para los gastos de material».

La oficina sin embargo trabajaba muy rápidamente preparando los materiales para poder primero aprobar el proyecto y luego iniciar los procesos de expropiación fundamentales para la realización de las obras. Se sortearon todos los obstáculos, incluso las dudas que los sucesores del Carlos Velasco autor del proyecto de Gran Vía de 1886, plantearon ante el Ayuntamiento en septiembre de 1903:

- 1) Los arquitectos don Francisco Andrés Octavio y don José López Sallaberry como autores del proyecto debido a su iniciativa son los propietarios del mismo con arreglo al artículo tercero de la ley de propiedad intelectual
- 2) que el mandato o encargo dado por la Alcaldía Presidencia a los mismos como arquitectos municipales solo tuvo un objeto distinto cual fue el de facilitar el tramite de los expedientes incoados con motivo del proyecto de ensanche y prolongación de la calle de Preciados para realizar esta mejora
- 3) que acogido el anteproyecto por el Excmo Ayuntamiento como pudiera haberlo hecho con el de cualquier otro arquitecto o de un particular...

Aprobado el proyecto definitivo el 21 de agosto de 1904 se sucedieron subastas hasta la adjudicación definitiva a Martin Albert, la firma de escrituras el 19 de febrero de 1910 y la inauguración de las obras el 4 de abril del mismo año.

Para llevar a cabo este proyecto, una vez decidido su alcance geográfico, con toda precisión, requiere poner en marcha una serie de expropiaciones que liberen los solares necesarios para la ejecución de la obra. En este caso afectaba a más de 300 edificios en cinco distritos diferentes e intervenían en el proceso el propio Ayuntamiento, la Comisión provincial, el Gobierno civil y el Ministerio de la Gopberna-ción. El primer paso fue elaborar un registro casas expropiadas, organizado por los

distritos afectados, Buenavista, Hospicio, Centro, Universidad y Palacio²⁰ con los siguientes epígrafes: Distrito, casa calle y número, datos del registro de la propiedad (propietario, precio de adquisición, fecha de la inscripción, cargas, derechos), datos de la Comisión de Evaluación, propietario, valor en pesetas de la renta íntegra, líquido imponible de la cuota anual, promedio liquidado, datos arquitectos de Hacienda (superficie del terreno, superficie de edificación, valoración terreno, valoración edificación), datos del Registro Fiscal (superficie, valor, tasación pericial, superficie edificada, superficie patios, estado de la finca, número de piso, clase de fábrica, orden de la calle), condiciones especiales (tipo de capitalización, categoría del sitio, valor vida estimada, valor de la finca entera, deducción del % estado de vida, aumentos, indemnización de perjuicios 5%), observaciones, fallo del jurado, propuesta del propietario, decisión del Jurado, valoración Comisión provincial, valoración del Gobierno Civil, valoración Ministerio de la Gobernación, anulación finca Registro indicando, número de manzana, números antiguos y modernos, destino de la superficie, vía pública, nuevo solar²¹.

La base de este documento fueron los libros borradores con listados provisionales, dibujos preparatorios de las manzanas de debían ser expropiadas y notas manuscritas con los datos esenciales de las fincas.

San Miguel 9. Propietario Evaristo Rey «que como desemboca en Alcalá debe considerarse como de primera categoría, 465 m² de cantería y «habiendo hecho reformas de importancia, cambiando las chimeneas de chapa por mármol y estableciendo servicio de agua, gas y electricidad que no se encuentra justa la rebaja del 25%.

Después del registro se incoa el expediente. El proceso está tan normalizado que el Ayuntamiento imprime una carpeta especial con el escudo y un rótulo en letras góticas «Expedientes de fincas expropiables».

Un ejemplo de este tipo de expedientes es el correspondiente a la finca sita en Horno de la Mata, núm. 9 con vuelta al callejón de Tudescos. Tiene el número 134 Se inicia el 20 de diciembre de 1900 e incluye los siguientes documentos:

- Solicitud por parte del agente de negocios municipal Arturo Luis Aguado dirigida al registrador de la propiedad del Occidente para que expida certificación para el edificio con los datos siguientes: nombre del propietario, título de propiedad, precio en que lo adquirió o le fue adjudicado, fecha de la inscripción o anotación, valor que figura en el registro, conceptos constitutivos de ese valor, cargas, derechos, circunstancias de la anotación de los contratos de arrendamiento).
- Documentos aportados por la propiedad (Testimonio hijuela expedido 16 de agosto de 1886, valor de la finca 176.875, 25 pts., cargas participaciones por herencias).
- Certificado emitido por el presidente de la Comisión de Evaluación de Madrid y de la Administración de rentas de la Provincia por años económicos lo que la casa ha rentado. Se valoro en 280.000 pesetas, renta íntegra 17.240 pesetas.

²⁰ AVM-S 33-240 bis-8.

²¹ AVM-S 33-240 bis-9.

- Lista de los comerciantes e industriales establecidos en la finca y que pueden reclamar indemnización: Don Luis Ríos-Tahona, Doña Tomasa de la Rosa-Colegio.
- Recibos de contribución territorial y contratos de arrendamiento vigentes:
 - Principal izda. doña María López, natural de Lugo, soltera, sus labores de 40 años arrienda por 3 meses y precio sesenta pesetas. Hasta fin de julio 1915. A ruego de María López por no saber firmar Benito Fernández.
 - Cuarto segundo izquierda 1 marzo 1914 Francisco Bermejo 34 años casado jornalero 720 pesetas.
- Tasación pericial hecha por Jose Sallaberry: Superficie 469,36 metros, 419,93.
- Descripción de la finca y plano de la misma. Planta baja y tres pisos distribución en habitaciones interiores y exteriores y algunas habilitadas para tahona. Zócalo de canterías, ladrillo, entramados de madera, techos y paredes blanqueadas y algunas empapeladas. Baldosas y escalera de madera. Los elementos de salubridad y las estancias en mal estado, Casas no reparada en la mitad de su vida útil. El valor total por expropiación incluyendo el solar es de 195.924,96. 15 de junio de 1901.
- Recurso del propietario la casa «no está cuidada pero sus elementos constructivos están intactos» elevando la cantidad a recibir en 261.244, 98, teniendo en cuenta, las rentas que se dejaran de percibir, los gastos de obtención de nuevo empleo, etc.
- Requerimiento del jurado para la presentación de alegaciones.
- Fallo del jurado para los asuntos de la reforma de la calle preciados 21 de febrero del 1903.
- Envío del expediente al gobernador civil.

Y una vez hecha la expropiación comienzas las demoliciones. En 1909, el 26 de agosto se aprobó el pliego de condiciones por Real Orden del Ministerio de la Gobernación, la obra fue adjudicada, como ya dijimos, a Sr. Martín Albert Silbert, el Ayuntamiento debía pagar las expropiaciones pero los solares quedaron de su propiedad salvo los que correspondieron al concesionario y los ya vendidos. Enseguida se elaboran nuevas listas, esta vez, con los terrenos reedificables y se fija su contribución lo que da lugar a diferencia de criterios entre el Ayuntamiento y otras administraciones²². Además se va a crear una nueva dependencia con un objetivo específico, la vigilancia de las obras y contrataciones, el Negociado Especial de la Gran Vía. La plantilla se aprobó el 24 de diciembre de 1909, especificándose que los contratados temporeros no tendrán derecho alguno ni activo ni pasivo. Conseguir completar la plantilla y reunir los muebles, el material de dibujo y lograr la aprobación del presupuesto anual no fue tarea fácil. En junio de 1910 se había conseguido: Un presupuesto considerable 35.370 pesetas al año más 14.630 de gastos de material y una plantilla completa. Los nombres de aquellos funcionarios hoy olvidados son los siguientes:

²² AVM-S 33-240 bis-2.

Administración

Jefe de Negociado Señor Minguez

Oficiales: del Toro, Amor, don Antonio Saborido

Auxiliares: Heras, Mazzantini, Hermosilla, Maceres,

Mecanógrafo: Eguía

Agente: Aguado

Letrados: Campuzano y La Casa

Contabilidad

Jefe: Sr. Talaya

Tenedor de Libros: Haro

Inspección Facultativa

Inspector Jefe: Sallaberri

Arquitectos: Esteve, Monasterio, Repolles, Agreda y Pftiz

Delineantes topógrafos: Carcer, Laparero, González

Portamiras: Rubio, Esteban, González, Fuertes

Jefe Administrativo: Mañas

Oficial: don Manuel Saborido

Mecanógrafo: Vidal

Auxiliar: del Río²³

El trabajo fue incesante durante años, la revisión de algunos expedientes nos basta para tener una idea clara de lo que en aquellos despachos se trató y como la Gran Vía de papel se fue construyendo a la par que crecía su gemela real.

Protagonista en este proceso fue el subsuelo. El Canal de Isabel II reclama el 5 de diciembre de 1910 los planos e información clara de los cambios que hay que realizar en las tomas de agua, los arreglos en los servicios y el lugar de las tomas provisionales. Los problemas se suceden y los oficios del Ingeniero Jefe del servicio de Fontanería y Alcantarilla se multiplican

distinguido amigo Don José López Sallaberri: el absorvedero que servía de bajada a la alcantarilla, situado en el testero de la calle de Caballero de Gracia en la acera de frente al número 1 tiene actualmente el buzón roto, la tapa ha desaparecido y lo han rellenado de escombros. Como la indicada casa ha sido derribada por los obreros encargadas de las obras de la Gran Vía por la contrata, puede afirmarse que los causantes de los desperfectos referidos han sido los que han ejecutado el derribo, según me dice... como el absorvedero debe continuar dando servicio es preciso que se arregle... 4 del enero de 1911.

Los antiguos viajes de agua también hicieron acto de presencia en las obras, 20 de abril de 1911, «en la casa número 11 de Caballero de Gracia donde se ejecutan las

²³ AVM-S 33-136-20.

obras de demolición existe, en un patio y por bajo de su planta, una fuente cuyas aguas proceden al parecer de los llamados «antiguos Viajes» y como todo lo concerniente a dichas aguas corresponde entender al Excmo Ayuntamiento de esta Corte tengo el honor de ponerlo en su conocimiento a los efectos que deben proceder». Eduardo Reynalte arquitecto de reformas de Interior firma el oficio anterior y también el que se refiere al viaje que se encontró en el «edificio denominado colegio de las niñas de Leganés señalado con el numero 16 de la calle de la Reina...».

No olvidemos las tuberías misteriosas

Al practicarse el vaciado de la zanja necesaria para construir la alcantarilla de doble servicio de la Avenida B en su encuentro con la calle de San Jorge ha quedado al descubierto una tubería que parece ser del canal de Isabel II que cruza la vía siguiente en la dirección del expresada calle... 11 de diciembre 1911.

Tampoco hay que olvidar los malos olores resultantes de la rotura de pozos negros que en opinión de los técnicos hay que eliminar como sea

... Digo al Ayuntamiento para evitar las reclamaciones que pudieran hacer los vecinos de las casas próximas a aquellas en que se practican los derribos motivados por los malos olores procedentes de los pozos emplazados en ellas sírvase ordenar a los maestros encargados de las obras que procedan a cerrar por medio de dobles tabicados de ladrillo todos los pozos que tengan comunicación con la red de atargeas, así como las acometidas de estas de los albañales cuando por su poca profundidad puedan dar lugar a esos problemas 21 de julio 1918.

La popularidad de la nueva vía invita al negocio y así el 4 de febrero de 1918 llega a la dependencia una petición del marqués de Santillana solicitando permiso para establecer una tubería de conducción de agua en la avenida del Conde de Peñalver, tres meses después el 14 de mayo se redactó un informe muy negativo para el marqués, el canal sirve perfectamente a la zona, el ingeniero de fontanería informa, además, que hay una alcantarilla municipal y se debe discutir si debe hacer otra nueva para dicho abastecimiento o utilizar la municipal con un canon y con las condiciones que se decidan, incluyendo si se autoriza la acometida, inspección, conservación, reparación, pavimentación y calzada. Hidráulica Santillana prefiere utilizar la alcantarilla municipal²⁴.

Un problema diferente fue el planteado por el Metropolitano. La poderosa compañía inicia obras sin tener en cuenta los cronogramas municipales. El 24 de mayo de 1917 los funcionarios informan que en la red de San Luis un lugar comprendido en el segundo trozo de la Gran Vía «se está procediendo a realizar obras en el pavimento al parecer por la Empresa del Ferrocarril Metropolitano Alfonso XIII sin que se haya concedido licencia alguna municipal al efecto». La reacción es inmediata se

²⁴ AVM-S 33-136-20.

ordena al teniente de Alcalde del Distrito proceda a comunicar la suspensión cautelar de las obras al presidente de la empresa. José Salaverry, nuestro inspector traslada a sus superiores las quejas suscitadas por las obras del metro

El Sr. Concesionario de estas obras me dice en oficio fecha de hoy lo que sigue:

Con sorpresa he visto que sin autorización de esa inspección y sin la mía se han empezado a hacer el acotamiento y vallado de unos 155 metros cuadrados en la parte de entrada de la calle provisional de la red de San Luis hasta la de Tres Cruces, cuyo vallado, según informes, se ha practicado por la sociedad del Metropolitano sin duda para utilizarlo como entrada en los trabajos de excavación y como quiera que en dicho terreno no puede practicarse obras algunas que no sea de las referentes a la empresa de la cual soy concesionario y sobre todo, sin la autorización, tanto de esa inspección como de la mía y teniendo en cuenta que, se debe empezar en breve las obras de replanteo y rasante y alcantarillado, no podrían ejecutarse por entorpecimiento que pudieran ocasionar con esas obras la referida empresa del metropolitano, intereso de VS tenga por formulada la anterior protesta y ordenar sean suspendidas las referidas obras y hacer que desaparezca la valla que tiene colocada... El inspector hace constar que estimo muy justificada la protesta del señor concesionario por cuanto de no impedirse las obras que se supone han de realizarse la compañía del metropolitano no podrían ejecutarse las que tiene que llevar a cabo Mr. Martin Albert Silber con arreglo al contrato firmado por el ayuntamiento. 29 mayo 1917.

José de Otamendi contesta a estas reclamaciones haciendo oídos sordos, ni cierra pozos, ni repone pavimento al contrario el 1 de junio de 1917 responde «se emplazara el pozo de acceso en la red de san Luis en el mismo sitio en que se ha señalado la estación de la Gran Vía en los planos de replanteo presentado a la superioridad...» Y a renglón seguido pide licencia provisional para comenzar los trabajos en los pozos de la línea 1 Red de San Luis, Augusto Figueroa, San Vicente Alta, Glorieta de Bilbao y Plaza de Chamberí. Sallaberry se queja

Esta Inspección desconoce en absoluto el proyecto de tal ferrocarril e ignora por tanto si el nuevo sitio elegido corresponde a la futura estación. Lo que si quiere añadir es que este emplazamiento lo conforma el triangulo mixtilíneo formado por las distintas vías del tranvía de las calles de Fuencarral y Hortaleza y la que enlaza estos trayectos con la red de San Luis. Esta implantación no molesta para nada la realización de las obras que ha de ejecutar la contrata de la reforma de la prolongación de la calle Preciados y sus enlaces, solo si será un obstáculo para el transito público, semejante al que produce la valla colocada en la Puerta de Sol.

Estimo ser conveniente que se imponga a la Compañía del Metropolitano la obligación de dejar en momento oportuno el suelo y subsuelo la red de San Luis den las condiciones en que hoy se encuentra.

El alcalde Silvela concede la licencia el 22 de junio de 1917. El metro ganó pero no sin que antes el concesionario Sr. Silber volviera a protestar

... sin previo aviso y faltando a las consideraciones de cortesía y concordia que deben existir entre dos empresas de un mismo municipio, en las altas horas de esa noche se ha procedido por la citada empresa a levantar la empalizada que motivo mi anterior protesta y a colocarla en toda la parte central de la plaza de la Red de San Luis. La urbanización de la primera sección, incluida toda la Red de San Luis, está terminada y solicitado por mi la entrega con arreglo al contrato y cuando está en estas condiciones la costosa pavimentación de la Red de San Luis, que venga una empresa, sin aviso alguno, y sin esperar a que la próxima entrega al Ayuntamiento sea hecha, a estropear por completo toda la plaza, ahora levantando toda la parte central de la misma e inutilizando el tránsito que ha de motivar destrozos en el resto de la misma, agravado con el movimiento de carros que ha de producir el vaciado de 20 metros de profundidad con la excavación y extracción de tierras de la galería...

Silver indignado reclama que se den por entregadas las obras porque no se le puede hacer responsable de tales perjuicios y destrozos. Salaberry no es favorable al fin y al cabo el Metro promete pagar todos destrozos²⁵.

... La reclamación cayó en saco roto. Pero el concesionario estaba sin embargo acostumbrado a los contratiempos ya en marzo se le conminó a acabar en 45 días las aceras de Conde de Peñalver, Reina y Caballero de Gracia, la excusa esta vez no fue el Metro

... esta contrata no ha desobedecido jamás las ordenes siempre equitativas dadas por la inspección de su digno cargo... Las obras no están terminadas porque ha sido debido a que hubo necesidad de suspender este trabajo por el temporal de lluvias y hielos que desde el mes de diciembre se viene teniendo sin interrupción 14 de marzo de 1917...²⁶.

Otro aspecto que da mucho que hacer a nuestra oficina es el pavimento, ejemplo de esto son los expedientes de urbanización de Eduardo Dato, cuyo presupuesto fue aprobado el 19 de septiembre de 1928 e incluía la sustitución del pavimento de basalto por el de granito porfídico. El proyecto lo envía José Monasterio. Y recomienda la sustitución del adoquinado de basalto sobre lecho de arena antiguo, tiene más de 21 años desde que se aprobó el primitivo presupuesto, por los cimientos de hormigón hidráulico y el granito de color azulado que evita accidentes es resistente y ha dado muy buenos resultados en la calle de Alcalá, carrera de San Jerónimo, Cibeles, etc., además es mas barato porque viene de Segovia y Ávila²⁷.

Los transportes superficiales se vieron afectados por las obras, se hace necesario replantear la línea de tranvías que comunicaba Hortaleza, Fuencarral y la Red de San Luis. El procedimiento para lograrlo era complejo, la empresa remite a la inspección de obras el plano formulado para la modificación obligada por la variación de rasantes, debidas a la reforma.

²⁵ AVM-S 49-358-28.

²⁶ AVM-S 33-240 bis-1.

²⁷ AVM-S 33-136-20.

El Ayuntamiento se reúne en pleno y aprueba la propuesta de la Comisión de Obras, la cuarta. Antes se revisan las proposiciones y preguntas sobre el tema. En el caso de nuestros tranvías, el señor Ruiz de Salces se dirige al Alcalde preguntado por la situación en la que queda la circulación en la zona y es respondido por la Inspección.

El enlace de las obras de la primera sección avda. del Conde de Peñalver con las del bulevar que lleva aparejado la variación de rasantes en la red de San Luis hizo necesariamente pensar al que suscribe en el problema que plantea en la presente proposición el señor Concejil Ruiz de Salces

Las obras que es preciso ejecutar en dicha plaza son de dos clases: las primeras que se refieren a las complementarias de canalización del subsuelo aprobadas por el Excmo. Ayuntamiento en sesión de 22 de octubre de 1915 estarán a cargo de la Dirección de Fontanería y Alcantarillas, las segundas comprenden el desmonte de tierras para verificar la referida variación de rasantes.

Respecto de las primeras que son previas, el que suscribe descarta el tiempo que se empleara en ejecutarlas, ni si para ello será preciso adoptar algunas medidas, al objeto de asegurar la circulación cuanto a las segundas esta Inspección calcula que el plazo para llevarlas a efecto, una vez comenzadas, no será superior al de un mes; y para entonces persiguiendo la finalidad antes indicada y de acuerdo con la empresa de Tranvías sometió al Excmo. Ayuntamiento un plano para la modificación con carácter provisional de las líneas de tranvía con el cruce de calles Montera, Fuencarral y Hortaleza que se aprobó el 21 del mes anterior²⁸.

El alumbrado de Gran Vía fue también objeto de proyectos, licencias y expedientes y protagonista de algunos curiosos incidentes. en 1925 podemos leer un expediente que se inicia con una factura por «Reparación de una columna hueca en hierro fundido modelado en tres tramos para el alumbrado publica en la avenida del Conde de Peñalver»:

- Desmontar una columna de alumbrado público instalada en la Gran Vía y transporte de la misma a la calle Ramírez de Prado 597, 45 pts.
- Hacer nuevo, en hierro fundido, el tramo inferior de 4,73 metros comprendido el empotramiento (Peso aproximado 460 kilos). 1285 pts.
- Total 1882,45.

El Oficio que acompaña a la factura del ingeniero director nos explica brevemente que un coche ha destrozado las farola y el importe debe pagarlo el dueño del vehículo matrícula 10.941 M, los letrados consistoriales informan favorablemente el pago. Como era urgente la reparación el Ingeniero Jefe de Alumbrado recomendó proceder a la misma sin esperar la respuesta del interesado. El Alcalde Vallellano decreta el 3 de agosto de 1925 se busque al responsable y se le conmine al pago, lo que se ejecutó una vez averiguado el nombre del dueño del vehículo don Jesús Rodríguez Calvache, domiciliado en la calle de la Princesa numero 28. La noticia le llegó a don Jesús el 17

²⁸ AVM-S 33-240bis-4.

de septiembre mediante «un aviso conminatorio» nuestro ciudadano «mayor de edad y en posesión de sus derechos civiles» pidió al Ayuntamiento conocer como es preceptivo el expediente que se había incoado sin su conocimiento. Una vez dada audiencia elevó un recurso de reposición. Sus palabras nos retrotraen a una época distinta, niños jugando por la calle en la Gran Vía.

A la once horas próximamente del día 18 de mayo ultimo un automóvil de mi propiedad marca BUIK numero 10.941 de matricula de este ayuntamiento, conducido por Tesifonte Muñoz, desde la calle de Alcalá hacia la Red de San Luis y en ocasión en que pasaba ya en la avenida del conde de Peñalver, a lado de un camión, salio por delante de este y de manera inopinada una niña tan descuidadamente que para esquivar su atropello fue indispensable desviar el coche hacia ala izquierda en tales términos y con tal rapidez que hubo de chocar con una columna del alumbrado eléctrico de las centrales de dicha calle sufriendo la farola como el automóvil referido algunos desperfectos.

En la natural creencia de que se pondría dicho suceso en conocimiento de la respectiva autoridad judicial, esperé tranquilo...

Nuestro ciudadano continúa con amargas quejas sobre la actitud del Ayuntamiento que no tiene en cuenta la presunción de inocencia y condena sin oír al presunto reo²⁹.

Las oficinas técnicas municipales se encargan de los controles pero la política urbanística de la Gran Vía se hace y deshace en el Pleno Municipal un ejemplo muy interesante de esta afirmación es el acta en la que se aprueba el resultado del concurso de adjudicación celebrado el 13 de noviembre de 1909. Y se da nombre al nuevo espacio urbano. A pesar de su longitud creo interesante reproducir el texto completo de la propuesta número 42 y la discusión que suscitó.

Venciendo con la laboriosidad y constancia cuantas dificultades venían oponiéndose a la realización de una obra de embellecimiento y mejora material de Madrid, tan útil e importante como la vulgarmente reconocida con el nombre de Gran Vía, el Ayuntamiento actual ha podido ver con orgullo como el día trece del corriente ha quedado provisionalmente adjudicada en un concurso revestido de formalidades que aseguran el éxito mas lisonjero.

Empeño tal debiese a la unión inteligente con perseverancia mantenida de elementos y personas que nacen en la primera época de iniciación y terminan con esta venturosa de resolución completa.

Sería injusta y de ingratitud notoria no reconocer sin distingos que el ultimo esfuerzo obedece principalmente una eminente personalidad el Excmo Sr. Conde de Peñalver que desde la presidencia del Ayuntamiento ha trabajado con amor y fe por lograr el tiempo que hoy festejemos todos los madrileños dejando a un lado opiniones políticas y sociales que puedan en otros momentos separarnos.

²⁹ AVM-S 48-488-5.

Firme en el propósito de que la Gran Vía llegara a ser un hecho le hemos visto entusiasta y trabajador laborar en su pro lejos del alto puesto de alcalde presidente dando cima a su empresa con la personal presentación del pliego que os garantiza el logro de nuestras ansiadas aspiraciones.

En consecuencia y creyendo interpretar los sentimientos de los demás compañeros de corporación y del vecindario madrileño siempre dispuesto a rendir justo homenaje de gratitud, los concejales que suscriben se permiten rogar al Excmo. Ayuntamiento que acuerde:

Que la primera avenida de la Gran Vía que se construya lleve el nombre de Avenida del Conde de Peñalver

Que este nombre se esculpa en artística lápida que exprese además ser el ilustre ex alcalde de Madrid el que ha logrado la realización de la obra y

Que el municipio madrileño proclama hijo adoptivo y predilecto de la villa y Corte al Excmo Sr. Conde de Peñalver.

A esta propuesta el señor Iglesias en nombre de la minoría socialista emitió no estar conforme con la proposición presentada por entender que era llegada la hora de que el Ayuntamiento desterrase la costumbre, muy frecuente por cierto, de tributar distinciones de esta naturaleza, pues para concederlas tenían que mediar, a su juicio, circunstancias verdaderamente extraordinarias y eso no sucedía en el caso presente toda vez que el sr. Conde de Peñalver al igual que los demás señores que le habían precedido en la Alcaldía de Madrid no habían hecho otra cosa que cumplir con su deber, quedándose como consecuencia la satisfacción interna de sus actos y la parte de gloria que le pudiera corresponder como alcalde. A parte de que no estaba bien que se otorgaran tales honores al mencionado señor cuando habían pasado por la presidencia del Ayuntamiento otros alcaldes que habían desarrollado importantes iniciativas para la capital y no se había acordado nada para ensalzar sus nombres.

Afirmo que de lo que debía ocupar ahora el Ayuntamiento era de otras obras, de las dificultades que se suscitasen y facilitar la ejecución del proyecto quedando el pueblo en libertad de juzgar las bondades e inconvenientes del mismo.

A final se aprobó la propuesta después de una discusión bastante viva y que no deja de tener actualidad, «con esta clase de recompensas no se hacía otra cosa que realzar las figuras de los alcaldes de real orden sacrificando la importancia del Ayuntamiento».

A partir del 5 de diciembre de 1958 llegan al Archivo de Villa parte de los documentos generados por la construcción de la Gran Vía, la transferencia con el número 454 procedía de la oficina de Expropiaciones. A lo largo de los años se añadieron a estos papeles expedientes de construcción, reformas, licencias de apertura, libros de la Comisión de Urbanismo, etc... Todo este material nos permite seguir paso a paso la evolución de una arteria urbana que es, aún hoy, uno de los símbolos de la Capital. La Gran Vía de papel nos ayuda a comprender y valorar en su justa medida el esfuerzo que supuso llevar a cabo un proyecto de ese calibre y nos transmite las luces y las sombras que acompañan siempre a la actividad humana.