

Orden y desorden en el plan de Madrid del 41.

Luis Azurmendi

Ultimamente existen algunas reconsideraciones en torno de la crítica histórica de los primeros años de postguerra. En el campo de la Arquitectura y el Urbanismo parecen materializarse en dos grandes corrientes que, por su importancia, deben exponerse como preámbulo de este trabajo.

Por un lado existe la opinión de quien entiende la «nueva Arquitectura», y en nuestro caso los trazados de la Ciudad, como un quiebro cultural con la época anterior. El «nuevo orden» supone entonces, junto a la destrucción de las bases políticas anteriores, la concepción de un entorno diferente, autónomo y desligado históricamente.

Al otro extremo, y más recientemente,¹ se recoge la opinión de que el nuevo proceso que se abre en 1939, tiene claras conexiones con las etapas anteriores y en consecuencia, en el campo de la Arquitectura y el Urbanismo, los modelos nuevos son, sino los mismos, similares a las concepciones precedentes y que, por las circunstancias del momento, han sido adecuadamente disfrazadas con el ropaje propio de la exaltación nacional y del historicismo.

El estudio del primer modelo de intervención urbana de postguerra en Madrid, el Plan de Ordenación de 1941, cobra singular importancia al suponer la primera interpretación teórica de la Capital del Nuevo Orden. Si bien parecen definitivamente establecidas sus conexiones morfológicas con los modelos urbanos de la etapa anterior y muy concretamente con la República,² aquí, tras una breve descripción de estos antecedentes, se formulará más detenidamente el análisis de sus propuestas, pues, como veremos, tras el bagaje propagandístico propio del momento, no sólo se oculta la servidumbre de estos modelos, sino, y más bien, una concepción de la ciudad que se debatirá entre las propuestas del primer tercio de nuestro siglo y la tradición urbana abandonada en la segunda mitad del siglo XIX.

Será la propia práctica urbana quien, aún manteniendo los símbolos o emblemas urbanos del Nuevo Orden, desmontará esta ambivalencia hacia situaciones muy alejadas del modelo teórico hasta prácticamente invalidarlo.

Y esto sucederá en los primeros momentos de exaltación nacional y en la época autárquica³ y no,

como se ha supuesto, en las posteriores etapas de desarrollo.

La validez del modelo queda cuestionada, pues, desde el momento mismo de su formulación y las razones de su abandono, al menos en sus aspectos fundamentales, habrá que buscarlas en el propio marco de los años cuarenta.

Pasaré a describir, aunque brevemente, los antecedentes, tanto del modelo formal que preside el Plan 1941 como de aquellos episodios urbanos que, más o menos ocultos, reaparecerán en la ciudad de postguerra.

Posteriormente se realizará un análisis más detenido de las propuestas formales del Plan 41 para, finalmente, describir aquellos «hechos urbanos» que invalidarán algunas de sus propuestas fundamentales.

Aproximación histórica

El Madrid que hereda el primer tercio de nuestro siglo viene definido morfológicamente por dos áreas concéntricas al núcleo originario de la ciudad primitiva: El Ensanche del siglo XIX y el posterior desarrollo del Extrarradio ya al doblar nuestro siglo.

El primero es consecuencia del primer modelo de intervención urbana de la sociedad burguesa: El Plan de Ensanche de C. M. Castro en 1859.

Esquemáticamente supone el trazado de una malla cuadrículada delimitada por un cinturón de Ronda, en torno al primitivo núcleo de la Ciudad. Modelo similar al propuesto por Cerdà para Barcelona, pero que aquí, en Madrid, supondría una raquítica concepción de la obra de Cerdà, consecuencia de intereses localistas que posiblemente obstaculizaron su intervención en nuestra Ciudad, pero que la impusieron en Barcelona por encima del proyecto Rovira.

A principios de nuestro siglo, surge en torno a este ensanche, que aún tardará un siglo en completarse, un anillo de edificación marginal, el Extrarradio, que va a iniciar el típico crecimiento en «mancha de aceite», consistente en la edificación en los bordes de los accesos a la ciudad dejando vacíos intermedios para después ocuparlos y reiniciar el proceso de crecimiento.

Tenemos, pues, definidas a principios de siglo tres zonas diferenciadas morfológicamente: el casco histórico, el Ensanche del XIX y lo que se denominó el Extrarradio caracterizado por su desarrollo anárquico y marginal.

Las condiciones de crecimiento de la Ciudad, los desequilibrios sociales que atraviesa la época y el ser ésta, en gran medida, el marco del protagonismo político, obliga a los diversos sectores del poder a controlar este crecimiento a través de su intervención en la Ciudad.

1. C. Sambricio será quien más certeramente proponga esta nueva perspectiva.

«Por una posible arquitectura falangista». Rev. Arquitectura, número 199. Marzo 1976.

2. F. Terán establece la continuidad del modelo que denomina «culturalista universal» en la propuesta de postguerra.

«Notas para la historia del planeamiento de Madrid». Ciudad y Territorio, núm. 2-3/76.

3. Aún aceptando el dudoso término de «autarquía» debemos limitarlo al período 1945-1951.

Esta intervención, en una rápida lectura del momento, se ve reflejada en una multitud de proyectos y concursos más interesados en el urgente saneamiento de la ciudad que en un planeamiento integral de ésta. Gran preocupación de estos primeros años de nuestro siglo fue precisamente el extrarradio, a quien el Ayuntamiento, a través de Núñez Granés, dedicó gran parte de su actividad. Cuando estas áreas marginales de la ciudad alcanzaron los límites geográficos de las depresiones del río Manzanares y del Abroñigal, hicieron más conflictiva la situación urbana debido a las continuas epidemias que provocó la falta de saneamiento de sus cauces. Surge así la intervención directa del Estado que emprende la tarea de crear las infraestructuras del nuevo Ensanche convocando una serie de concursos. Entre los proyectos presentados destaca uno, la ordenación del valle del Manzanares,⁴ de C. Mendoza Sainz de Argandoña, que desechado en aquel momento, volverá a surgir, entre las ruinas de la postguerra, acompañando a los proyectos triunfalistas de los años cuarenta.

Cabe destacar aquí, también, alguna de las operaciones urbanas que, en estos años, protagonizaron parte del crecimiento de la ciudad. Entre ellas, por su importancia, destaca la labor de la Compañía Urbanizadora Metropolitana que combinando sus inversiones en infraestructura (la línea de Metro Sol-Cuatro Caminos), con las expectativas generadas en los terrenos circundantes, realiza operaciones de gran envergadura como la construcción del sector Reina Victoria que abarca un amplio arco del sector Norte de la ciudad. No será difícil rastrear luego la reaparición de estos grupos económicos en el marco de la «nueva España».

Otras operaciones, sin embargo, limitarán su intervención al centro de la ciudad abriendo nuevas vías de comunicación en el casco antiguo y cuyas declaraciones de principios no siempre concuerdan con los intereses económicos que las presidieron. Recordemos aquí la apertura de la Gran Vía, posible consecuencia de la mala ubicación de las estaciones de ferrocarril, o los proyectos de reforma interior posteriores, como los de Palacios o de Oriol, donde, tras los principios de saneamiento urbano y «descongestión», se mantienen los centros que las producen a costa de liquidar el pasado histórico de la ciudad.

Pero estamos ante proyectos parciales que no alcanzan a protagonizar un modelo urbano integral hasta que no se logra conectar con los movimientos centroeuropeos de los años veinte.

Mientras tanto, y desde el Ayuntamiento, hombres como G. F. Balbuena dedicaron gran parte de su actividad a difundir y poner en práctica las nuevas teorías de planificación integral de la ciudad y crearon un movimiento de opinión que tendría gran repercusión en años posteriores. Así su intervención, también, en la ordenación del Manzanares, importando las ideas de zonificación y configurando un espacio verde en torno a la gran ciudad, sería una de las bases que luego, en la postguerra, servirán de marco a la fachada del Gran Madrid.

Estas nuevas teorías de intervención urbana que van introduciéndose en nuestro país, son herederas de los esquemas de la «ciudad Jardín» de finales del siglo pasado, y que a partir de los años veinte confluirán en la elaboración de «modelos» urbanos de universal aplicación. Entre ellos destaca el Plan de Moscú de Chestakov (1924), donde la búsqueda de un orden urbano estructurado, organizado y diferenciado morfológicamente es más patente. El «modelo» consiste en el trazado de un sistema de anillos verdes en torno

al casco histórico. Entre ellos se sitúa una constelación de «satélites» o unidades urbanas dependientes de la gran ciudad que protagonizarán su crecimiento.

El sistema será completado por una red viaria radioconcéntrica donde los ejes radiales serán penetraciones de cuñas verdes que ponen en comunicación ciudad central y territorio rural. Será éste el modelo constantemente utilizado para Madrid al final del primer tercio de siglo y que, ya en la postguerra, se repetirá en el Plan de Ordenación de 1941.

Al borde de los años treinta y ante la ya clara necesidad de una intervención general en la ciudad, se convoca un concurso internacional para la ordenación de Madrid. Hombres como Mercadal y Balbuena que han servido ya de puente con los movimientos europeos, fundamentalmente a través de Jansen y Bonatz, participarán activamente en el concurso, unos en su organización y otros con sus proyectos. Es aquí, en definitiva, donde el contacto con la cultura europea es más evidente y la utilización del modelo descrito será ya un hecho generalizado.

Entre los proyectos presentados en el concurso conviene destacar el de Zuazo-Jansen, donde la ciudad queda vertebrada en un eje central N-S, la Castellana, que recogerá los grandes sistemas de comunicación y marcará una importante dirección de crecimiento.

En torno a la ciudad central un gran anillo verde limitará su extensión, donde exteriormente se apoyará un sistema de núcleos satélites al modo descrito en el modelo general.

Dentro de esta misma tendencia, ya en la República, es aprobado en 1933 el Plan General de extensión de Madrid, elaborado por la Oficina Técnica Municipal, y que manteniendo el criterio general del modelo radioconcéntrico, acentúa la importancia de un primer anillo de circunvalación a la ciudad por las depresiones del Manzanares y el Abroñigal. Idea ésta que posteriormente será recogida en la postguerra para constituir una de las bases del Plan de Ordenación de Madrid de 1941: el primer anillo verde y la fachada de la ciudad.

Pero ya el país queda envuelto en la tragedia de la guerra civil. Aún así dos documentos más, en diferentes campos de la contienda, uno en Salamanca y el otro en Madrid, van a cerrar el primer tercio de nuestro siglo.

El primero, patrocinado por Alcocer, futuro alcalde de Madrid, y redactado por Paz Maroto,⁵ hombre ligado al Ayuntamiento y al concurso del 29, está curiosamente exento de énfasis monumentalista o triunfalista, recoge los criterios precedentes y será una aportación al futuro plan de postguerra, pues el autor, como veremos, participó en su elaboración.

El otro plan, Plan Regional, patrocinado por Besteiro, también en el año 39, introduce importantes variables, sobre todo en torno al marco territorial de aplicación e influencia de la ciudad, pero mantiene la misma trayectoria manifestada en el concurso del año 29 para el Plan de Ordenación de Madrid.

El Plan General de Ordenación de 1941

Terminada la guerra y ante una ciudad totalmente traumatizada por sus efectos se comienza la tarea de su reconstrucción. Con este fin se crea, en el año 1939, la Junta de Reconstrucción que organiza una Oficina Técnica con la misión de ejecutar un Plan de Ordenación para Madrid.

4. En 1908 fue convocado concurso para la canalización del río Manzanares que fue declarado desierto.

5. «El futuro Madrid». Paz Maroto. Salamanca 1939.

La Oficina Técnica será dirigida por el arquitecto Pedro Bidagor, inspirador y artífice de toda la tarea urbanística española de postguerra. Titulado en Madrid, en el año 1931, colaborador de Zuazo, llega a presidir en plena guerra las reuniones que sobre temas urbanos se desarrollaban en los locales de la CNT en Madrid. Allí, junto a Luis Moya, González Cedo, Carlos de Miguel, Alemani, G. Blein y un amplio grupo de profesionales, va alcanzando un reconocido prestigio entre sus compañeros. Aquellas reuniones fueron el enlace entre dos etapas trágicamente contrapuestas, y Bidagor, su artífice y animador, será quien protagonice el desarrollo de la última de ellas, que comienza con el Plan de Ordenación de Madrid (1941).

Se comienzan los trabajos en 1939 y, en Abril de 1942, se realizará una exposición restringida en el Palacio Real para presentar al General Franco el nuevo Plan de Madrid.

En 1944 se aprueban las Bases para la Ordenación Urbana que fueron desarrolladas por Ley en 1946, donde se aprueba el Plan. En esta Ley se crea también la Comisión de Urbanismo y el cargo de Comisario como garantía de su cumplimiento. El primer Comisario fue Pedro Muguruza, que al término del primer año fue sustituido por Francisco Moreno. Bidagor continuó su labor en la dirección de la Oficina Técnica.

El amplio conocimiento que el equipo de la Oficina Técnica tenía sobre la ciudad fue reforzado por un entusiasta trabajo de información urbana, verdadero modelo de investigación en su momento.

Sin embargo, al margen de lo que esta información aportó y de los recientes movimientos culturales regresivos, las directrices teóricas fundamentales para el trazado de la capital de la nueva España responden a una meditación y práctica asimiladas con anterioridad a los movimientos fascistas. Sus ideas no podían ser, lógicamente, producto de un efímero, aunque contundente, clima de exaltación nacional, pero sí serían enfatizadas a través de un apropiado lenguaje propagandístico.

Y estas directrices teóricas fundamentales no son otras, en el fondo, que las que presidieron el modelo formal de las propuestas de intervención urbana a partir de 1929. Si bien, ahora, el modelo queda depurado hasta rayar los límites de la utopía, identificándose con la propuesta formal de Chestakov para Moscú en el año 1924.

Se propone definir un recinto central, la ciudad clásica, con un amplio anillo verde que lo rodee y a partir de él un sistema de accesos radiales que, acompañados de cuñas verdes, pondrán en comunicación la ciudad y su entorno. Más alejado, un nuevo anillo verde concéntrico recogerá a los antiguos núcleos, que servirán de base a los «satélites» o «nuevos poblados» en el caso de Madrid, y que, como unidades autónomas, cumplirán una función productiva y de expansión al servicio de la ciudad central. El crecimiento vendrá delimitado por nuevos anillos que establecerán el marco de desarrollo de la ciudad. Un trazado de líneas de circunvalación concéntricas completarán la definición del modelo.

Pero esta propuesta teórica, asumida por Pedro Bidagor en los primeros momentos de la postguerra y en una ciudad que debe convertirse en «Capital Imperial», adoptará connotaciones muy alejadas de este primer esquematismo.

Así y a modo de introducción transcribo unas líneas del folleto de presentación del Plan que sirve de una valorativa declaración de principios en relación a planteamientos anteriores: «Frente a la situación anterior de igualdad y libertad que en la ciudad se

traducía en uniformidad de trazados y preocupación de líneas y no de órganos y en la anarquía de usos en todo el suelo urbano y extraurbano, la tendencia actual, coincidente con la tradición cortada a mediados del siglo pasado, es la de establecer límites a las diferentes actividades y sentar el principio de la colaboración y armonía de todos los sectores que intervienen en la ordenación y expansión de la ciudad, para contener las libres competencias y las especulaciones desenfrenadas que habían roto los principios de ordenación interior y exterior clásicos en la ciudad».⁶

Frente a esta anarquía de las etapas anteriores se propone ahora la vuelta a principios tradicionales de organización espacial donde la jerarquía de valores que preside la colectividad urbana debe manifestarse a través de la lectura morfológica de la ciudad.

Así, junto al modelo teórico de la anterior etapa, aparecerá ahora el modelo tradicional de las ciudades clásicas españolas, pues éstas suponen una doble concepción del hecho urbano cuyas conexiones culturales con el fascismo deberían estudiarse con mayor detenimiento.

Por un lado la relación ciudad-campo, lo urbano y lo rural llegará a suponer, como en la tradición clásica, una contundente definición y delimitación del recinto urbano, con sus atribuciones simbólicas dominantes, frente al territorio rural.

Por otro lado, el perímetro de la ciudad (el cierre de las ciudades clásicas), se convierte en fachada cuya lectura y el contenido de su silueta, denotarán el orden jerárquico «natural» que preside su organización social.

Ambos criterios son asumidos ahora por la propuesta del Plan 41 y la intervención en la ciudad tratará primero de definir sus límites frente al territorio rural, para después dotarla del lenguaje simbólico propio de la Capital del Nuevo Orden. Su crecimiento se absorberá por pequeñas ciudades satélites, autónomas, que dispersas en el entorno queden segregadas del cuerpo histórico de la ciudad.

Pero Madrid, con el continuo crecimiento marginal de su extrarradio, ha absorbido sus límites clásicos fundiéndolos en un continuo urbano que imposibilita la utópica visión que se propone.

Se impone, pues, una decidida intervención para rescatar en la Capital del Nuevo Orden las características del orden tradicional.

Es necesario, en primer lugar, configurar y delimitar cuál es el nuevo recinto de la ciudad donde se desarrollen las funciones de Capitalidad. Es aquí donde se conecta («utiliza» diríamos) los modelos morfológicos anteriores a 1939 aunque, y esto también debería establecerse con claridad, sus fines sean, al menos aparentemente, bien distintos. De aquel modelo, y con este fin, se propone un primer anillo verde que, ya expuesto desde las propuestas de Fdez. Balbuena en el valle del Manzanares, se continúa ahora más decididamente a lo largo del valle, recogiendo los trazados barrocos, las entradas y los puentes de la ciudad, para en el vértice Sur y con un giro brusco, ascender por la depresión del valle del Abroñigal hasta el Norte y allí, por el arroyo de los Pinos, cerrar un anillo en torno a la ciudad.

Delimitado el recinto urbano por este primer anillo de las depresiones del Manzanares y el Abroñigal queda ya, a lo alto, configurado el marco urbano que debe absorber los supuestos básicos de la Capitalidad que, como dice el Plan del 41, serán «la Organización eficaz

6, 7, 8 y 9. «Ordenación General de Madrid». Junta de Reconstrucción de Madrid. Madrid 1942.

de la Dirección Política y Económica de la Nación, la Exaltación de los valores tradicionales que nos unen espiritualmente a nuestro pasado histórico y la Representación simbólica material de la realidad, la fuerza y la misión de España».

Es preciso ahora, y con estos principios, organizar su fachada de forma que estos atributos espirituales queden representados en ella. En la vertiente Oeste existe ya la fachada típica madrileña del siglo XVII que será utilizada como pieza urbana fundamental en el modelo formal propuesto. Por el Este no existe fachada alguna y será plataforma teórica para un alucinante proyecto del arquitecto Pedro Muguruza.

Será, pues, la cornisa del Manzanares, con el conjunto urbano del siglo XVII, quien retiene la atención del plan porque «reúne el paisaje típico velazqueño de la Sierra madrileña, la belleza de las luces de Poniente, el prestigio histórico de los recintos antiguos con el recuerdo de la primera Reconquista, la tradición Imperial de esta fachada, la emoción de la lucha y la Victoria de la Segunda Reconquista, y por lo tanto la «Capitalidad debe organizarse, exaltarse y representarse en el Valle del Manzanares», y allí también deben situarse los tres «edificios simbólicos de la máxima evocación nacional correspondiendo a los principios vitales de la Nueva España. La Religión, la Patria y la Jerarquía se expresan en la Catedral, el Alcázar y el nuevo edificio de FET y de las JONS emplazado en el solar sagrado del Cuartel de la Montaña».⁷ Completará este conjunto la construcción del gran embalse del Manzanares, antigua y repetida idea ésta en la historia de nuestra ciudad, y la ordenación del derruido barrio Argüelles donde se situarían los edificios ministeriales.

Definido el núcleo de la ciudad, su fachada y entorno, debe dotarse al conjunto de unas entradas representativas de tipo político.

Para ello se desdoblaron del sistema radial de accesos general tres vías representativas: la vía Victoria, la vía Imperio y la vía Europa. He aquí una de las paradojas del Plan: el desdoblamiento de elementos, uno simbólico, funcional el otro, que al correr el tiempo seguirían diferente suerte y que, como veremos, vendrá repitiéndose a lo largo de las propuestas siguientes.

La vía Victoria pretendía configurar uno de los escenarios monumentalistas más significativos del Plan. Consistía en un gran eje representativo que uniría la carretera de La Coruña con la fachada monumental a través de la Casa de Campo. Aquí, escenario de la reciente contienda, se situaría el Monumento a los Caídos y a la Victoria, y una amplia plataforma abierta donde se desarrollarían actos, conmemoraciones y paradas militares frente al marco de la gran fachada Imperial.

La vía Imperio recogerá las antiguas rutas de Portugal, Toledo y Cádiz para que, bordeando la fachada Este, se evitase la entrada Sur y acceder así directamente a la plaza de Atocha, donde se conectaría con el gran eje de la ciudad, la Castellana, cuya prolongación nos situaría, precisamente, en la otra gran entrada Norte de Madrid.

La vía Europa es la penetración Norte de la ciudad, coincidente con la prolongación de la Castellana, donde se situaría la sede de las representaciones extranjeras en la capital.

Definido el recinto central de la ciudad, recuperada la tradición clásica de la fachada histórica, hay que organizar, en su interior, las funciones correspondientes a la capitalidad. Acerquémonos, ahora, a las propuestas que el Plan establece en el interior de la ciudad clásica.

Vimos como históricamente se había definido un

primitivo núcleo urbano, el centro histórico, en torno al cual crece una malla regular, el Ensanche del siglo XIX, un eje Norte de crecimiento, la prolongación de la Castellana, y una corona de edificación marginal que se dio en llamar extrarradio.

Ahora el centro histórico es el objetivo de la exaltación de los valores tradicionales ya que «... supone el respeto a los barrios que han sido solar de las cumbres históricas, que por lo tanto merecen veneración de todos los españoles... tal debe ser el recinto primitivo del Alcázar y el recinto de la ciudad amurallada conquistada a los árabes... En general, cuanto pueda incorporar a nuestra vida el sentido de las grandes empresas españolas».⁸ Este respeto se consigue estableciendo una zona de protección del conjunto y creando, para su descongestión, tres «grandes vías» exteriores tangenciales, como «drenaje de la confusión actual». Estas son la Gran Vía de San Francisco, la de Sevilla-Puerta de Toledo y la de la Plaza de España-Santa Bárbara. Hay que señalar aquí cómo en estos trazados se recogen algunas de las propuestas de los proyectos del concurso internacional del año 1929, fundamentalmente los de Escario y Zuazo, pero alejándolos sensiblemente de aquella radical intervención en el tejido urbano para adecuarlos a un mayor respeto al casco histórico de la ciudad. Posteriormente estas ideas de «grandes vías» serán abandonadas si bien en algunos casos, como en el actual sector Malasaña, sus secuelas reaparecerán al tratar de utilizarse con fines inmobiliarios, el marco de influencia legal que establecieron.

Por otro lado se realiza también un amplio trabajo de catalogación de edificios representativos y casas de vecindad, de «merecido respeto», y que vendrán recogidas en las Ordenanzas provisionales de 1946.

El Ensanche del siglo XIX es también objeto de minucioso trabajo de investigación. Sobre la retícula del barrio de Salamanca fue observándose un cuerpo de organización social que se manifestaba fundamentalmente en una mayor densificación y concentración comercial en tres focos muy definidos mientras que las áreas intermedias iban adquiriendo un carácter estrictamente residencial. Estos hechos observados fueron reforzados con el criterio de crear centros cívicos en los focos de mayor actividad y la protección de las áreas residenciales.

La prolongación de la Castellana, elemento clave en el desarrollo urbano desde su propuesta más completa en el proyecto Zuazo-Jansen del año 1929, modelo de las propuestas racionalistas, ahora, en 1940, se acepta e impulsa no sin introducir importantes elementos simbólicos propios del momento. Pero lo que aquí interesa es constatar que este eje es el nuevo polo de la ciudad, un nuevo centro que, sobre la base de la descongestión del casco antiguo, absorberá la Administración (los nuevos Ministerios), el comercio (centro comercial de la Castellana) y las estaciones centrales de los enlaces ferroviarios. Es, en definitiva, el desdoblamiento de la capitalidad que espiritualmente quedaba consagrado en la cornisa del Manzanares, ligado a la tradición histórica, y aquí a un desarrollo funcional «moderno» de la ciudad que, con directrices de la época anterior, se abre a las enormes posibilidades de la futura expansión.

El conjunto disponía de un gran eje central N-S y dos transversales con una adecuada disposición de manzanas de gran longitud (250 ms) donde se proponen dos tipos de edificación: «el primero corresponde a las vías fundamentales, con ocho plantas y viviendas organizadas a base de patios interiores para servicios (lo que es conveniente para la disposición de las casas de lujo y para un mayor aprovechamiento de los solares más caros). El segundo más modesto... se desarrolla en el interior de las manzanas... con

edificaciones en fila... De esta forma se favorece la convivencia de clases sociales diferentes».⁹ Cuando esta operación urbana toca los límites edificados, fundamentalmente la zona marginal de Tetuán, el plan propone fórmulas de aplicación a todo el extrarradio. «El criterio consiste en abrir unas vías transversales que seccionen el conjunto en partes definidas mejorando la edificación en su borde. Para el interior de estas partes, se adopta una fórmula que se hace general para todos los barrios del extrarradio de Madrid, que consiste en determinar sobre la red actual de calles una red menos tupida que dé lugar a manzanas cuyos lados sean normalmente mayores de 100 ms.»

Pasemos ahora al análisis de tres aspectos fundamentales de la propuesta del Plan 41: Madrid centro de comunicaciones, Madrid como centro de producción industrial y, finalmente, el crecimiento de la ciudad.

Como consecuencia de su capitalidad y no de su posición geográfica central, dice Bidagor, Madrid se prevee como un gran centro de comunicaciones y, como tal, requerirá un moderno plan de accesos y una organización eficaz de sus trazados viarios.

El modelo teórico utilizado y la experiencia de etapas anteriores, harán concebir uno de los aspectos mejor resueltos del Plan de Ordenación de 1941. Comenta el propio Bidagor cómo, en los tiempos de su colaboración con Zuazo, conoció los dibujos que el mismo Azaña trazó sobre un plano de Madrid donde ya se recogía la preocupación por la necesidad de un plan de accesos a la capital.¹⁰

Ahora, con la nueva situación, se recogen aquellas ideas y se afronta la estructura vial de la ciudad, tanto a nivel de accesos nacionales como de distribución local.

Desde el punto de vista nacional, los accesos por las grandes rutas radiales deben realizarse a través de amplios trazados de autopistas que, evitando los núcleos suburbanos y acompañados de amplias cuñas verdes, pongan en comunicación la ciudad y su entorno.

A nivel local, el gran eje Castellana se desdoblará con otro nuevo, la avenida del Abroñigal, que recorriendo la fachada Este y acompañado de una gran franja verde constituirá el primer anillo de la ciudad. En el interior del núcleo central, el eje de la Castellana quedará complementado por otro ortogonal configurando el soporte viario interno. Para realizar este último será necesario el derribo de diversos edificios, entre ellos las embajadas de Portugal y Alemania. Este sistema viario será completado con el trazado que describimos anteriormente de las grandes vías.

Por otro lado, el trazado del ferrocarril también recoge las propuestas de etapas anteriores. Aquí definitivamente se restringe la terminal de Príncipe Pío, se bloquea el antiguo trazado de cintura, se potencia los enlaces subterráneos N-S y se crea un nuevo trazado de cintura en un amplio arco S-E que recoge las diferentes áreas industriales del exterior de la ciudad.

La capitalidad y el carácter de gran centro de comunicaciones de la ciudad proporcionará un fuerte impulso en el sector industrial y Madrid debe convertirse, a su vez, en un gran centro de producción nacional tal y como propone al Plan de Ordenación de 1941.

De forma resuelta y por vez primera la ciudad será objeto de un especial estudio de planificación industrial. La mayoría de las industrias permanecían incrustadas en el recinto central de la ciudad, sin posibilidades de expansión y nuevos asentamientos.

El Plan propone la descentralización, clasificación y ordenación global de la industria existente, así como importantes asentamientos en el exterior del recinto urbano.

Una vez delimitado el centro de la ciudad por aquel gran anillo verde del Manzanares y el Abroñigal, recompuesta la fachada tradicional, se traza ahora un segundo anillo verde exterior, donde se localizan las grandes unidades industriales. Es aquí donde se proponen unidades urbanas autónomas en forma de constelación de poblados satélites en torno a la ciudad. Y es aquí, también, donde se sitúan los núcleos de vivienda proletaria, para que así, industria y vivienda, estén «inmersos en un fondo general verde como islas de vivienda y trabajo».¹¹ Idea ésta de claros parentescos con la tradición utopista, pero que aquí, al localizarse en el contexto general de la ciudad, resalta el carácter segregador que la preside. No es extraño, entonces, encontrar comentarios como el de que... «los habitantes de aquellos suburbios y de aquella cintura se encuentren satisfechos, por modesta que sea su vida, y no sientan impulsos de organizar marchas sobre la ciudad».¹²

Estamos, pues, ante un nuevo y radical desdoblamiento de las funciones de la ciudad: Frente al núcleo central caracterizado por su función política, administrativa y simbólica, la periferia, con su función productiva, queda segregada, como dijimos anteriormente, del cuerpo histórico de la gran ciudad.

Pero una lectura más detenida de este segundo anillo verde, detecta una organización espacial caracterizada por la localización de la industria y de los núcleos obreros en el arco Sur, mientras otro arco antagónico al Norte alberga a los núcleos de las «ciudades jardín». De la diferente utilización que de los sectores N y S de la ciudad recoge continuamente el Plan de Ordenación 1941 se va trasluciendo una organización geográfica de actividades que empieza a denotar el acoplamiento del modelo teórico a una especial concepción jerárquica en la utilización del territorio madrileño.

Efectivamente, el propio Bidagor ejemplariza en un sencillo dibujo¹³ el concepto de una «natural» disposición de la geografía madrileña para una determinada organización urbana. Ideas relacionadas con la localización de los asentamientos históricos y tradicionales, Madrid, como frontera entre Sierra y Meseta, sitúan al N la representación y la nobleza, mientras que al S se localiza la evacuación y los centros industriales. Esta disposición genera un eje jerárquico N-S de organización de actividades y asentamientos que fundido con el trazado geométrico del modelo radioconcéntrico que venimos describiendo proporciona una concepción orgánica de la estructura de la ciudad «frente a la situación anterior de igualdad y libertad que en la ciudad se traducía en uniformidad de trazados y preocupación de líneas y en la anarquía de usos».¹⁴

Esta concepción orgánica de la ciudad y la observación de su crecimiento histórico proporcionará el soporte donde se establezcan las previsiones del Plan. Así, frente al clásico crecimiento anárquico y especulativo, se impone ahora su control con un sistema de cierres periféricos, los anillos verdes, que pondrán límites al crecimiento encauzándolo a través de los poblados satélites, ideas en torno a la observación del ciclo urbano, similar a la vida humana, de su muerte o regeneración nos descubren una profunda reinterpretación histórica de la ciudad.

11. Ver la nota 6.

12. Mencionada por F. Terán en la nota 2 y recogida de una conferencia de Paz Maroto.

13. «Gran Madrid», núm. 23.

14. Ver la nota 6.

10. Entrevista con D. Pedro Bidagor.

Hasta aquí algunas consideraciones en torno a la propuesta del Plan de Ordenación Urbana de Madrid de 1941. Hemos recogido, como ideas fundamentales, los antecedentes de un modelo morfológico ya elaborado, en etapas anteriores a la guerra de 1936 y que se debatirá entre la utilización de los modelos urbanos elaborados en los años 20 y la recuperación de la ciudad tradicional anterior al siglo XIX. Hemos comentado, también, la utilización del Valle del Manzanares para delimitar, a través de un primer anillo verde, el recinto central de la ciudad cuya fachada permitiría la lectura del «orden» que la preside.

Y, finalmente, hemos visto cómo el crecimiento se prevee por áreas concéntricas, controladas por nuevos anillos verdes y a través de núcleos satélites y dentro de una general concepción orgánica de la ciudad. Pero con ser el Plan de Ordenación de 1941 el único documento de regulación integral de Madrid hasta el año 1961, existen propuestas teóricas parciales que van a significar, en la práctica urbana, la desviación del modelo teórico establecido.

Aquí debemos detenernos brevemente, pues algunos de estos proyectos parciales supondrá, aún dentro del clima de exaltación nacional, el abandono de las grandes directrices simbólicas del nuevo orden, como son la ordenación del valle del Manzanares y la fachada de la ciudad.

El proyecto de Canalización: Abandono del anillo verde del Manzanares

En junio de 1941 se crea una comisión encargada de estudiar y proponer el «Plan de aprovechamiento integral y mejora del río Manzanares». Esta comisión, presidida por Carlos Mendoza y Sainz de Argandoña, redactó, en julio de 1942, un proyecto que no será aprobado hasta 1943, cuando simultáneamente se crea el Consejo de Administración de la Canalización del Manzanares con la misión de realizar «las obras de canalización del río... y urbanización de sus márgenes...»¹⁵

Este proyecto no es otro que aquel que el mismo C. Mendoza presentó al concurso convocado en 1908 y que, rechazado en aquel momento, surge ahora en el clima de exaltación nacional que presidieron los primeros años de postguerra.

Son conocidos los continuos intentos en los anales de la historia de Madrid de realizar en el Manzanares las obras necesarias que dotasen a la ciudad de un río consecuente con su importancia. De ahí viejos proyectos de canalizaciones, navegación, represas y regadíos que arrancan del siglo XVI y que al doblar nuestro siglo, ante la grave situación sanitaria de la ciudad, convierte en urgente necesidad el saneamiento de sus cauces.

Son convocados diversos concursos entre ellos el de 1908, que tras declararlos desiertos, la Administración emprende directamente las obras encargando la canalización a Fuingairiño y la urbanización de las márgenes al Ayuntamiento a través de F. Balbuena. Hacia 1927 están acabadas las obras y redactados los proyectos del Plan Manzanares de F. Balbuena, donde, como vimos, ya se introducían criterios del urbanismo europeo del momento, a través de reservar en el valle una gran zona verde de expansión de la ciudad, idea que será mantenida, a partir del concurso del 29, por la mayoría de los planes de Madrid.

El mismo Plan General de 1941, como hemos visto, no sólo respeta el valle del Manzanares, sino que lo utiliza y lo enlazará con el Abroñigal como fundamento de la creación del primer anillo verde, marco

imprescindible para la recuperación simbólica de la fachada Imperial.

Pero en la tradición urbanística del río existen a partir de los primeros años de nuestro siglo, proyectos que tras una apariencia utópica, de grandes muelles, navegación, etcétera, intercalaban una operación inmobiliaria de gran envergadura al suponer, el saneamiento y encauzamiento, la revalorización mercantil de los terrenos colindantes. Y dentro de este marco debemos situar el proyecto de C. Mendoza, persona ligada a la Cía. Urbanizadora Metropolitana, cuyas operaciones inmobiliarias de los años 20 en el sector de Reina Victoria ya comentamos en otra ocasión.

Los dos proyectos, Plan Bidagor y Plan Mendoza, eran evidentemente contradictorios, pues uno trataba de exaltar el «nuevo orden» a través de mantener libre el valle del Manzanares, y el otro, por el contrario, aún con frases halagadoras para el nuevo orden, pretendía construir y macizarlo totalmente, en términos de una operación inmobiliaria.

La pugna en la práctica urbana de los años 40 se resuelve a favor de construir en el valle del Manzanares. La operación se monta en dos planos diferentes; por un lado la nueva canalización con un sistema de presas y represas con ridículas torrecillas de tejados de pizarra y remates de corte herreriano y un montaje propagandístico que culminará con la exposición de 1948. Por otro, la expropiación, parcelación, urbanización de las márgenes como operación complementaria para financiar la primera. Esta doble función, un servicio público y una operación inmobiliaria fue característica de los años 20 con la movilización del capital vasco en el sector de la construcción de Madrid y que lejos de desaparecer en la postguerra se reafirmará con las operaciones más importantes de los primeros años 40, es decir, en lo que estamos denominando periodo autárquico.

La construcción en el valle del Manzanares supondrá, no sólo la destrucción de las bases teóricas del modelo morfológico urbano de la Capital del Nuevo Estado, sino que de toda una tradición popular y urbanística que va desde la desaparición de la Pradera de San Isidro hasta la del anillo verde del Manzanares que presidió el urbanismo del primer tercio de siglo. Y aún más, porque el Plan Mendoza continúa más allá de los límites de cornisa del siglo XVII, cerrando espacialmente los trazados barrocos del Sur de la ciudad, el entorno al puente de Toledo, ocupando, incluso, el tradicional parque Sur de la antigua Dehesa de la Arganzuela. Este proyecto y su construcción supone en definitiva la liquidación del primer anillo verde de la ciudad.

Un nuevo episodio urbano en torno a la remodelación de la Plaza de España supondrá, con la construcción del famoso rascacielos, la definitiva ruptura (o al menos su transformación no prevista) de la silueta clásica de la ciudad. De nuevo aquí surgen hombres ligados a la antigua Cía. Metropolitana que, como C. Mendoza, fueron desarrollando una labor contradictoria con las proclamaciones formales del nuevo orden. R. Moneo supo captar con acierto este episodio cuando comenta que... «el golpe de gracia a las pretensiones de crear una fachada representativa en la cornisa del Manzanares se lo asestaron el edificio España y la Torre de Madrid, muestras ambas de la habilidad con que el hombre de negocios ha sabido satisfacer la vanidad un tanto provinciana de los madrileños, consiguiendo, de paso, sus fines; hoy son, sobre todo el Edificio España, un símbolo de la reconstrucción nacional, viniendo a comprobarse, una vez más, que no quienes más buscan protección en el pasado son precisamente quienes más lo respetan; el Edificio España, a pesar de su envoltura barroca, ha destrozado el perfil madrileño allí donde la gracia

15. «La canalización del Manzanares y la urbanización de sus márgenes». Madrid 1948.

de los constructores de Palacio había sabido establecer animado diálogo entre el azul del cielo madrileño y el granito berroqueño de la Sierra. El Edificio España y la Torre de Madrid se han adelantado a la Administración, y cuando ésta levante en su día el homenaje a la burocracia proyectado en el solar del Cuartel de la Montaña, deberá rendirle, al menos, vasallaje, pues sus moles son, ciertamente, imponentes.

Tanto el Edificio España como la Torre de Madrid se debieron a la iniciativa de los Otamendi hombres emprendedores y de talento, a quienes Madrid debe, entre otras cosas, el Metro. Su labor como promotores urbanos no siempre merece, sin embargo, encendidos elogios, a pesar de la apariencia que tiene de generosa esplendidez; pues, como hemos visto al hablar de la Torre de Madrid y del Edificio España, siempre intentaron matar dos pájaros de un tiro, si bien el

punto de mira coincidiese, ineludiblemente, con el que pretendían cobrar».¹⁶

Es aquí, por tanto, en la llamada época autárquica, desde el mismo comienzo del Nuevo Estado y no sólo en las posteriores etapas de su desarrollo, como a veces se ha comentado, donde surgen las contradicciones entre teoría y práctica urbana, el Plan de Ordenación del 41.

Liquidadas las bases fundamentales que sustentaban el modelo morfológico de la ciudad de postguerra, las posteriores propuestas puntuales, como son la entrada conmemorativa de la Moncloa, con el arco de Triunfo y el Monumento a la Victoria, incluso el propio Ministerio del Aire, son, desde el punto de vista de nuestro análisis, concesiones emblemáticas en una ciudad que ya inicia un camino muy alejado de las primeras propuestas teóricas del nuevo orden.

L. A.

16. R. Moneo. «Madrid: los últimos 25 años». I. C. E. Madrid 1967.