

UN NUEVO ORDEN URBANO: «EL GRAN MADRID» (1939-1951)

Sofía Diéguez Patao

Este artículo es una síntesis de las propuestas contenidas en el Plan General de Ordenación de Madrid, elaborado en 1941 (el llamado «Plan Bidager»).

El hilo conductor lo constituyen los apartados en que estaba dividido: capitalidad, ordenación ferroviaria, plan de accesos, zonificación, reforma interior, ensanche, industrialización, prolongación de la Castellana, extrarradio, suburbios, límites de la ciudad y poblados satélites.

El estudio no se reduce al análisis del propio Plan sino que, para lograr su más profunda comprensión, se ha recurrido al manejo de una amplísima documentación, de archivos y hemeroteca. De esta forma se han hecho patentes las continuas contradicciones existentes entre las propuestas teóricas, algunas incluidas en el Plan —tema de Capitalidad, por ejemplo—, pero las más difundidas a través de las Asambleas Nacionales de Arquitectura o la prensa diaria, y la práctica urbana de los años cuarenta.

EL análisis de un período tan complejo como el de la década de los cuarenta creemos que debe articularse en torno a dos ejes: la teoría y la práctica, y lo primero que constatamos es que ambos aspectos estuvieron disociados en estos años.

En los textos teóricos hay ideas, manifiestos, proclamas que postulan principios abstractos, concepciones ideales de la ciudad... La práctica no tendrá el más mínimo respeto a estos principios teóricos y seguirá una evolución paralela e independiente.

La «Ciudad del Movimiento», la «Ciudad Orgánica», «Madrid, Capital Imperial», son formulaciones que surgen al final de la guerra, se man-

The new order in the city: «El gran Madrid» (1939-1951)

The paper makes a précis of the proposals that were the core of the General Madrid Municipal Developing Plan, the so-called «Plan Bidager» of 1941.

Its unifying thematic is recognized through the headings that were given to each of its major sub-headings: Madrid and its being the Capital, and railway organization, access to it, its zones, reform within it, and its spill-over growth, industrialization, a lengthening of the Castellana, its out-skirts, its boundaries, its dormitory towns.

The paper is no mere bland study of this plan but, to the end of making it fully intelligible, goes to some pains in offering a far-reaching documentary background from archives and newspaper sources. In doing so, it has thrown into strong relief the continual and glaring contrasts as between the plan's theoretica postulates —Madrid as a Capital for example— likewise those most widely canvassed by the National Architectural Assemblies and the daily press and the grim facts of actual urban practice in Spain throughout the '40s.

tienen hasta mediados de los años cuarenta, y se van hundiendo poco a poco en las sombras del olvido, a medida que las circunstancias económicas y las contradicciones internas lo vayan aconsejando.

A la dificultad inicial para abordar los ambiciosos proyectos, atribuibles a la penuria económica, se une el vaciamiento producido cuando su carga político-ideológica queda desfasada ante los nuevos rumbos que iba adoptando el Régimen. Aunque desde la palestra oficial se hagan declaraciones en contra de los desequilibrios provocados por la especulación, se verán desbordados por la realidad del proceso económico que potenciaba el negocio inmobiliario.

Sofía Diéguez Patao es Profesora Titular de Historia del Arte. Universidad Complutense de Madrid.

Este artículo constituye un avance del libro, en prensa, que

con el mismo título será publicado en coedición INAP-Ayuntamiento de Madrid.

Los canales oficiales de organización de la profesión, la Dirección General de Arquitectura, las Asambleas Nacionales de Arquitectos, son los marcos para la elaboración de una serie de documentos, los más relevantes del año 1939, en los que se imparten las primeras directrices para afrontar el problema de la reconstrucción material del país, y donde se pugna por definir la «Ciudad del Movimiento». Con un lenguaje en el que se inflan las expresiones estilísticas se elabora todo el engranaje de una concepción «orgánica» de la planificación.

Son, por otra parte, intentos fragmentarios en los que participa un pequeño cenáculo de arquitectos agrupados en torno a Pedro Muguruza y, sobre todo, Pedro Bidagor, la personalidad más arrolladora de todo el período. Son Gaspar Blein, Pérez Mínguez, Jesús Iribas... o Víctor D'Ors, el más directamente vinculado a las ideas del fascismo.

Pero, a pesar de estos intentos, la falta clara de una ideología en Falange determinó que no existiese una teoría precisa de ciudad que, superados los primeros momentos de euforia falangista, tuviese la entidad suficiente como para poder contraponerse a los esquemas de ciudad apoyados por la oligarquía financiera. El modelo de planificación urbana falangista empieza pronto a considerarse contrario al sistema capitalista.

Los aspectos más significativos del «*corpus* teórico» elaborado son los relativos a la «Ciudad Orgánica» y la capitalidad de Madrid.

Pero ¿qué es la *La Ciudad Orgánica*, la «Ciudad del Movimiento»? En este punto es imprescindible recurrir a los documentos elaborados en los primeros años, fundamentalmente en la I Asamblea Nacional de Arquitectura («Plan de Ciudades»), y el *Plan de Urbanización de Salamanca*, de Víctor D'Ors. Es ahora, años 1939-40, cuando se intenta llegar a una formulación de la teoría de urbanización falangista. Esta tarea recaerá, prioritariamente, en el arquitecto Pedro Bidagor, que será el que lo intente de una manera más coherente.

Bidagor habla de la Ciudad como una «ordenación perfectamente jerárquica de los distintos elementos constituyentes, respondiendo a los diversos módulos de las organizaciones familiares, sindicales y políticas», y arremete contra las ciudades existentes en las cuales ha desaparecido ese sentido orgánico, debido a «un siglo de importación democrática y liberal». Y —dice Bidagor— «lo mismo que el Ejército ha terminado con la invasión política, nosotros, técnicos, ejército de la paz, vamos a terminar con un siglo de liberalismo urbano» (Servicios Técnicos de FET y JONS, 1939).

«La ciudad nuestra, la Ciudad del Movimiento, será una creación total, máximo de perfección al servicio de una misión superior: la misión universal y eterna de España... se mantendrá obediente a fines concretos... fines políticos... económicos... sociales.»

Después de definir así el programa de necesidades de la ciudad, el arquitecto debe plantearse

el método que le permitirá concretarlo, consistente en que «toda función diferenciada de la ciudad contará con un órgano preciso perfectamente definido y delimitado».

El paso siguiente consistía en prever la relación de unos órganos con otros. Tomando al hombre como modelo, en él se da una clara separación de órganos y funciones, Bidagor postula que de igual forma en la ciudad deben «separarse, jerarquizarse y armonizarse los intereses funcionales».

Por último, las partes, los órganos, se conjugan con el «todo», estableciendo una serie de redes, tantas como funciones, a las que denomina «sistemas de ciudad».

Tres son los núcleos fundamentales de la ciudad: el «representativo», sede de la dirección, el «central», que contiene los servicios propiamente urbanos, y los extremos o satélites, sede de la industria.

Algunas de las ideas de la «Ciudad Orgánica» serán incorporadas al Plan de Ordenación de Madrid (1941). Partiendo de la base de que la función suprema de esta ciudad era la capitalidad, tanto Pedro Bidagor como L. Pérez Mínguez se lanzaron a la aventura de concretar este concepto, buscando organizaciones formales adecuadas para representarla.

Serán varias las formas de denotar la *capitalidad*: respeto a los barrios de carácter histórico-artístico, concentración de los edificios que albergan las funciones del Estado, rehabilitar el alzado de la ciudad al Valle del Manzanares como «fachada representativa» (con la Catedral, el Alcázar y el Edificio de las FET y las JONS) y, por último, un plan de accesos de carácter representativo.

Es en la «Fachada representativa» donde se concentran las imágenes, las escenografías, más directamente vinculadas a la ideología falangista, su deseo de hacer ostensibles las jerarquías, y crear grandes espacios de masas. Este aspecto del Plan de Ordenación desaparece en el más absoluto silencio. Era previsible porque ya cuando, en 1939, L. Pérez Mínguez en la I Asamblea presenta su ponencia, «Madrid, Capital Imperial», era consciente de que sus propuestas chocaban con una realidad material incapaz de asumirlos. El, no obstante, pretendía dejar establecido el modelo. Sus ideas no tienen resonancia y ninguno de los arquitectos reunidos allí, en «un acto de fe», interviene al final de su disertación.

Esta indiferencia se percibe también en la prensa diaria. Esto es altamente significativo si se tiene en cuenta el papel que jugaba en la posguerra. Debidamente manipulada, contribuía a crear un mundo aparential que nada tenía que ver con el real y se esforzaba por reinventar la historia. Madrid, ciudad símbolo de la lucha antifascista, ¡qué paradoja!, llegará a convertirse en el símbolo de la «Nueva España», de tal forma que su nombre será sinónimo del franquismo (centro de imposición, de dictadura).

«Madrid, maldito por Dios, maldito siete veces, siete», exclama Giménez Caballero (1944, p. 23), expresando muy bien el odio de los vencedores por la ciudad conquistada.

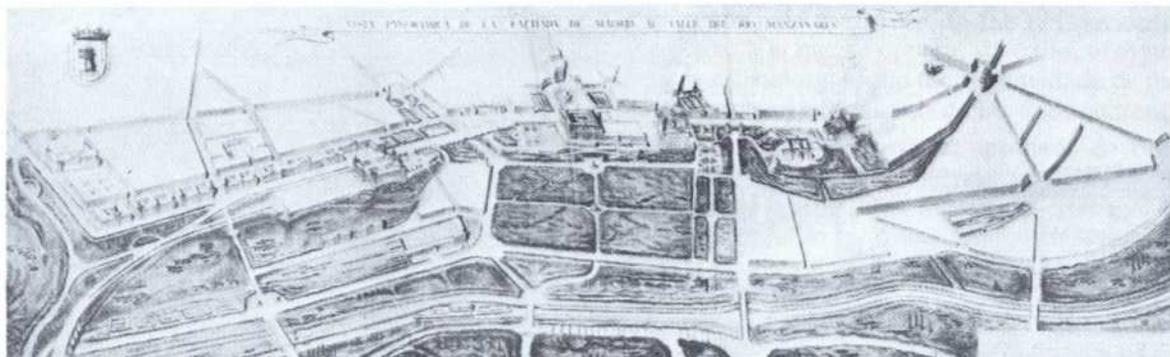


FIG. 1. Fachada representativa

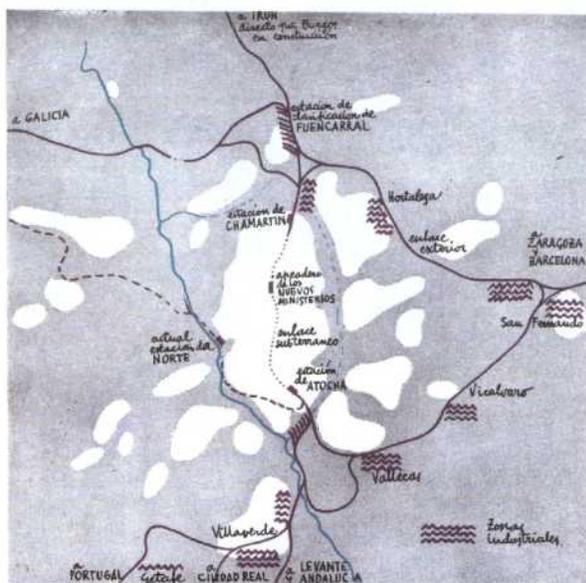


FIG. 2. Ordenación ferroviaria.

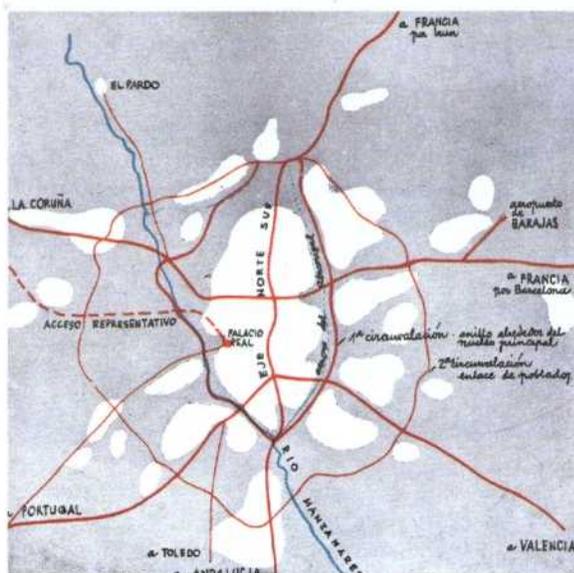


FIG. 3. Plan de accesos.

Cuando Madrid perdió la guerra, Madrid perdió su fisonomía y, aunque no se llegó, como propuso Jose Antonio (Rojas Ordóñez, 1940), a «prenderle fuego por los cuatro costados», forma drástica de abordar su transformación, sí hubo intentos firmes de borrar las huellas del Madrid republicano. Es, justamente, en este aspecto en el que más incidirán los medios de difusión. Contraponen el «antes» y el «ahora», el Madrid «rojo» y el Madrid «liberado», pidiendo, constantemente, un cambio de imagen de la ciudad.

Simultáneamente, la «Capital Imperial» verá cómo la práctica urbana margina todos los aspectos relacionados con el «programa de capitalidad»; el feudo de los sectores vinculados más directamente a Falange. La otra ciudad, la que se manifiesta con una coherencia más técnica, con una ideología menos nítida, aunque más efectiva, será la que se concrete en el Plan General de Ordenación y corresponde, claramente, a la ciudad del ca-

pital. Se harán, no obstante, algunas concesiones. Recogidas en el primer apartado del Plan («Capitalidad»), responden a una demanda política de valor simbólico y emblemático (1) (foto 1).

El segundo capítulo del Plan está dedicado a la *ordenación ferroviaria*, que debía llevar a cabo el MOP. Se abordaba el enlace ferroviario exterior de Madrid y el enlace subterráneo Chamartín-Atocha. Consistía, en definitiva, en terminar con ligeras variaciones las obras del Proyecto de Prieto de 1932.

En el tema de la ordenación ferroviaria se hacen, desde el primer momento, llamamientos al «realismo» —téngase en cuenta el avanzado estado en que se encontraban las obras al finalizar la guerra—, pero es significativo que la aceptación de la herencia anterior se manifieste, públicamente, desde los sectores oficiales. (Paz Maroto, 1939, o el folleto editado por el MOP en el que se divulgan las directrices del Plan.) (MOP, 1949.)

(1) Sorprende, no obstante, la poca entidad que tiene este apartado de *capitalidad*. En la revista *Gran Madrid*, órgano de difusión de la Comisaría de Urbanismo y dirigida a los profes-

sionales, sólo se publica una foto con la silueta de la «fachada representativa» y, además, de forma tal que pasa totalmente desapercibida.



La carretera de Extremadura desde la Casa de Campo



Carretera de Aragón por Ventas



Carretera de Andalucía por el Paseo de las Delicias



La carretera de Francia por la Avenida del Generalísimo

FIG. 4. Imagen de los accesos dada en la prensa.



La carretera de La Coruña por la Ciudad Universitaria



La carretera de Valencia por el Puente de Vallecas



La carretera de Extremadura por la calle de Segovia

El punto más controvertido fue la estación de Recoletos, a la que se oponía, sin éxito, el Ayuntamiento. Este organismo fue el convidado de piedra del proceso urbanístico de los años cuarenta.

La Ordenación ferroviaria, aprobada en 1946, fue trascendental para Madrid. Se cerraba una etapa de casi un siglo de indecisión al abordarse de modo conjunto todos los problemas, se condicionó la evolución posterior del ferrocarril madrileño hasta nuestros días, al decidir la orientación de los accesos ferroviarios, y tuvo repercusiones muy claras en la morfología del desarrollo de la ciudad, desde el punto de vista de su expansión física y la localización industrial (2) (foto 2).

El *plan de accesos* estaba concebido de forma tal que respondiese a una doble función: dotar a la ciudad de un moderno plan de accesos y una organización eficaz de sus trazados viarios, las seis carreteras radiales, y que contribuyese a crear una idea de ciudad más acorde con su función de «capitalidad» (foto 3). En este sentido, y dejando al margen el tema de los accesos representativos, se buscaba la ocultación de los suburbios, creados a lo largo de las carreteras, mediante «bloques pantalla», en aquellos casos en que no se podía dar un nuevo trazado a la carretera que la desviase de esas zonas. Es este aspecto, dibujar los accesos a Madrid con negras tintas y plantear la necesidad de cambiar la imagen que ofrecían, el más difundido por la prensa (foto 4).

El plan de accesos incluía también los «anillos de circunvalación», inspirados en la etapa anterior. El primer anillo (3) cumplía objetivos prácticos: unir los accesos principales sin necesidad de entrar en la población y limitar la ciudad. Pero también tenía un objetivo estético: el que desde esta vía se destacasen todas «las bellezas de la capital» y que desde cualquier ruta se pudiese entrar por la «Vía de la Victoria», la más significativa de los accesos de «representación».

El segundo anillo (4) tenía el carácter de vía comarcal de enlace entre los núcleos satélites. Es obvia la referencia a Zuazo.

En los documentos del año 1939 se criticaba la ordenación de tipo exclusivamente horizontal, la «zona de clase» y se proponía la «realidad material corporativa», que armonizaba los intereses de clase, o de zonas horizontales, con los intereses de producción, formando unidades orgánicas me-

(2) El ferrocarril exterior estaba concebido como base de la localización de las zonas industriales. Complementario de este Plan era el de accesos a la estación de Chamartín, que suponía la urbanización de grandes zonas del Norte de la ciudad. Era, en este sentido, una operación de urbanismo de ensanche.

(3) El primer cinturón estaba constituido por la vía del Abrónigal, la vía del Manzanares y la transversal del Norte por el Arroyo de los Pinos.

(4) El segundo anillo enlazaba los pueblos de Fuencarral, Hortaleza, Canillas, Canillejas, Vicálvaro, Villaverde, Carabanchel, Cuatro Vientos, Pozuelo, El Plantío y El Pardo.

dianete una «zonificación vertical», directamente dependiente del programa de producción.

Sin embargo en el Plan de Ordenación de 1941 se acepta la utilización de un instrumento racionalista como es el de la *zonificación* y se divide la ciudad en cinco grandes zonas (especiales, comerciales, residenciales, verdes e industriales), con usos diferenciados.

La propiedad privada se mostró disconforme con esta división porque consideraba que cualquier reglamentación en este sentido «lesionaba el concepto de pleno dominio de lo poseído» y no dudó en desbordar la zonificación teórica siempre que sus intereses así lo exigieran. De hecho lo que se produjo fue una división del suelo, en la práctica, que nada tenía que ver con la calificación oficial. Dependía del valor del suelo y de la mayor o menor accesibilidad a los puntos centrales de la ciudad.

Pero además de esta división del suelo llevada a cabo por la iniciativa privada (5), desde finales de los años cuarenta, los estamentos oficiales empezaron a hacer rectificaciones a la zonificación prevista en el Plan del 41, a través de los Planes Parciales y sus correspondientes ordenanzas.

El tema de la *reforma interior*, que había acaparado la atención de los arquitectos desde tiempo atrás, contará con una abundante literatura en los años cuarenta. Sobre él reflexionaron Paz Maroto, Blein, Muguruza, A. Palacios, P. Bidagor y la prensa le dedicó amplios espacios.

Las intervenciones en el centro tienen, desde siempre, una gran resonancia en la opinión pública, porque contribuyen a configurar la imagen de la ciudad. No es, por tanto, extraño que se le prestase tanta atención «literaria». El problema radicaba en que los arquitectos más lúcidos, un Bidagor por ejemplo, entendían el problema no como una mera cuestión de tráfico, sino de «desorden, de confusión, de caos de usos antagónicos» (Bidagor, 1941, p. 10). Esta concepción exigía abordar el problema en profundidad, tomando medidas drásticas que, indudablemente, chocaban con los intereses privados. Aunque un Gaspar Blein (1943, p. 5) asegurase que era el momento idóneo, «una vez enterrados los regímenes políticos liberales...», la realidad es que, como muchos, este aspecto del Plan quedó sin solucionarse.

En líneas generales se constata la carencia de ideas originales en este campo. De hecho dos de los grandes proyectos que se manejan con mayor asiduidad, el de la unión de la Plaza de Canalejas-Benavente y el de la Vía de San Francisco-Puerta de Toledo, son herencia del pasado. El primero se retoma de forma tan fidedigna, por parte de los Servicios Técnicos del Ayuntamiento, que su autor, el arquitecto Díaz Tolosana, presenta una reclamación (1943).

Grosso modo las opiniones sobre cómo debía procederse a la reforma interior van desde la reestructuración total, más bien destrucción salvaje, de un Antonio Palacios, a los que plantean reformas viarias puntuales, manteniendo el emplazamiento del centro, sin plantearse la creación de uno nuevo, en el eje Norte de la Ciudad, como era el caso de Bidagor.

Aparte de algunas intervenciones muy puntuales (Paseo del Prado, Puerta del Sol, Plaza Mayor...) la única realización significativa fue la unión de la calle de Princesa con la Gran Vía y la consiguiente reforma de la Plaza de España. Precisamente en esta plaza se producirá una de las primeras correcciones al modelo teórico de «fachada representativa», marcando el inicio del poder del capital inmobiliario (foto 5).

El *ensanche* será también motivo de reflexión. Se plantea que, antes de abordar futuras ampliaciones de la ciudad, es preciso terminar esta zona. Existían todavía abundantes solares que debían aprovecharse para dotar a sus barrios de espacios libres, de nuevas plazas.

Durante la década de los cuarenta el ensanche acaparará la escasa actividad constructiva y será allí donde empezarán a intervenir las inmobiliarias, en promociones de pequeño tamaño (Barrio del Niño Jesús, de Urbis).

Pero hay una zona del ensanche que tiene, durante estos años, connotaciones específicas. Es el barrio de Argüelles, uno de los más afectados por las destrucciones de la guerra, que centra las expectativas de un grupo de profesionales que esperan convertirlo en el «orgullo de la capital de España» (Diéguez, 1985, p. 1355).

Se pensaba que este barrio era el emplazamiento idóneo para los edificios ministeriales que necesitaba Madrid como «dirección política de la Nación». El Paseo de Rosales formaba parte de la «fachada representativa» y, por tanto, se destinaba a usos de «capitalidad» de máxima jerarquía (foto 6).

Pronto empiezan las mediatizaciones a esta tentativa. La Comisión de Fomento del Ayuntamiento (6) paraliza el proyecto de la Junta de Reconstrucción de Madrid porque, a su entender, este planteamiento supone el arrasamiento total del barrio. Lo que se proponía era que en Argüelles sólo se situasen los «Ministerios representativos de fuerza y espiritualidad». Esta disparidad de criterios entre el Ayuntamiento y la Junta de Reconstrucción será una de las constantes de la época.

Mientras tanto la presión de los propietarios de los inmuebles consigue arrancar licencias de reconstrucción y las posibilidades de realizar el magno proyecto para las manzanas de Rosales y las comprendidas entre la calle de Moret y de Romero Robledo se van alejando cada vez más. Tampoco el centro cívico (7), que reunía los usos de

(5) En sentido estricto es más correcto hablar de las incipientes compañías inmobiliarias que, como Urbis, se centraron en la utilización para sus negocios de suelo calificado como agropecuario e, incluso, zonas verdes.

(6) Véase documentación manuscrita del Archivo del Ministerio de Obras Públicas (163/70).

(7) El centro cívico de Argüelles afectaba a veintiocho fincas de cuatro manzanas, entre Martín de los Heros, Víctor Pradera, Marqués de Urquijo y Quintana. Comprendería el edificio de Falange, parroquia, iglesia, cine, edificios de viviendas, mercado. Su costo se estimaba en 25 millones de pesetas.



FIG. 5. *Perspectiva de la prolongación de la Gran Vía José Antonio en su arranque de la Plaza de España.*
Fuente: Arriba, 1 de abril de 1943.

mayor representatividad del barrio, ordenados de forma jerárquica, llegará a conformarse.

Pero es en Argüelles donde encontramos uno de los conjuntos urbanos más directamente influidos por el clima de posguerra: la Plaza de la Moncloa. Creada en función del Ministerio del Aire de L. Gutiérrez Soto, su valor simbólico, representativo, ahoga el aspecto funcional, como acceso viario a Madrid y como elemento coordinador de la propia ciudad (Diéguez, 1980, p. 168).

En el Plan General de 1941 se intentan hacer compatibles dos funciones que, en principio, se presentan como antagónicas: la capitalidad y la industrialización. Su conjugación es motivo de preocupación aunque, en realidad, los esfuerzos se centraran en acelerar el proceso de industrialización. Proceso que, pasados los años cuarenta, en los que el índice de emigración no es elevado, llevará a un incremento que desbordará las previsiones del Plan.

La dicotomía capitalidad-industrialización se intenta resolver mediante la separación tajante de ambas funciones. Para la primera se dejaría la ciudad conformada, mientras que para la industria se organizarían los núcleos satélites, en los que se reunirían los centros de trabajo, los barrios de vivienda y demás funciones urbanas.

Se plantea, pues, un claro desdoblamiento de la ciudad: frente al núcleo central, con una función política, administrativa y simbólica, se alza la periferia, segregada del cuerpo histórico, con una función productiva.

La concepción jerárquica del espacio se hará también patente en la localización de los usos: el arco Sur para industria y núcleos obreros; el Norte, para los núcleos residenciales. Las grandes zonas industriales se localizaban a lo largo del ferrocarril de cintura, cercanas a las vías de penetración a la ciudad, y a la de circunvalación exterior (Villaverde Alto, Vallecas, Canillejas, San Fernando y Hortaleza).

Es, desde luego, un avance que se tuviese en cuenta la necesidad de planificar zonas de carácter exclusivamente industrial y que se intentase sa-

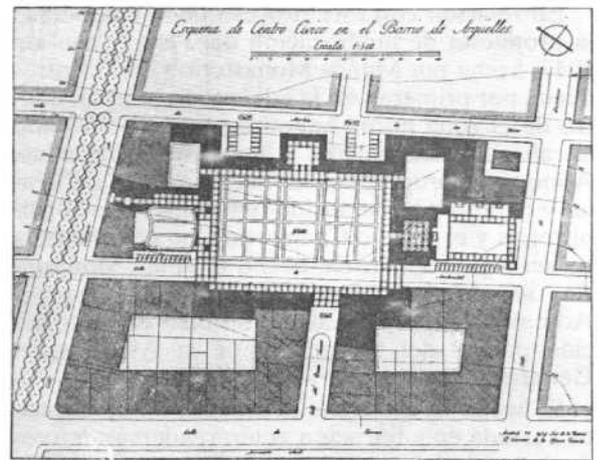


FIG. 6. *Esquema del Centro cívico del Barrio de Argüelles.*
Fuente: Rev. Reconstrucción, núm. 7, 1940.

car las industrias de la ciudad. Se aceptaba, no obstante, la existencia de núcleos industriales en barrios periféricos, para los que se arbitró la fórmula de «zonas de transición».

Pero las iniciales previsiones del Plan saltaron hechas pedazos en su confrontación con la realidad, toda vez que no se acompañaron de las necesarias inversiones en infraestructuras. Las industrias, en general, se siguieron emplazando en aquellos núcleos urbanos dotados ya de esa infraestructura, de forma que se generó un alto índice de congestión.

La Prolongación de la Castellana, motivo central del Concurso Internacional de 1929, será retomada en el Plan de 1941. Se estructura en torno a tres ideas básicas: considerar el Sector como un nuevo ensanche residencial; darle una función comercial, creando un segundo centro que descongestionase el antiguo y conferirle, mediante un tratamiento arquitectónico de inspiración ecurialense, un carácter representativo, como acceso a la capital del «Nuevo Estado».

Años más tarde, en 1947, se hace la primera modificación de estas previsiones mediante el proyecto parcial de ordenación del Sector. La modificación afectaba al sistema seguido para la distribución de las calles y para el tipo de vivienda. Se adopta, mayoritariamente, la manzana cerrada. Las modificaciones, «realistas» en palabras de P. Bidagor, que tenían como fin facilitar a la iniciativa privada su actuación en el Sector, se siguen arrojando con el lenguaje historicista, adecuado modelo de representación del Régimen.

Igual sentido, incentivar y apoyar a la iniciativa privada, tiene la aprobación, en el año 1948, de las «Normas para la Urbanización del Sector».

A finales de la década la urbanización de la zona recibe un impulso decisivo con la apertura de la calzada central de la Avenida del Generalísimo. Se abrirían así unas posibilidades que no pasarán desapercibidas para la iniciativa privada, que empieza a organizarse en pequeñas y grandes inmobiliarias.

En relación con este proceso debe entenderse la propuesta de modificación del Plan Parcial de 1947, hecha por Muñoz Monasterio (1951). Introducía, por primera vez, la edificación abierta, dentro de la zona normal de ensanche, modificando las alineaciones iniciales y aumentando las altas. Aunque su propuesta está hecha a nivel particular y para un área reducida (entre los Nuevos Ministerios y el estadio Chamartín), no por ello deja de ser significativa. De hecho el «Plan Monasterio» se verá refrendado, en 1954, por la propia Administración que redacta un plan de rectificación parcial del Sector NE de la Avenida del Generalísimo.

El hecho de modificar la ordenación de manzana cerrada en edificación abierta, además de producir un evidente cambio en la imagen del espacio urbano, respondía a las modificaciones que se estaban operando en el sistema económico. Se pasaba de una economía dirigida a una incipiente economía de mercado, donde la iniciativa privada, con la benevolencia de la Administración, tan dura en otros aspectos, empezaba a operar libremente.

La Avenida del Generalísimo fue concebida como una pieza clave del concepto de capitalidad. De los bloques racionalistas propuestos por Zuazo se pasó a un despliegue historicista para la configuración de la silueta de la ciudad del «Nuevo Orden» (Diéguez, 1982, p. 55). La evolución del planeamiento del Sector muestra claramente lo que es la tónica general de este período. Un Plan que nace como exponente de un determinado momento político, cuando llega la hora de las realizaciones, se transforma para adaptarse a los intereses de la iniciativa privada, intereses especulativos en último término.

El *extrarradio*, tal como se define en el Plan General del 41, son los sectores de edificación desordenada que están en contacto directo con el casco y sus barrios. Como tal se caracterizan los sectores de Cuatro Caminos a Tetuán, Chamartín de la Rosa, de Prosperidad al Retiro y ribera izquierda del río Manzanares.

Las líneas fundamentales en las que se basaba su organización consistían en la creación de una red viaria que hiciese de drenaje y sirviese de comunicación y enlace. La puesta en marcha de un sistema de división sucesiva, cuyo desarrollo se iniciaba en la organización de cada zona y terminaba en la ordenación completa y detallada de sus márgenes. La zonificación paulatina de cada sector, de acuerdo y en relación con sus zonas inmediatas. El establecimiento de unas ordenanzas especiales que regulasen la edificación y su uso y la determinación de unos programas de realización ajustados al Plan General.

En general, el criterio seguido fue higienista de apertura de vías transversales, con la intención de sanear el conjunto. Al nivel de ordenación residencial el Plan, que establece cinco tipologías edificatorias, no consiguió que se cumplieran sus previsiones al fracasar la pretendida desdensificación de los núcleos compactos (pasando de edificación

intensiva a semiintensiva), ni llevarse a cabo la creación de grandes espacios de ciudad-jardín. Lo que sí se consiguió con el Plan fue permanentizar a la población con menos poder adquisitivo en los sectores más alejados de la ciudad, marcando claramente una segregación del espacio.

Un índice de la gravedad que empezaba a tener el problema de los *suburbios* son las cifras manejadas por los representantes de la Administración. Se calculaba que en los treinta núcleos suburbanos existentes vivía una población de 400.000 personas. No obstante, el problema de los suburbios se tratará en los años cuarenta sólo al nivel ideológico de planes y propuestas. Es al doblar la década de los cincuenta cuando los suburbios, que acogen al 20 por 100 de la población (Castells, 1977, p. 60), se convierten en motivo de seria preocupación para la Administración.

Es habitual leer en los medios de difusión de aquellos años llamadas de atención respecto a la situación, potencialmente conflictiva, que se podía generar en los suburbios. Pero el poder contaba con un aparato represivo que le garantizaba el necesario control social y, por tanto, no era urgente prever medios económicos para el alojamiento de los, todavía, escasos inmigrantes. Se toleraba que autoconstruyesen sus ínfimas viviendas en zonas calificadas como verdes o rústicas. En la práctica, esta política de *laissez faire* suponía la anulación de uno de los objetivos del Plan: el control del crecimiento de la ciudad.

La ordenación de los suburbios implicaba, siguiendo las directrices del Plan, su delimitación mediante espacios verdes o ineficaces, tratando así de evitar que siguiesen extendiéndose como una mancha de aceite. Después se procedía a su «redención», dividiendo la zona en barrios y actuando en cada uno de ellos. La edificación era baja, en general, excepto en las márgenes de las carreteras, donde funcionan como «fachada» (cinco plantas).

Era competencia del Ayuntamiento afrontar el problema de los suburbios, siempre que se localizasen en los límites municipales. Por esta razón se convirtió, una vez más, en el blanco de todas las críticas, aun cuando no le correspondiese, por emplazamiento, resolver el problema.

Toda la literatura de la época insiste en la necesidad de *limitar la ciudad* mediante anillos verdes, a imagen de la ciudad histórica cerrada por murallas (foto 7).

Se definían tres anillos, con una disposición concéntrica, completados con «cuñas» que penetraban en el casco y se relacionaban con los parques urbanos. De esta forma los núcleos de edificación se convertían en «islas de vivienda y trabajo sobre un fondo general verde».

El modelo de organización espacial adoptado se basaba, pues, en la limitación del núcleo urbano y en el desarrollo separado de los pueblos periféricos (anexión de 28 municipios) y de los poblados satélites de nueva creación. Se consagraba el principio de «expansión discontinua».

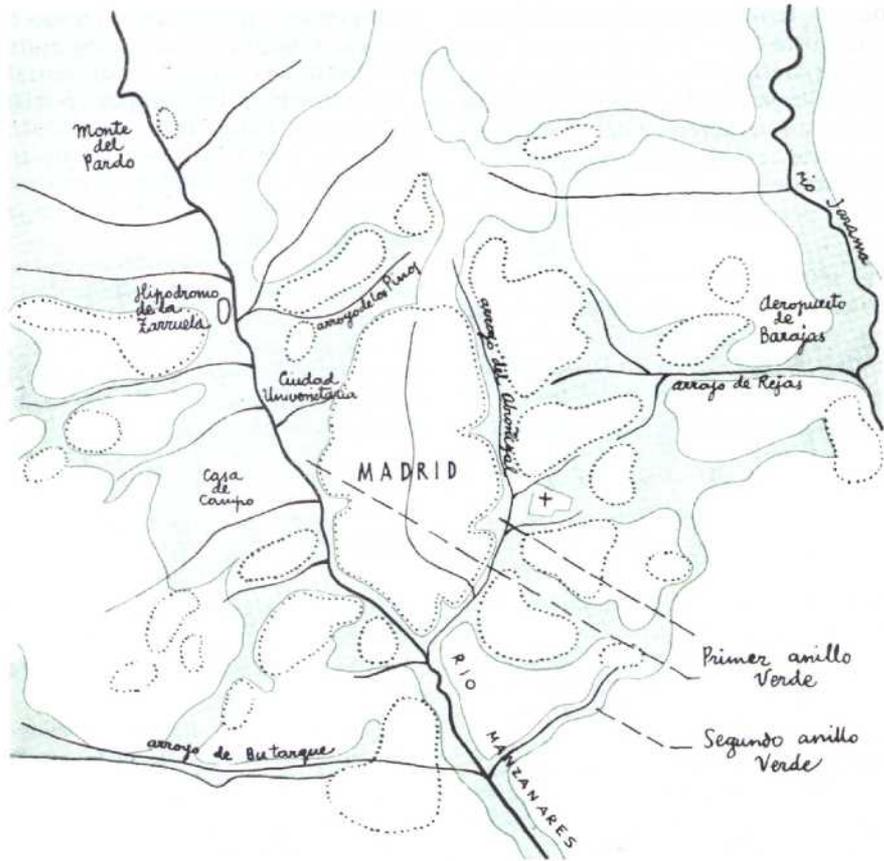


FIG. 7. Anillos verdes.

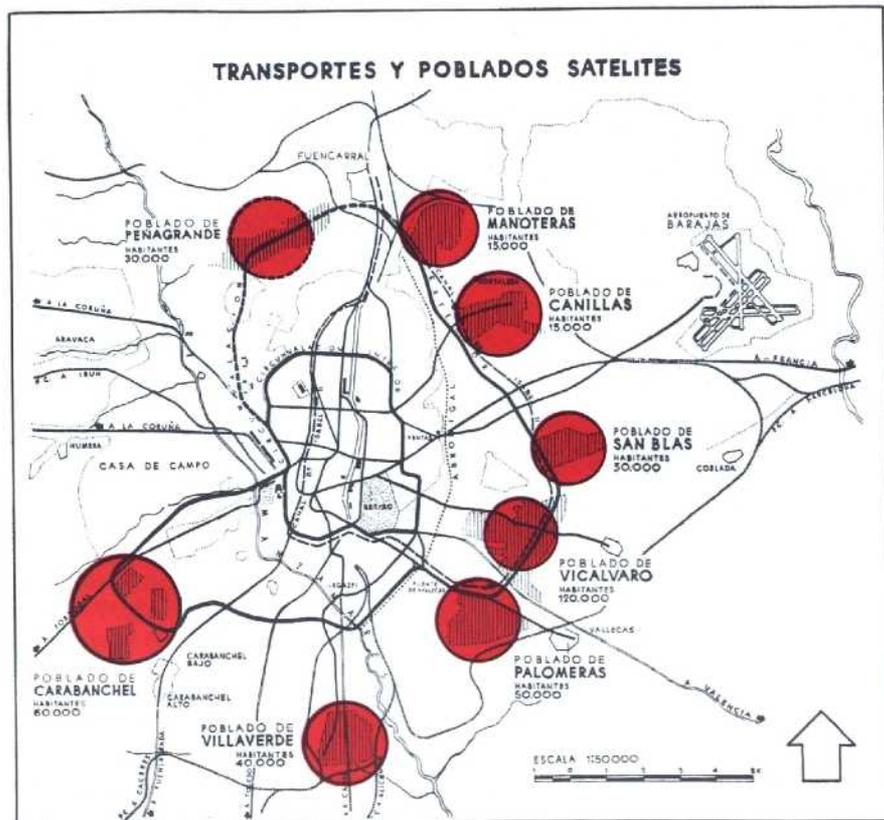


FIG. 8. Poblados satélites.

El fracaso de esta tentativa no sólo vendría por el proceso inmigratorio de los años cincuenta, sino que ya en estos primeros años de posguerra los sectores profesionales se dieron cuenta de la dificultad que entrañaba la concreción del primer anillo debido a la fuerte resistencia de los propietarios a desprenderse de unos terrenos que iban a tener, en un corto período de tiempo, una fuerte revalorización.

Como ya se ha señalado el crecimiento de la ciudad se concebía en función de una constelación de núcleos urbanos, de *poblados satélites*, localizados entre los dos anillos verdes. Cada uno de estos núcleos estaba limitado por una faja periférica de terreno, que debía permanecer libre de edificación

para evitar el temido crecimiento en «mancha de aceite», y tendrían una cierta autonomía al estar dotados de los servicios indispensables.

Se proponían tres grupos: poblados al servicio de las zonas industriales, poblados de albergue de población con bajo nivel adquisitivo y poblados de residencia de habitantes con un mayor poder adquisitivo, deseosos de vivir en contacto con la naturaleza (foto 8).

Condición *imprescindible* para que se hubiese podido concretar esta política de crecimiento era disponer de abundante suelo a un precio económico y contener, en suma, la especulación que, como decía Bidagor en 1954, se había convertido en un «dogal que ahoga el porvenir de la ciudad» (Bidagor, 1954, p. 3).

BIBLIOGRAFIA

- BLEIN, G. (1943): «La congestión de Madrid y la reforma interior», *Arriba*, 9 abril, p. 3.
- BIDAGOR, P. (1941): «Orientaciones sobre la reconstrucción de Madrid», conferencia pronunciada y publicada por el Instituto Técnico de la Construcción y la Edificación.
- (1954): «El problema del suelo en los alrededores de Madrid», *Rev. Gran Madrid*, núm. 24.
- CASTELLS, M. (1977): *Ciudad, demografía y socialismo*, Madrid, Ed. Siglo XXI.
- DIAZ TOLOSANA (1943): *Los dibujos y cuartillas de la Técnica Municipal aprobados por el Ayuntamiento de Madrid, para el estudio de la vía de enlace Canalejas-Benavente son una mala copia del proyecto primitivo de la Gran Vía Circular*. (Legado Fernández Shaw, COAM.)
- DIEGUEZ PATAO, S. (1980): «La Moncloa», *Madrid*, vol. V, Ed. Espasa-Calpe.
- (1982): «La Avenida del Generalísimo madrileña: los años cuarenta», *Rev. Storia della Città*, núm. 23, julio-septiembre, 1982.
- (1985): «El barrio de Argüelles y la Fachada Representativa», *II Simposio de Urbanismo e Historia Urbana*, Ed. Universidad Complutense de Madrid.
- GIMENEZ CABALLERO, E. (1944): *Madrid nuestro*, Ediciones de la Vicesecretaría de Educación Popular, Madrid.
- JUNTA DE RECONSTRUCCION DE MADRID (s. s./f.): *Proyecto de Ordenación barrio de Argüelles*, Archivo del Ministerio de Obras Públicas, 163/70.
- MAROTO, P. (1939): *Plan General de Ordenación, reconstrucción y extensión de Madrid*, Madrid, Artes Gráficas Municipales.
- MOP (1949): *El Apeadero en la Avenida de Calvo Sotelo (Recoletos) y los enlaces ferroviarios de Madrid*.
- MUÑOZ MONASTERIO (1951): «Un proyecto parcial para la Avenida del Generalísimo», *Rev. Gran Madrid*, núm. 14.
- ROJAS ORDOÑEZ, E. (1940): «Hay que cambiar la fisonomía de Madrid», *Informaciones*, 2 de febrero, p. 1.
- SERVICIOS TECNICOS DE FET Y JONS (1939): *Texto de las sesiones celebradas en el Teatro Español de Madrid por la Asamblea Nacional de Arquitectos los días 26, 27, 28 y 29 de junio de 1939*.