

ANALES DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS MADRILEÑOS

TOMO XXXIII



C. S. I. C.
1993
MADRID

ANALES DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS MADRILEÑOS

Tomo XXXIII



CONSEJO SUPERIOR DE INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS
MADRID, 1993

SUMARIO

	<u>Págs.</u>
ANALES DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS MADRILEÑOS	
Memoria de actividades del Instituto de Estudios Madrileños	13

Arte

Algunas noticias sobre la construcción de la desaparecida iglesia del Hospital de Montserrat en Madrid, por José Luis Barrio Moya	21
Dibujos del siglo XVIII para la Capilla de San Isidro de Madrid, por Virginia Tovar Martín	41
El Puente de Toledo: un hito brillante en la aportación del arquitecto Pedro de Ribera, por Matilde Verdú Ruiz	55
Datos para una historia económica de la Real Fábrica de Platería de don Antonio Martínez, por José Manuel Cruz Valdovinos	73
Aportación documental al Convento de las Maravillas de Madrid, por Leticia Verdú Berganza	123
Obras de restauración de la parroquia matriz de Santa María la Real de la Almudena de esta Corte y consecuentes traslados procesionales solemnes de su imagen, producidos por esta causa. Años 1777-1780, por M. ^a Rosario Bienes Gómez-Aragón	141
Cristos de Madrid, por Teresa Fernández Pereyra	157

Bibliografía

Ediciones, traducciones y un plagio, de las obras del madrileño Gonzalo de Céspedes y Meneses (¿1585?-1638) en bibliotecas norteamericanas, por Joseph L. Laurenti	191
--	-----

Geografía

Una guía especial de Madrid de comienzos de siglo, por Ramón Ezquerro Abadía	207
Un antiguo profesor, por Ramón Ezquerro Abadía	213
Apunte geográfico-económico de la actual provincia de Madrid en el 1752. X, por Fernando Jiménez de Gregorio	217
Manzanares: un río foso y balcón. Recorrido por su tramo urbano, en un repertorio cartográfico y colofón con meros planos madrileños, por José María Sanz García	239

Historia

Los códices que vio Ambrosio de Morales en el Castillo de Batre en 1572, por Gregorio de Andrés	267
La casa de los Monterrey en el Prado Viejo de San Jerónimo de Madrid, por Concepción Lopezosa Aparicio	277
Una introducción a la obra de Fernando Cardoso, <i>utilidades del agua i de la nieve, del beber frio i caliente</i> (Madrid 1637), por Pilar Corella Suárez	289
La seguridad ciudadana en Madrid durante el siglo XVIII: la superintendencia general de policía y la comisión reservada, por Ana M. ^a Fernández Hidalgo	321
Madrileños en América en el s. XVIII, por José Valverde Madrid..	357
Repercusiones de la guerra de Sucesión en los Monasterios de Montserrat y San Martín de Madrid y sus libros de gradas (s. XVII-XIX), por Ernesto Zaragoza y Pascual	395
Introducción a la teoría de la capitalidad de Madrid, por Enrique de Aguinaga	419
Un cementerio decimonónico desaparecido: la Sacramental de San Sebastián, por Carlos Saguar Quer	437
El Teatro "Felipe", pequeña historia de un barracón famoso, por José del Corral	447
Corrida extraordinaria a beneficio de las familias de los naufragos del "Reina Regente" celebrada en Madrid en 1895, por Miguel Ángel López Rinconada	469
Salones y tertulias en el Madrid Isabelino, por José Cepeda Adán.	499

	<u>Págs.</u>
La toponimia madrileña. Proceso evolutivo, por Luis Miguel Aparisi Laporta	515
Noticias que ahora cumplen centenarios, por J. del C.	543

Literatura

Documentos de Cervantes y de otras personas con él relacionadas, por Antonio Matilla Tascón	553
Lope de Vega: versos desconocidos cantados por el pueblo en 1609, por J. Salvador y Conde	563
Madrid en <i>los bestiarios</i> de Henri de Montherlant, por Luis López Jiménez	577
Mariana de San José. Nueva efemérides para los Anales de Madrid, por M. ^a Isabel Barbeito Carneiro	585
<i>Centenario de un poeta</i> Jean Cocteau en Madrid, por Carlos Dorado	591
Acercamiento a Tomás Luceño, por José Montero Padilla	601
La invención del espacio en un cuento maravilloso galdosiano: El Madrid de <i>Celín</i> por M. ^a Ángeles Ezama	617

Música

La música en la Real Capilla de Madrid (siglo xvii), por Paulino Capdepón	631
---	-----

Urbanismo

Limitaciones municipales e intereses de reforma. El ejemplo de la Gran Vía Madrileña, 1901-1923, por José Carlos Rueda Laffond	651
--	-----

LIMITACIONES MUNICIPALES E INTERESES DE REFORMA. EL EJEMPLO DE LA GRAN VÍA MADRILEÑA, 1901-1923

Por JOSÉ CARLOS RUEDA LAFFOND

INTRODUCCIÓN

Las capacidades materiales del municipio madrileño y su distribución o la composición del poder local no han resultado un objeto destacado de estudio para los historiadores centrados en el examen de la capital durante el primer tercio del siglo XX. Muy al contrario, carecemos todavía de un análisis, siquiera puntual, acerca de las claves que regían la política municipal o de cuestiones tan significativas como la evolución presupuestaria durante el período circunscrito entre 1898 y la promulgación del Estatuto Municipal. Frente al relativo interés demostrando hacia esta última cuestión para el siglo anterior, resalta la carencia de reflexiones centradas en las dificultades «casi estructurales» de los programas consistoriales, en las deficiencias tributarias o en los efectos generados a raíz de la desaparición del Impuesto de Consumos en 1911¹.

No es nuestra intención desarrollar un estudio hacendístico basado en la evolución de las partidas municipales durante esta etapa. Nos proponemos, en cambio, establecer una aproximación entre las limitaciones del Ayuntamiento de Madrid —claramente reflejadas en la disposición y cuantía de las distintas partidas— y las intenciones de reforma expresadas desde la órbita de la política local a inicios de siglo. Como síntesis entre ambos elementos, una obra específica, la Gran Vía, va a constituirse en el gran ejercicio de intervención puntual para el Madrid de aquellos años, y en su definitiva resolución entre 1908 y 1910 va a limitar el alcance de otros programas de reforma o planificación que contaban con un carácter mucho más general que la mera rectificación viaria.

¹ Respecto a la realidad hacendística en el siglo XIX pueden señalarse los trabajos de Beltrán, M. *Ideologías y gasto público en España, 1814-1860*, Madrid, 1977, o Serrano Sanz, J. M. «Los presupuestos de la Restauración, 1875-1895», en Madrid, I.E.F., núm. 52, 1987. Sobre la relación entre las Haciendas locales y el poder central, Del Moral, J. *Hacienda central y Haciendas locales*, Madrid, 1984. Respecto a Madrid, puede consultarse San Román, J. «La Hacienda local madrileña en el siglo XIX», en *Madrid en la sociedad del siglo XIX*, Madrid, 1986, T. I, y la bibliografía allí apuntada.

El dilatado proceso que medió entre su gestación y su concesión se enmarca además en un contexto más amplio donde confluyen diferentes líneas de tensión. La Gran Vía es, ante todo, la solución ante la que se percibe como apabullante crisis de trabajo en la coyuntura descrita entre 1898 y 1909. El impulso desde el Ayuntamiento a una obra de tal envergadura vendría a retomar el tradicional papel del Consistorio a la hora de habilitar mecanismos de emergencia ante al retracción de la oferta privada o las tensiones en el mercado de mano de obra local. Pero el alcance de la «Reforma de la Prolongación de la Calle de Preciados» supera con creces los límites de una simple amortiguación ante las periódicas fluctuaciones en el negocio de la edificación².

Como hemos apuntado, la Gran Vía debe encuadrarse en un conjunto de intenciones de actuación municipal mucho más amplio. Éstas, iniciadas durante el paso del Conde de Romanones por la Presidencia de la Alcaldía en 1898, van a alcanzar su cénit entre 1902 y 1906, coincidiendo con las Presidencias de Alberto Aguilera. Semejantes propósitos, que no llegaron a plasmarse en un Proyecto General de Reforma, supusieron a su vez, y en última instancia, el reformular mínimamente el papel y la relación entre el Consistorio y el poder central, insistiendo en las críticas que cercenaban una mayor capacidad de autonomía de la política municipal frente al «sucursalismo» impuesto desde el Gobierno nacional. En parte a raíz del proyecto y de la construcción de la nueva arteria, es en estos años cuando asimismo el Ayuntamiento va a suscribir diferentes proyectos para la provisión extraordinaria de fondos. En circunstancias no siempre favorables —en especial durante la segunda década del siglo—, el desarrollo de los trabajos de la Gran Vía se encardinan con los problemas generados desde las limitaciones y el déficit ocasional que cercenan el presupuesto ordinario. En este sentido, no hay que olvidar que la puesta en marcha del proyecto va a depender en buena medida de la emisión del Empréstito de Deudas y Obras Públicas de 1908.

En último término, podemos considerar además que esta obra va a alcanzar a lo largo de su discusión pública un sentido próximo a lo que D. Dagnaud ha definido como un «mito urbano». Un elemento de referencia colectiva que, desde el seno de los sistemas discursivos desarrollados por los poderes públicos (o privados), establece una causalidad directa entre morfologías espaciales y las prácticas de los agentes sociales³. La gran avenida ha de enmarcarse, pues, en un «discurso de progreso» que tiene como objeto a la ciudad y en una conciencia reformista, de la modernización urbana a partir de actuaciones como la intervención puntual sobre el tejido central de la urbe. Este espíritu va a adolecer, sin embargo, de la carencia de una «teoría sobre la ciudad» plenamente elaborada.

² Un ejemplo emblemático lo encontraríamos ante las medidas municipales a partir de 1868.

³ Dagnaud, D. *Le mythé de la qualité de la vie et la politique urbaine en France*, París, 1976, págs. 74 ss.

A la altura del primer decenio del siglo se mantienen aún muy alejados los principios de zonificación que en otros núcleos europeos han cristalizado gracias a la confluencia entre los intereses de ordenación, las necesidades socio-económicas y los problemas surgidos en la definición de la ciudad industrial⁴.

Crisis urbana y objetivos de reforma

Es indudable que a lo largo del primer tercio del siglo se ratifica en el ejemplo madrileño la definitiva desaparición de aquellos elementos que —per-viviendo en el siglo anterior— caracterizaron a la ciudad como un modelo perfilado de «ciudad imperial» durante la Edad Moderna, como un centro fundamentalmente consuntivo y con eminente funcionalidad política⁵. Esta dinámica, que resulta muy dilatada en el tiempo, no cercena hasta fecha muy tardía la fuerte impronta que hacía de la población un núcleo dominado por su carácter capitalino. Pero ya en los albores de la nueva centuria van a resultar frecuentes los juicios contemporáneos que aluden a una idea de la urbe no sólo cortesana, sino con un indudable potencial productivo. «Un grande incremento» —se estimará en este sentido en 1906— «(se está definiendo en Madrid), abrazando objetos o fabricaciones antes completamente desconocidas en nuestra Villa, (o) perfeccionando las anteriores hasta tal punto que hacen absolutamente innecesaria la introducción de sus similares extranjeros»⁶.

Ciertamente, incluso durante la centuria anterior, resulta exagerado hablar de la Villa tan sólo en los términos expuestos por distintos autores —caso de Sjöberg— a la hora de definir los rasgos paradigmáticos de la «ciudad pre-industrial». Se ha apuntado, en cambio, la existencia de una dualidad en el Madrid decimonónico entre la economía local, muy limitada en su capacidad de demanda y de posible crecimiento, y la economía de la capital, plenamente dirigida hacia —y, en esencia, dependiente— del resto del país, y que hace de Madrid un enclave financiero y representacional básico en la España de la Restauración⁷.

⁴ Mancuso, F. *Las experiencias del zoning*, Barcelona, 1972, págs. 71 ss.

⁵ El concepto de «ciudad imperial» en De Vries, J. *La urbanización de Europa, 1500-1800*, Barcelona, 1987, págs. 239-239. Indudablemente, la inserción de dicho término en el marco del siglo XIX madrileño se emplea para acentuar los rasgos consuntivos de la Villa y Corte, y en correlación, para destacar el peculiar flujo de bienes, servicios y personas que mantiene con su hinterland y con otros puntos del país.

⁶ Sabas Minuesa, M. «Madrid financiero, industrial y comercial», en *Madrid, 31 de mayo de 1906*, Madrid, 1906, págs. 170-176.

⁷ Bahamonde, A. y Otero, L. E. «Quietud y cambio en el Madrid de la Restauración», en *La sociedad madrileña durante la Restauración, 1876-1931*, Madrid, 1989, Vol. I, págs. 24-25. Otras reflexiones acerca de la misma cuestión, en García Delgado, J. L. «La economía de Madrid en el marco de la industrialización española, siglos XIX y XX», en Nadal, J. y Carreras, A. *Pautas regionales de la industrialización española, siglos XIX y XX*, Barcelona, 1990, pág. 129.

Es indudable que la ruptura de este equilibrio, y más aún, de las raíces que hacen de la ciudad un «escenario parasitario» provienen en buena medida del acrecentamiento en el flujo de bienes o servicios hacia y en el núcleo urbano⁸. En su explicación destaca sobremanera la dinámica de incremento demográfico que, frente a los dígitos que convertían a Madrid en la «ciudad de la muerte» durante el siglo XIX o los primeros años del XX, va a descubrirnos una paulatina tendencia hacia la modernización de su componente poblacional de manera nítida ya durante el segundo decenio de la centuria⁹. Como es sabido, el espectacular incremento en el número de sus habitantes responde ante todo al sobresaliente componente de inmigrados. Y en definitiva, va a generar la multiplicación de la población local en un breve lapso cronológico, al pasar de poco más de medio millón de censados en 1900 a la emblemática cantidad de un millón de almas en el Madrid del primer año de la República¹⁰.

El crecimiento urbano subsiguiente se expresó en tres niveles bien diferenciados. En estos años se asiste a una práctica congelación del espacio central, que únicamente va a conocer como transformaciones destacadas los trabajos de la Gran Vía y otras obras de menor calado¹¹. El Ensanche contempla, en cambio, una progresión lineal en el número de sus edificaciones, de manera especial en su zona norte. Mientras que en el bienio 1868-69 el total de construcciones en este área apenas alcanzaba los 400 inmuebles, en 1899-1900 sumará ya 2.014, llegando en 1920-21 hasta los 3.613 edificios registrados¹². Por su parte, el Extrarradio va a carecer todavía en su conjunto de la aplicación de ninguna legislación reguladora en materia urbanística, conformándose de manera espontánea como una amplia zona heterogénea. Este espacio representaba, en especial en algunos puntos de su zona sur y noroeste, un auténtico «cinturón de miseria que rodea e infecta a Madrid», con un

⁸ Wrigley, E. A. «La funzione della città in una economia preindustriale», en Abrams, Ph. y Wrigley, E. A. (Comps). *Città, Storia e Società*, Bolonia, 1983, págs. 282-298.

⁹ La idea de Madrid como «ciudad de la muerte», en Ruiz Giménez, J. «Proposición de Ley autorizando al Ministro de Hacienda para destinar durante 25 años a obras de mejoras de Madrid dos millones de pesetas», en *Por Madrid, Cumplimiento de un mandato electoral. Trabajos parlamentarios*, Madrid, 1901, pág. 204. Sobre la alteración en el régimen demográfico, Fernández, A. «La población madrileña entre 1876 y 1931. El cambio de modelo demográfico», en *La sociedad madrileña...*, Vol. I, págs. 34-64.

¹⁰ Barbancho, A. J. *Las migraciones internas españolas. Estudio cuantitativo desde 1900*, Madrid, 1967, Tabla A.2. Menchero, M. C.; Rueda, J. C. y Velert, S. «El centro urbano madrileño: indicadores de terciarización en el primer tercio del siglo XX», en *Fuentes y Métodos de la Historia Local. Actas*, Zamora, 1991, págs. 516 y ss.

¹¹ Ruiz Palomeque, M. E. *Ordenación y transformaciones urbanas del casco antiguo madrileño durante los siglos XIX y XX*, Madrid, 1976.

¹² Ayuntamiento de Madrid (AM). *Memoria. Resumen de los trabajos realizados por la Comisión de Ensanche del Excmo. desde el 1 de abril de 1924 al 31 de diciembre de 1927*, Madrid, 1927, págs. 40-41.

volumen creciente de población, estimada en torno a las 50.000 personas en 1915. Va a ser a partir del denominado «Problema del Extrarradio» como van a estructurarse las pautas fundamentales de la teorización de la futura expansión de la capital. Estas ideas, que encontraron su mejor reflejo en los trabajos presentados a raíz del Concurso Internacional sobre la Reforma y Expansión de Madrid convocado en 1929, fueron, sin embargo, el resultado de una tardía reflexión acerca de la planificación de la urbe manifestada a lo largo del decenio de los veinte¹³.

Sobre este modelo de crecimiento, con evidentes problemas estructurales, se planteará la necesidad de una intervención desde el Consistorio que, a partir de los proyectos esbozados desde 1898, debe mantenerse dentro de unos márgenes obligadamente limitados. En cualquier caso, tales esfuerzos deben ser contrastados con la creciente modernización algunos servicios urbanos. Aunque dicha expansión va a cifrarse ante todo a la sombra de la Primera Guerra Mundial y durante los años veinte, otros elementos (como la conclusión de la electrificación en las líneas pertenecientes a las Sociedades Generales de Tranvías y el crecimiento de sus redes, el conflicto abierto entre la Hidráulica Santillana y el Canal de Isabel II o la creación de la Cooperativa Electra, con la subsiguiente competencia declarada entre las compañías eléctricas) apuntan a una dinamización en estos ramos en torno a 1907-08. Esta situación va a expresar en primer término la quiebra en la compartimentación entre las «dos economías» definidas en Madrid, por cuanto se trasluce la configuración de un conjunto de intereses localizados en la ciudad para las élites económicas nacionales. En segundo lugar, patentiza la reformulación de algunos ejes de la estructura económica local, aunque no se ve acompañada por la presencia de estas élites en el ramo inmobiliario ni, en un primer momento, en el previsible negocio abierto en la Gran Vía.

Es posible considerar, empero, que desde 1910, fecha del inicio de las obras en la nueva arteria madrileña, la Gran Vía va a ser capaz de responder a las necesidades de articulación de un nuevo escenario económico en correlación con esta sensible dinamización. La avenida va a ser el flamante domicilio para la eclosión de distintas sociedades mercantiles o para los nuevos establecimientos dedicados al comercio de lujo, los grandes almacenes o los nuevos hoteles y cinematógrafos. En este sentido, se ha estimado que traduce, ante todo, el reajuste de usos económicos y residenciales en Madrid, que antecede a unas

¹³ El entrecomillado y el dato referido a la población del Extrarradio, recogido en la conferencia pronunciada por Joaquín Ruiz Giménez en el Círculo de la Unión Mercantil e Industrial en junio de 1916 bajo el título «Mejoras e intereses de Madrid», y a su vez recogida en la mayoría de los rotativos madrileños. Sobre los trabajos interesados en la planificación del Extrarradio, pueden consultarse los estudios de Carlos Sambricio, Carmen Gaviria o del autor «Marco urbano, afán metropolitano y perspectivas de zonificación», en *Cuadernos de Historia Contemporánea*, Madrid, 1992 (en prensa).

perspectivas que han de devenir en metropolitanas, o que facilita, en una actuación reaccionaria de «acoplamiento» con el Ensanche decimonónico «el triunfo del capital» en la década de los veinte¹⁴. En cambio, mientras que entre 1905 y 1909 la Gran Vía se define ante todo como la respuesta de urgencia ante la crisis en el negocio de la edificación, en la Memoria elevada por sus autores en 1901 sus objetivos permanecen todavía mucho más limitados. En este texto se aludirá indudablemente a la rentabilidad de una operación entendida como beneficiosa para el capital «individual o colectivo» que participe en ella, o en su papel de amortiguadora ante la crisis de trabajo. Pero su interés fundamental radicará todavía a ojos de López Sallaberry y Andrés Octavio en los inmediatos efectos descongestionadores y de saneamiento que ha de propiciar sobre el centro de la Villa¹⁵.

De este modo, debemos enmarcar el proyecto de la nueva vía a inicios de siglo en el conjunto de intenciones municipales que insistieron en facilitar la remodelación puntual del área central de la ciudad y la paralela reafirmación de los servicios urbanos. Esto no suponía, indudablemente, la maduración de una concepción integral del hecho urbano. Y ni siquiera los esfuerzos por sistematizar tales aspectos en un Plan General de Reforma —cuyo único resultado a corto plazo, después de su definitivo olvido en 1906-07, sería la construcción de la Gran Vía— pueden interpretarse como la asunción teórica de aquellos planteamientos definitivamente consagrados en los años veinte y treinta¹⁶.

Las limitaciones presupuestarias y las obligaciones municipales ante un proyecto de saneamiento parcial del interior

A finales del siglo XIX, coincidiendo con el paso de Álvaro de Figueroa, Conde de Romanones, por la Presidencia de la Alcaldía madrileña se retomó la idea de planificar varias reformas viarias sobre el centro de la ciudad¹⁷. El Consistorio rescató un proyecto anterior, dictado y aprobado en los últimos años del régimen isabelino, acerca de la ampliación de la calle de Preciados.

¹⁴ La idea de un reajuste de usos económicos y de un carácter metropolitano, en Pereira, J. R. *Madrid de Corte a Metrópoli*, Madrid, 1985. La idea del «triunfo del capital» en Maure, L. Zuazo, Madrid, 1989, pág. 286.

¹⁵ López Sallaberry, J. y Andrés Octavio, F. *Mejoras en el interior de Madrid, memoria*, Madrid, 1901 y 1904. Acerca de los presupuestos urbanísticos de Sallaberry, pueden consultarse también *Discursos leídos ante S.M. el Rey D. Alfonso XIII presidiendo la Real Academia de San Fernando en la recepción pública del señor D... el día 22 de mayo de 1904*, Madrid, 1904.

¹⁶ AM. Anteproyecto de Plan General de Reformas de Madrid formulado por la Junta Consultiva de Obras, Madrid, 1905.

¹⁷ *Arquitectura y Construcción*, Barcelona, 1897, núm. 17, pág. 261 y ss.

Fueron encargados de actualizarlo, en 1898, dos técnicos municipales, José López Sallaberry y Francisco Andrés Octavio. Después de una dilata tramitación, por medio de las Reales Órdenes dictadas en agosto de 1904 y enero de 1905, se procedió a la aprobación gubernamental preceptiva de un proyecto sensiblemente rectificado respecto al previsto a mediados de siglo. Establecía una gran avenida, dividida en tres tramos, en virtud de su trazado quebrado, con un ancho de 25 y 35 metros en su sección central, y un largo de 1.316 entre la plaza de San Marcial y la calle de Alcalá¹⁸.

La Gran Vía será entre 1901 y 1905 uno de los capítulos esenciales en los propósitos de remodelación urbana impulsados desde el Municipio. El acceso a la Presidencia del Consistorio de Alberto Aguilera en marzo de 1901 permitirá la sistematización de tales intenciones y la invocación oficial para su traducción en proyectos de actuación. Todavía se consideraba, empero, que «la construcción de grandes vías que den aire, luz y por consiguiente, higiene a barriadas enteras» podrían plantearse a partir de la afluencia prácticamente espontánea del capital privado gracias a las ventajas expuestas en la Ley de marzo de 1895¹⁹. En cambio, otros aspectos puntuales —como la construcción de las nuevas Necrópolis, la ampliación y edificación de mataderos o la adecuación de Casas de Socorro o inmuebles municipales— obligaban a una triple operación de crédito que incluía el levantamiento de un empréstito por una cantidad aún sin determinar, la reconversión de las deudas pendientes y la limitación de las cargas municipales actualmente contraídas con el Estado²⁰. Sin embargo, el elemento de mayor originalidad presentado por Aguilera era el insistir en la pronta redacción por parte de «una Comisión Municipal especial» de un Plan General de Reformas de las Vías Públicas de Madrid, capaz de fijar «definitivamente lo que haya de ejecutarse».

Con dicha medida, el Ayuntamiento antecede en casi dos años la recomendación del Consejo de Estado que sugería como «muy conveniente» la elaboración municipal de las futuras pautas de actuación²¹. La presentación en 1905 del *Anteproyecto de Plan General de Reforma de Madrid* parecía llamado a

¹⁸ Expediente relativo a la redacción de un proyecto de mejora urbana interior denominado «Reforma de la prolongación de la calle de Preciados y enlace con la plaza del Callao con la calle de Alcalá», Archivo de Villa; Sección Secretaría, 33-136-20.

¹⁹ El texto aprobado en 1895 contemplaba la posibilidad para los municipios de más de 30.000 habitantes de proceder a una expropiación zonal de los fondos lateral y paralelo hasta 50 metros respecto a los inmuebles o solares directamente afectados por la reforma. Los concesionarios se encontrarían exentos, por su parte, del pago de diferentes tributos, como el impuesto de derechos reales o la traslación de bienes.

²⁰ Cargas que, tan sólo en virtud del Contingente Provincial, habían ascendido en 1901 hasta los 3.700.000 pesetas. Aguilera, A. *Moción presentada al Excmo. A.M. por el Alcalde-Presidente en sesión de 8 de enero de 1902*, Madrid, 1902.

²¹ «Dictamen del Consejo de Estado, 15-VII-1904», en *Mejoras en el interior de Madrid...*, (1904).

cubrir tales expectativas, a pesar de que no se trataba de un plan sistemático de intervención. El texto, que nunca llegó a adquirir el rango de proyecto oficial, apenas aludía a algunos planteamientos ya aprobados o en tramitación en el Consistorio, como la Gran Vía o el trabajo del arquitecto Miguel Mathet para la reforma y el saneamiento del distrito de Palacio²².

Todavía en 1906, durante la segunda presidencia municipal de Aguilera se insistió en fijar un Plan General dedicado a atender «las líneas del Madrid del porvenir». En esta ocasión, en cambio, en el marco de una hipotética provisión extraordinaria de fondos perfectamente perfilada²³. De nuevo se retomaron un abultado conjunto de obras de urgente realización —el saneamiento y reforma del subsuelo, el colector del Manzanares, la rectificación y prolongación de algunas arterias o la edificación de centros escolares e inmuebles municipales— con un coste global de 48 millones de pesetas, imposible de cubrir desde las cantidades fijadas en un presupuesto ordinario saldado además con el déficit en los ejercicios de 1904 y 1905. Dos de los trabajos que habían alcanzado una mayor resonancia pública, la Gran Vía y la Necrópolis del Este, no se incluyeron, sin embargo, en este plan de financiación fallido. Ambos, en 1907 y 1908, justificaran, en cambio, sendos proyectos extraordinarios dedicados a obras públicas.

Antes de 1906 se habían presentado ante el Gobierno dos proyectos de empréstito municipal con idéntico sentido. En diciembre de 1900 el diputado de la oposición y entonces concejal Joaquín Ruiz Giménez solicitaba del gabinete Silvela la reducción anual en dos millones de pesetas del contrato del Impuesto de Consumos, para ser destinados —junto a una cantidad de un millón de pesetas aportada por el Ayuntamiento— a «obras de mejora de Madrid»²⁴. Por su parte, en marzo de 1903, Vicente Cabeza de Vaca, Marqués de Portago, proponía al Gobierno el levantamiento de un empréstito de cincuenta millones de pesetas con una amortización en 31 años y con idénticos fines. Igualmente, los intereses de dicho crédito serían cubiertos en su mayor parte gracias a una bonificación en el importe del Impuesto de Consumos²⁵.

El proyecto de la Gran Vía sí fue contemplado en este último escrito, cubriendo el empréstito la cantidad tipo prevista para la subasta, especificada en 8.805.948 pesetas. Según lo preceptuado por la Ley de Saneamiento de Poblaciones aprobada en 1895, los Municipios debían hacerse cargo de la diferencia establecida entre el presupuesto de gastos e ingresos. Así quedo

²² AM. Anteproyecto del Plan General...; Mathet y Coloma, M. Urbanización de Madrid. Mejoras en el interior, Madrid, 1903.

²³ A.M. Proyecto de unificación de deudas y Obras de saneamiento y mejora de Madrid, formulado por el Excmo. Sr. D. Alberto Aguilera y Velasco, Alcalde-Presidente, Madrid, 1906.

²⁴ «Proposición de Ley autorizando...», en Ruiz Giménez, J. *Por Madrid*..

²⁵ Marqués de Portago, Exposición al Gobierno de S. M. relativa al empréstito de 50.000.000 de pesetas para obras de reforma de la población, Madrid, 1903.

ratificado en las dos memorias presentadas en 1901 y 1904. En la última se concretaba el total del primer capítulo en casi 47 millones de pesetas, ocupando el apartado de expropiaciones poco más de 42 millones. Por su parte, el capítulo de ingresos, básicamente el producto de los futuros solares edificables, sumaría 32 millones y medio²⁶. Sería el propio municipio el encargado de establecer la fórmula para cubrir dicha cantidad en virtud de lo prescrito en 1895. En la Real Orden de agosto de 1904 el Ministerio de Gobernación, previa indicación del Consejo de Estado, instaba a la Corporación a aclarar tales aspectos, en especial en lo referido a la fuente de ingresos a destinar en la realización del proyecto. Corregida la cuestión de las expropiaciones, la cantidad tipo a satisfacer por el Ayuntamiento de Madrid alcanzaba en esa fecha 12.620.077 pesetas²⁷.

Ya en 1923 Joaquín Ruiz Giménez estimó que desde el Empréstito acordado por el Municipio madrileño en 1868 «su crédito (había) ido afirmándose y creciendo de tal modo que (...) sus valores (eran) los más solicitados y estimados de la plaza». Idéntica consideración expresó diecisiete años antes Joaquín Sánchez de Toca al anunciar públicamente su intención de concertar una cuenta específica en el Banco de España que financiara la construcción de la Necrópolis del Este. La llegada a la Alcaldía del abogado madrileño, en 1907, inició los primeros pasos para una política de créditos —de «potencia social de la Corporación», según sus propias palabras— que fue continuada de modo recurrente en la segunda década del siglo²⁸.

La justificación del endeudamiento extraordinario de la Hacienda Municipal arrancó siempre de un mismo principio: los efectos nocivos que suponían «los estrechos límites del presupuesto ordinario»²⁹. Efectivamente, entre 1906 y 1918, los recursos ordinarios no superan anualmente los treinta millones de pesetas. Una aproximación puntual a la cuantía de sus partidas, para los proyectados en 1900, 1903 y 1909 (Cuadro D), patentiza además cuáles son los tres elementos centrales en la relación establecida entre las cantidades presupuestadas y la capacidad de intervención urbana del poder público. En primer término, y en lo que aquí nos interesa, debemos apuntar el precario porcentaje

²⁶ López Sallaberry, J. y Andrés Octavio, F. *Mejoras en el interior de Madrid...*, (1904).

²⁷ La real Orden ministerial se incluye en la misma Memoria.

²⁸ Ruiz Giménez, J. «Prólogo al trabajo *Los ingresos municipales*, de Miguel de la Cuesta y Eduardo Medina», en Op. cit., pág. 105; A. M. Presupuesto para 1908. Situación de crédito, hacienda y presupuesto del Municipio de Madrid en 1907, Madrid, 1907, pág. 6.

²⁹ El entrecomillado, en la exposición que eleva Prado y Palacio al gobierno Dato en 1915. Esto representaba, para el entonces Alcalde de la Villa, una profunda «amargura» ante «los celosos administradores del pueblo». AM. Exposición que eleva al Gobierno de S.M. el Alcalde-Presidente del A.M. Excmo. Sr. D. José Prado y Palacio en solicitud de que se le conceda al Ayuntamiento de la capital de España una subvención indispensable a su vida y decoro, Madrid, 1915, pág. 6.

Cuadro I.
Presupuestos municipales ordinarios. Proyectos de 1901, 1904 y 1910

	1901	1904	1910
GASTOS			
1. Cargas y resultas	19.779.318	18.286.114	13.175.456
2. Gastos del Ayuntamiento (Gastos del Ayuntamiento y Policía de Seguridad).	2.674.785	3.194.319	3.579.215
3. Beneficencia, Instrucción Pública y Corrección Pública	2.485.161	2.122.227	2.775.516
4. Policía Urbana	3.459.892	4.089.243	4.602.046
5. Obras Públicas y Obras de nueva construcción	3.091.573	3.528.434	5.368.796
6. Imprevistos	250.000	300.000	111.538
INGRESOS			
1. Recursos legales para cubrir el déficit e impuestos	30.013.293	28.902.576	27.425.091
2. Extraordinarios	943.817	2.287.038	1.599.117
3. Reintegros y resultas	234.928	230.330	451.392
4. Beneficencia, Instrucción Pública y Corrección Pública	81.501	90.326	107.082
5. Montes	10.000	7.500	5900
6. Propios	2.141	2.568	24.002
TOTAL	31.800.681	31.520.340	29.612.616

FUENTE: Elaboración propia a partir de Ayuntamiento de Madrid. *Presupuesto de 1901 en comparación al de 1900*, Madrid, 1901; *Presupuestos de gastos e ingresos para el año de 1904 aprobados por la Junta Municipal en sesiones de 22 y 23 de diciembre de 1903 y por el Excmo. Sr. Gobernador Civil en 9 de enero de 1904*, Madrid, 1904 y *Dictamen de la Comisión. Bases y estado comparativo del Presupuesto de 1901 con el proyecto para 1910*, Madrid, 1910.

dirigido a los capítulos ordinarios de obras públicas —normalmente en forma de trabajos de mantenimiento— y de obras de nueva construcción. En estrecha relación con ello, es evidente que los recursos municipales continúan dominados por las previsiones de cargas financieras y de resultas pendientes. Este apartado, donde se incluyen los intereses y amortización de la Deuda Municipal y el Contingente Provincial, constituye, en 1901, un 60% del total de gastos, aunque tiende a decrecer sensiblemente hasta sumar poco más del 40 en el presupuesto previsto para 1909. Una tendencia en innegable relación con «la rehabilitación de confianza» en el Consistorio solicitada por Sánchez de Toca. Por su parte, y con una tendencia inversa, la partida de Policía Urbana ofrece una clara dinamización a lo largo de la década. Esta magnitud, que incluye aspectos como el alumbrado público, el servicio de limpiezas o los mercados y mataderos, despega en 1901 con un 10% del total y alcanza nueve años más tarde un porcentaje superior al 15%.

La hacienda municipal ante las obras de la Gran Vía

En septiembre de 1907, antes de haber sido cerrada la liquidación de cuentas respecto al presupuesto ordinario del año siguiente, el Ayuntamiento hacía pública su intención de emitir un paquete de 20.000 cédulas por un valor nominal de diez millones de pesetas para proceder a la edificación de la Necrópolis del Este. El año anterior, el Consistorio había presentado asimismo los antecedentes legales y el proyecto de la obra. Sin embargo, su negociación fue inmediatamente aplazada dadas las condiciones en el Mercado de Valores, y en cambio se concertó un crédito con el Banco de España por un valor de dos millones de pesetas y un interés (3,5%) inferior al establecido en un primer momento en el Empréstito. El progresivo incremento en el interés real y los problemas bursátiles de 1911 dificultaron la marcha de la operación. La deuda contraída con la primera institución bancaria del país obligó, por su parte, a la redacción de un nuevo proyecto de Presupuesto Extraordinario ya en 1915, y a la inclusión del crédito pendiente y la amortización de las cédulas —que alcanzaban un coste conjunto de casi 18 millones y medio de pesetas— en el Empréstito de la Villa de Madrid acordado en 1918³⁰.

Es indudable que esta operación, iniciada con buenos auspicios en 1907, sirvió como antecedente inmediato en la resolución de los mecanismos de

³⁰ AM. Presupuesto para 1907..., AM. Reseña histórica y antecedentes acerca de la construcción de la Necrópolis del Este y del Oeste; AM. Presupuesto Extraordinario para la construcción de la Necrópolis del Este, Madrid, 1915; AM. Antecedentes y Documentos del Empréstito de la villa de Madrid de 1918, Madrid, 1919.

financiación para la obra de la Gran Vía. Asimismo, la aprobación de la Ley de febrero de 1907 sobre el Ensanche de Poblaciones permitió mejorar también las condiciones de concesión a un proyecto que, tras los sucesivos fracasos en las subastas celebradas en 1905, se encontraba en claro suspenso. No hay que olvidar tampoco la insistencia en las repetidas alusiones que, desde distintos foros, apuntan los innumerables costes sociales que trae aparejados la crisis en el negocio de la edificación. En mayo de 1908, en el ánimo del Ayuntamiento se resalta ante todo el interés por sustraer «la proverbial», de acabar con la perpetua imagen de un Consistorio como «fiador y recaudador para las urgencias de la Corona o de la Nación a calidad de reintegro»³¹.

El 29 de febrero de 1908 se publica una Real Orden desde el Ministerio de Gobernación por la que se rectificaba al alza el presupuesto del proyecto de la Gran Vía. Asumidos algunos retoques en la partida de ingresos propuestos desde la Junta Municipal en 1906, la cantidad tipo a abonar por el Ayuntamiento sumaba poco más de medio millón de pesetas³². «No hay posibilidad (contando sólo con las disponibilidades ordinarias) de dedicar al contrato de las obras la cantidad que exige». Ésta era la primera consideración vertida por Nicolás de Peñalver a la hora de dictaminar, en el mes de mayo, el futuro plan financiero para abordar los gastos del trabajo. A partir de un presupuesto extraordinario, el Alcalde-Presidente estaba dispuesto a levantar un «primer empréstito de obras públicas, sin exacciones extraordinarias a sus representados, sin auxilio y sin reintegro a los débitos del Estado»³³.

El Empréstito de Liquidación de Deudas y Obras Públicas de Madrid tenía un objetivo mucho más modesto que los proyectos de 1903 o 1906. Los fondos solicitados se dirigirían únicamente a dos obras pendientes de carácter puntual: la Gran Vía y la construcción de un Matadero general y un Mercado de Ganados. El endeudamiento municipal debía simplificar también otras cargas acumuladas. No hay que olvidar que en enero de 1907 estaba previsto que las deudas en circulación alcanzaran, por distintos conceptos, setenta y cinco millones de pesetas. En este sentido, se procedería a la amortización de la Deuda de Sisas todavía pendiente, pretendiendo con esta operación liberar una suma de medio millón de pesetas entonces inmovilizadas. Del mismo modo, el empréstito debía cerrar la deuda contraída en 1861, estimada en 1908 en cerca de ocho millones y medio de pesetas. El resto, hasta los 37 millones

³¹ Sobre las fluctuaciones en el negocio de la construcción madrileña, Gómez Mendoza, A. «La industria de la construcción residencial: Madrid, 1820-1935», en *Moneda y Crédito*, Madrid, VI-1986, núm. 117. El entrecomillado, en AM. Antecedentes y Documentos que comprende el Empréstito de Liquidación de Deudas y Obras Públicas de 37.000.000 de pesetas aprobado por el Excmo. AM., Madrid, 1908. pág. 22.

³² La R.O. de febrero de 1908, en *ibid.*

³³ AM. Antecedentes y Documentos del Empréstito de Liquidación..., págs. 20-22.

previstos en el proyecto se vería ocupado por el coste de las dos obras antedichas y por los gastos de la operación³⁴.

En función de los retoques propuestos en 1906, una Real Orden dictada en septiembre de aquel año aprobaba un nuevo pliego de condiciones económico-administrativas donde se asumía por el Ministerio de Gobernación la fórmula propuesta desde la Corporación. Así, en el mes de noviembre se procedía a la emisión del primer paquete de obligaciones del empréstito (un total de 3.746 títulos) por un coste nominal de 1.873.000 pesetas. El éxito pareció acompañar la primera suscripción pública del flamante proyecto. En aquella fecha fueron cubiertas tanto la conversión prevista del Empréstito de 1861, como cinco millones de títulos de deudas al 6%³⁵.

Transgrediendo la mecánica de concesión prevista por la Ley de 1895, el 10 de diciembre se verificó una cuarta subasta del proyecto de la Gran Vía, resultando como adjudicatario provisional el industrial y periodista guipuzcoano Rafael Picavea. Su abandono antes de la concesión definitiva desbarató por completo la posibilidad de participación, aún indirecta, de capital español en la operación, y propició el último retoque técnico y económico del pliego de condiciones. Incluso antes de que se resolviera la opción de Picavea, el Ayuntamiento madrileño recibió la proposición del banquero y propietario parisino Martín Albert Silber de alterar radicalmente las bases de adjudicación. El Consistorio se hará cargo del pago de las expropiaciones previstas —y, por otro lado, aún no resueltas en su totalidad en lo referido a las cantidades finalmente asignadas—, y se abandonaría el propósito de convocar una quinta subasta, siendo sustituida por un concurso público³⁶. Una vez aceptadas tales condiciones por el Municipio, ya en el verano de 1909, Silber ingresaba una fianza provisional de medio millón de pesetas en el Crédit Lyonnais, garante del acuerdo. Aunque cesó en su cargo en octubre a raíz de la caída de Maura de la Jefatura del Gobierno, Peñalver fue el encargado de presentar el que resultó el único pliego de proposición en el concurso celebrado a finales de año. La nueva cantidad tipo de la contrata se concretaba en esta ocasión en 29 millones y medio de pesetas, mientras que la cuantía total de las expropiaciones a resolver se mantenía en 42. El pago de este capítulo se cursaría, según el pliego definitivo, utilizando en primer término los quince millones y medio estipulados en el empréstito de 1908 y la cantidad que servía como tipo a

³⁴ Se preveía la emisión de un paquete de obligaciones por un valor nominal de 37 millones de pesetas, a un interés del 4,4% y a una amortización en 36 años. Los pagos a cubrir por el Ayuntamiento llegarían hasta 1916, con una anualidad de dos millones hasta 1915, y de 1.672.927,08 en la última fecha.

³⁵ «El empréstito municipal», en Boletín de la Asociación de Propietarios de Madrid, nov. de 1908, pág. 227.

³⁶ La cuestión de la proposición, en *La Gran Vía*, s.l. y s.f., aunque posiblemente editado en París a inicios de los años veinte por el concesionario de las obras.

remate. En el pliego de proposición suscrito por Silber se anunciaba, además, el anticipo de los fondos necesarios para cubrir dicho coste³⁷.

En febrero de 1910, dos meses antes del inicio de los primeros derribos, se procedió a la segunda suscripción pública del Empréstito de Liquidación de Deudas y Obras Públicas. En total se ofertaron 18.000 obligaciones, al 4,5% de interés, que representaban un valor nominal de nueve millones de pesetas. Para *El Financiero Hispano-Americano* este paso constituía «la completa consolidación del crédito del Ayuntamiento de Madrid», «la piedra angular (...) de un nuevo vivir a la moderna». Según el mismo rotativo, con esta operación venían a coronarse los esfuerzos iniciados por lograr la nivelación presupuestaria y por asegurar la correcta cotización de los valores municipales, permitiendo la paulatina normalización de los servicios de Tesorería³⁸. Con posterioridad, el Ayuntamiento pudo vanagloriarse de la asistencia de catorce afectados por las expropiaciones que acudieron a la suscripción «en demanda de títulos por el metálico correspondiente»³⁹.

A pesar de la operación que permitió el inicio de los trabajos en la Gran Vía, apenas cuatro años más tarde las obligaciones municipales se habían situado en un nuevo plano de incertidumbre. A lo largo de todo el segundo decenio del siglo la realización de obras públicas por parte de la Corporación se va a ligar de manera continuada con la necesidad de una provisión extraordinaria de fondos. Y hacia este objetivo se encaminaron los diferentes proyectos presentados en estos años, desde el empréstito propuesto en 1914 por el Vizconde de Eza hasta la moción formulada por el Marqués de Villabragima en 1922. Sin embargo, a los intereses municipales ya planteados en la primera década de la centuria van a añadirse ahora dos aspectos de radical novedad en la definición de la ciudad y en la dinámica de intervención del Municipio: el Extrarradio y las pautas de prolongación del Paseo de la Castellana, (Cuadro II)⁴⁰.

Una vez más, la argumentación central que justificaba tales proyectos se

³⁷ AM. escritura y adjudicación de las obras de Reforma de la prolongación de la calle de Preciados y enlace de la plaza del Callao con la calle de Alcalá, Madrid, 1910. Respecto al pliego de condiciones de 1909, incluido en AM. presupuesto Extraordinario para la liquidación de Deudas y Obras Públicas. Antecedentes relativos a la «Reforma de la prolongación...», Madrid, 1914.

³⁸ «Nota financiera del día. El empréstito municipal», en *El Financiero Hispano-Americano*, 4-II-1910.

³⁹ Francos Rodríguez, J. Memoria de la gestión del Excmo. A.M. desde el 1 de julio de 1909 a 30 de septiembre de 1911, Madrid, 1912, pág. 54.

⁴⁰ Los proyectos recogidos son los ya citados de 1915 y 1918 y, AM. Proyecto de empréstito por importe de 26.000.000 de pesetas, Madrid, 1914; AM. Moción formulada al Excmo. AM. por el Excmo. Sr. Conde de Limpias, Alcalde-Presidente, proponiendo la formación de un Presupuesto Extraordinario, y AM. Proyecto de Presupuesto extraordinario para pago de las obligaciones urgentes de las obras contratadas y servicios sanitarios, Madrid, 1922.

Cuadro II

Dedicación en partidas de los presupuestos municipales extraordinarios, 1903-1922 (en pesetas corrientes)

ASUNTO	1903	1906	1908	1914	1915	1918	1920	1922
Intereses y amortizac. de deudas pendientes								
Gran Vía	8.805.948	67.378.282	9.315.380	2.730.000		22.730.560	27.650.000	2.331.546
Necrópolis		6.556.639	15.672.927	2.121.521	533.543	5.915.576	804.100	7.068.754
Manzanares	10.000.000	22.000.000		2.381.219			3.190.000	
Matadero								
Mercados	11.000.000	7.302.000	8.000.000	7.300.000		4.000.000	1.527.300	
Obras mantenimiento	10.000.000	750.000		1.000.000			5.740.000	3.826.571
Edifs. municipales	1.000.000	1.500.000			2.950.000		750.000	
Instrucción Pública y Beneficencia	2.323.937	5.523.937		1.000.000	8.092.000		13.444.663	
Parques		750.000		367.000	2.242.742		2.550.000	
Nuevos pavimentos		4.000.000					2.352.599	452.000
Expropiaciones		400.000					7.236.390	
Alumbrado		1.000.000						
Extrarradio					2.300.000			
Prolongación Castellana					1.628.556	1.800.000		
Ensanches		10.600.000			16.282.379		3.900.000	

FUENTE: Elaboración propia a partir de los Proyectos Extraordinarios citados en el texto.

apoyaba en la incapacidad estructural del Consistorio para abordar cualquier programa de reforma dentro de los límites del presupuesto ordinario. Estaba claro que, sobre la cantidad máxima producto de las distintas recaudaciones municipales, era imposible imponer un recargo extraordinario que incluso podía llegar a alcanzar un 35%⁴¹. A esta situación se añadió también el efecto de la definitiva desaparición del Impuesto de Consumos en un contexto de déficit presupuestario en los años 1911 y 1912. «La constante labor del Ayuntamiento para atajar el déficit», se considerará en este sentido desde la Comisión Municipal 13.^a en el momento de hacer público el balance de las cuentas de 1912, «ha tropezado durante el año actual con las exenciones y anulaciones de arbitrios decretados por los organismos superiores»⁴². La inoperancia de los «deficiente(s) sustituto(s)» del impopular impuesto condujeron por su parte a la reafirmación municipal de las solicitudes de apoyo financiero desde el Estado. Así, por ejemplo, en instancia dirigida a José Canalejas, Ruiz Giménez propuso la reordenación e incremento de arbitrios ordinarios y extraordinarios y el aval del Gobierno para la emisión de un nuevo empréstito que permitiera la cesión al Ayuntamiento del Canal de Isabel II «como elemento preciso para llegar a la municipalización del alumbrado público»⁴³.

El principal indicador de las limitaciones presupuestarias en esta década arrancaba, en primer término, del estancamiento o la regresión, de la cuantía de las disponibilidades municipales, prácticamente estancadas desde finales del siglo anterior. Hasta el proyecto de Luis Silvela de 1919, los recursos consistoriales no superarán los 33 millones de pesetas, cuando en 1900 sumaban ya 31 millones y medio. Dicha evolución contrasta, empero, con el incremento de algunas partidas. El capítulo de Gastos del Ayuntamiento y de Policía de Seguridad (que incluye algunos aspectos tan sensibles a la dinámica inflacionaria como los alquileres de edificios municipales, la conservación y reparación de efectos y mobiliario, los gastos de Negociados o los sueldos de personal) presentan, en cambio, una expansión especialmente destacada desde 1912-1913 (Cuadro III).

Según los valores liquidados, hasta 1914 no se logró asegurar un superávit

⁴¹ Tales argumentos, en AM. Proyecto de Empréstito por importe..., (1914), pág. 3. Otras cuestiones que justificaban la contratación del endeudamiento arrancaban, según el mismo texto, de las deficiencias tributarias y las cargas del Estado.

⁴² AM. Dictamen de la Comisión. Bases y estado comparativo del Presupuesto de 1912 con el proyecto para 1913, Madrid, 1912, pág. 2.

⁴³ La instancia fue dirigida al Presidente del Consejo apenas una semana antes de su asesinato. «Instancia dirigida al Gobierno de S.M. pidiendo apoyo para normalizar la Hacienda Municipal de Madrid», en Ruiz Giménez, J. Op. cit., págs. 157-159. La insistencia en el tema de la municipalización del Canal será un aspecto recurrente a lo largo del primer tercio del siglo. Véase al respecto, por ejemplo, Martínez Ángel, M. y González Quijano, P. M. Proyecto de Municipalización del Canal de Isabel II, Madrid, 1926.

Cuadro III
Presupuestos municipales. Proyectos. Evolución de los números índice referidos
al total presupuestado y a los capítulos de gastos del Ayuntamiento y policía
de seguridad, 1900-1919

(Base 1900 = 100)

(En pesetas corrientes)

AÑO	TOTAL PRESUPUESTADO	TOTAL PRESUPUESTADO EN GASTOS DEL AYUNTAMIENTO Y POLICÍA DE SEGURIDAD
1901	101	99
1904	100	118
1904	98	—
1909	91	129
1910	94	133
1911	97	136
1912	96	161
1913	100	166
1914	99	157
1915	98	159
1916	100	166
1917	104	151
1919	134	—

FUENTE: Elaboración propia a partir de los Proyectos Ordinarios citados en el texto.

en las cuentas municipales (Cuadro IV). De éstas, se deduce el estancamiento en los capítulos de Policía Urbana —un 17% del total en 1911 y un 16,8 en 1917—, e incluso el recorte en obras públicas y obras de nueva construcción, especialmente en 1914, que alcanza porcentualmente tan sólo un 14% del conjunto. También se observa el mantenimiento constante de los gastos referidos a cargas municipales, aunque la evolución de los intereses y amortización de la Deuda Municipal va a pasar de poco más de siete millones de pesetas en 1911 hasta los 9,7 en 1917; o los créditos reconocidos, desde 112.355 hasta 529.474 pesetas en ambas fechas. Además, ya en 1918, se consideraba en el recuento elaborado para la solicitud del Empréstito de la Villa de Madrid, en casi 10 millones y medio el saldo deudor al Banco de España en conceptos extraordinarios —cédulas de la Necrópolis, títulos de Deudas y Obras, Expropiaciones

Cuadro IV
Presupuestos municipales ordinarios. Valores liquidados. 1911 1913, 1914, 1916 y 1917

	1911	1913	1914	1915	1916
GASTOS					
1. Cargas y resultas	12.215.985	13.464.678	13.586.519	12.344.661	11.816.990
2. Gastos del Ayuntamiento	3.780.829	4.344.619	4.256.718	4.438.961	4.194.151
3. Beneficencia, Instrucción...	3.504.736	3.102.728	3.388.190	4.269.521	4.789.956
4. Policía Urbana	5.132.516	4.789.120	4.581.817	4.910.979	5.190.528
5. Obras Públicas y Obras de...	6.622.794	4.740.956	4.242.249	4.495.442	4.733.048
6. Imprevistos	60.869	128.047	114.110	74.697	60.667
INGRESOS					
1. Recursos legales... e impuestos	25.921.073	28.968.536	29.600.117	28.697.172	29.066.779
2. Extraordinarios	341.957	107.180	118.268	117.696	28.609
3. Reintegros y resultas	305.535	1.378.854	1.607.281	1.711.708	1.718.215
4. Beneficencia, Instrucción...	99.091	27.906	21.398	28.157	28.690
5. Montes	2.030	3.775	9.351	8.705	10.386
6. Propios	36.836	83.811	93.894	85.137	94.455

FUENTE: Elaboración propia a partir de las Cuentas y Balances citados en el texto.

del Interior...—, y en otros doce millones los débitos al Presupuesto Extraordinario de 1914 y a otros créditos suplementarios⁴⁴.

En este marco debemos contextualizar las dificultades definidas en este período en la resolución de las obligaciones del Consistorio ante el proyecto de la Gran Vía. Si bien esta obra fue emprendida en un momento de equilibrio presupuestario, a la altura de 1914 la Hacienda Municipal, incapaz de encontrar recursos ordinarios de imposición, se encuentra inerme ante el incremento del cambio de los títulos de 1907 y 1908 que deben quedar inmovilizados. Una vez más, y al igual que en las justificaciones esgrimidas por Sánchez de Toca o Nicolás de Peñalver, se aludirá a la imprescindible necesidad de asegurar el crédito de la Hacienda local, demostrando la potencial prosperidad del Ayuntamiento, por medio de un proyecto de unificación de Deudas que permita concluir «las grandes obras» en consonancia con la mejora contemplada en «los servicios urbanos en general»⁴⁵. En el empréstito levantado a tal fin en abril de 1914, por un importe global de veinte millones de pesetas, se preveía cubrir la parte no negociada del empréstito de 1908, estimada en lo referido a la Gran Vía en 2,1 millones de pesetas. Las cantidades negociadas de este nuevo endeudamiento se dirigirían sin dilación al pago de las expropiaciones pendientes y a las obras del Matadero y la Necrópolis, los tres contratos concertados por el Ayuntamiento que «exig(ían) solución inmediata por los graves problemas que para el crédito municipal envolvían». En los últimos días de abril de aquel año se informaba de la suscripción del primer grupo, por un valor de ocho millones y medio⁴⁶.

Por Real Orden emitida en agosto de 1917 se reconocieron oficialmente las bases establecidas por el Municipio ante un convenio de anticipo de cinco millones de pesetas a concertar con el concesionario «con la garantía de un banquero o persona de reconocida solvencia». Esta medida constituye el recurso de urgencia adoptado por la Corporación ante la incapacidad para poder afrontar las cargas previstas en 1909. La crisis bursátil operada a partir de agosto de 1914 provocó la inmovilización de efectos en cartera del endeudamiento acordado apenas tres meses antes. Si en aquella fecha, las obras en curso de realización debían ser agilizadas sin demora, apenas un año más

⁴⁴ Respecto a los presupuestos ordinarios, AM. Presupuesto ordinario de gastos e ingresos para el año 1911, Madrid, 1911; cuentas y balances correspondientes al año de 1911, Madrid, 1912; Bases y estado comparativo... (1913); Cuenta definitiva del Presupuesto Municipal correspondiente al año de 1913, Madrid, 1914; Id. de 1914, Madrid, 1915; Id. de 1915, Madrid, 1916; Id. de 1916, Madrid, 1917; Id. de 1917, Madrid, 1918; Presupuesto ordinario de gastos e ingresos para el año de 1915, Madrid, 1915 y Plan para la formación del Presupuesto ordinario de ingresos para el año de 1919, Madrid, 1918. Las últimas referencias, en AM. Antecedentes y documentos del Empréstito de la Villa de Madrid de 1918, Madrid, 1919.

⁴⁵ AM. Proyecto de Empréstito por importe... (1914), págs. 3-4.

⁴⁶ «El Empréstito municipal», en La Actualidad Financiera, 29-IV-1914, pág. 4.

tarde, y con la segunda suscripción pública aplazada, parecía detenido «el camino de las grandes reformas urbanas, renunciando a las ideas trazadas en proyectos» que, de nuevo, sólo «requerían la habilitación de numerario». Aunque en 1916 se procedió a una segunda negociación de los títulos, el Ayuntamiento se vio obligado a abrir una cuenta de crédito en el Banco de España, con un interés de un 4,5%, ligeramente inferior al convenido en 1914, con el fin de aplicar 1,6 millones de pesetas a los pagos pendientes. Dicha cuantía, junto a otros saldos no cerrados, será incorporada al presupuesto extraordinario aprobado por el Consistorio en agosto de 1918⁴⁷.

Hasta inicios de 1919 las expropiaciones no cursadas, emplazadas ya en la segunda sección de la nueva avenida madrileña, fueron cubiertas por la cantidad existente a tal fin en la Caja Municipal y por los puntuales ingresos del anticipo suscrito con Albert Silber. Como garante del acuerdo respondió uno de los más activos compradores en la arteria, Ignacio de Cubas, Marqués de Fontalba.

Entre 1920 y 1922 van a quedar resueltas definitivamente las cuestiones referidas a la financiación municipal y al traspaso de la contrata de las obras. En aquel año resultaron evidentes las dificultades económicas del concesionario, que habían planeado insistentemente en forma de rumores desde 1917. Tras una dilatada tramitación la Corporación madrileña reconoció la cesión de los trabajos en mayo de 1922, quedando subrogado bajo los mismos derechos y obligaciones el naviero e industrial Horacio Echevarrieta⁴⁸. También en esa fecha se concluye por parte del Consistorio la formalización de los pagos aún pendientes de liquidación. En el Presupuesto Extraordinario presentado en enero por el Marqués de Villabrágima se estimó en 2,3 millones de pesetas los pagos todavía pendientes referidos a la arteria. Junto con los saldos de lo presupuestado en 1908, 1914 y 1918, y con un conjunto de obras de nueva construcción, se planteó su reconversión y liquidación gracias a la emisión de un paquete de obligaciones con un valor nominal de 29 millones y medio de pesetas. Como base para la partida de ingresos se solicitó al Gobierno de concentración presidido por Antonio Maura la aprobación de cinco tributos contemplados en la ley aprobada en junio de 1911⁴⁹.

Si bien en este punto se cierra la participación municipal en la realización del proyecto de la Gran Vía madrileña, sus trabajos no concluyeron hasta

⁴⁷ Prado y Palacio, J. Al Excmo. AM. Cuatro meses de gestión municipal, Madrid, 1917, págs. 14-15, respecto al anticipo; e Ibid. Exposición que eleva al Gobierno... (1915), para el segundo entrecomillado.

⁴⁸ Los rumores de quiebra, en «La Gran Vía», en La Construcción Moderna, 30-VI-1916. La escritura de cesión, en AM. Copia simple de la escritura de cesión de contrata de las obras que comprende el Proyecto de Saneamiento parcial del Interior de Madrid, Madrid, 1924.

⁴⁹ AM. Proyecto de Presupuesto Extraordinario para pago de las obligaciones..., Madrid, 1922.

1929-1930. En un momento en que las perspectivas presupuestarias del Municipio resultaban muy diferentes a las señaladas para principios de siglo, tal y como apuntó la primera Corporación republicana al destacar «la próspera situación económica» de un Municipio decidido a suscribir un empréstito por cien millones de pesetas⁵⁰. La finalización de las obras en el trazado más emblemático del «Futuro Madrid» coincide también con una conciencia oficial radicalmente distinta respecto a la realidad urbana. Frente a la definitiva definición del nuevo eje mercantil, la primera mitad del decenio de los treinta contemplará la eclosión de tensiones sociales generadas a la sombra del problema de la carestía y encarecimiento de la vivienda. Frente a las intenciones de intervención apuntadas en 1898 o 1906, la compleja —y aplazada— resolución de las futuras pautas de extensión.

⁵⁰ El entrecomillado, en AM. Antecedentes determinadores de su próspera situación económica, octubre de 1931, Madrid, 1931.