EL MADRID CONTEMPORÁNEO DE GALDÓS (1862-1920)

Una transformación urbana entre el arcaísmo y la modernidad

MANUEL VALENZUELA RUBIO

REAL SOCIEDAD GEOGRÁFICA 1876

EL MADRID CONTEMPORÁNEO DE GALDÓS (1862-1920)

Una transformación urbana entre el arcaísmo y la modernidad

2020

Parque del Oeste
Barrio de Colmenares
Barrio obrero
Estación del Norte
Parque de Alfonso XII
Lago grande
Lago de patinar
Fuente del Príncipe
Casa del Consejo
Torrecilla
El Casón
Glorieta
Prados
Meaques
Los Olivos
Los Olmos
Paseo de los Pozos
Camino de los Pozos
Puerta del Angel
Extremadura
Carretera
Batán
Instituto Rubio
Fundación Cajal
Plaza de la Fuente
Plaza de la Moncloa
Paseo de la Florida
Paseo de Rosales
Cuesta de la Vega
Cuesta de los Pozos
Reina Mercedes
Alfonso XII
Glorieta de Ursula
Casa de los Vientos
Casa de los Hornos
Grupo
Alcazar

EL MADRID CONTEMPORÁNEO DE GALDÓS (1862-1920)

Una transformación urbana entre el arcaísmo y la modernidad[1]

MANUEL VALENZUELA RUBIO[2]
Catedrático Emérito de Geografía Humana
(Universidad Autónoma de Madrid)
Vicepresidente de la Real Sociedad Geográfica

[1] El embrión de este texto procede de la conferencia pronunciada por el autor el 25 de febrero de 2020 dentro del Ciclo de Conferencias organizado por el Instituto de Estudios Madrileños bajo el título general de *2020, año galdosiano, madrileño y novelesco* e impartido en la Sala de Conferencias de la Casa de la Villa.

[2] Correo-e: manuel.valenzuela@uam.es / ORCID: http://orcid.org/0000-0002-2835-2505/
Grupo de Investigación en Estudios Urbanos y del Turismo: https://www.uam.es/FyL/urbytur.htm

Este libro se incardina en la producción editorial del **Grupo de Investigación en Estudios Urbanos y del Turismo (URBYTUR)**, aprobado oficialmente por el Vicerrectorado de Investigación de la Universidad Autónoma de Madrid, que durante más de tres décadas viene desarrollando una intensa actividad investigadora sobre distintos aspectos de la realidad urbana de Madrid a través de proyectos, tesis doctorales y numerosas publicaciones.

Por su parte, la **Real Sociedad Geográfica** ha respaldado su publicación incorporándola a su fondo editorial y sumándose con ella a la celebración del I Centenario de la muerte del gran escritor Benito Pérez Galdós (1843-1920), cuya producción literaria desarrollada y ambientada en Madrid fue coetánea de la fundación en 1876 de la **Sociedad Geográfica de Madrid**, convertida en **Real Sociedad Geográfica** el año 1902.

Real Sociedad Geográfica (Entidad editora)
C/ General Ibáñez Ibero, 3
28003 MADRID
Tfn.: 34 91 308 24 77
Email: realsociedadgeografica@gmail.com

© de la edición: 2020. Real Sociedad Geográfica
© del Texto: 2020. El autor

e-ISBN: 978-84-09-25619-8

Diseño y maquetación: Miguel A. Tejedor López

Imágenes de cubierta. Composición cartográfica y fotográfica:
Plano: Plano del término Municipal de Madrid de Pedro Núñez Granés, (1911).
Foto: Calle Alcalá, 1896 (Fototeca del Instituto del Patrimonio Nacional de España)
Foto: Glorieta de Atocha. Ministerio de Fomento, 1905-1910
(Unión Postal Internacional)

Printed in Spain-Impreso en España

Todos los derechos reservados. Ninguno de los elementos de que consta este libro pueden ser reproducidos a través de cualquier medio técnico sin permiso escrito del autor.

INDICE

1. INTRODUCCIÓN 9

2. MÁS ALLÁ DEL MADRID GALDOSIANO 10

3. UNA ETAPA DECISIVA EN LA CONSOLIDACIÓN DE MADRID COMO CAPITAL DEL ESTADO LIBERAL 22

3.1. La huella urbana del aparato institucional y administrativo del Estado 22

3.2. Infraestructuras para el funcionamiento de la ciudad y el reforzamiento del centralismo político en beneficio de Madrid 24

3.2.1. *La modernización de la red de transporte colectivo. El ferrocarril y sus variantes* 24

3.2.2. *El abastecimiento de aguas y el saneamiento de Madrid, una insuficiencia permanente* 34

3.2.3. *Innovaciones tecnológicas para el reforzamiento de la capitalidad política y económica de Madrid* 41

4. LA PLANIFICACIÓN URBANA, ENTRE LA REFORMA INTERIOR Y EL ABANDONO DE LAS PERIFERIAS 45

4.1. Una normativa urbanística deficiente y falta de visión integral de Madrid como ciudad 45

4.2. Ángel Fernández de los Ríos, un personaje polifacético con alma de activista urbano 52

4.3. La ciudad reglamentada (Casco y Ensanche) en la segunda mitad del siglo XIX, dos historias nada paralelas. 55

4.3.1. *El casco histórico, un continuo proceso de relleno y densificación* 55

4.3.2. *El Ensanche de Castro: desarrollo lento, especulativo y a espaldas de las necesidades de vivienda de las clases populares* 66

4.4. Las grandes operaciones urbanísticas en el tránsito del siglo XIX al XX 72

4.4.1. *La Gran Vía, un nuevo eje viario al servicio de las funciones superiores de un Madrid metropolitano* 73

4.4.2. *La Barriada Metropolitana, remate norte del Ensanche para las clases medias en contacto con el caos urbanístico del Extrarradio* 77

4.4.3. *La Ciudad Lineal, entre la utopía urbanística y el pragmatismo empresarial* 83

5. LA CUESTIÓN OBRERA Y EL PROBLEMA DE LA VIVIENDA EN LAS DÉCADAS DE CAMBIO DE SIGLO 91

6. LA IMAGEN DE MADRID ENTRE LOS SIGLOS XIX Y XX. ARQUITECTURA PARA UNA CAPITAL CON ASPIRACIONES COSMOPOLITAS 105

6.1. El Madrid de las clases dominantes. Los barrios aristocráticos ... 106

6.2. Nuevas técnicas constructivas al servicio del poder político y económico. La arquitectura en hierro como paradigma 110

6.3. Los estilos historicista y ecléctico, recurso arquitectónico grandilocuente para las nuevas funciones urbanas muy exigentes en imagen 115

6.4. El neomudéjar, un estilo multiuso omnipresente en la arquitectura madrileña de entresiglos 119

6.5 Antonio Palacios, muñidor de la imagen del Madrid más cosmopolita 133

7. CONSIDERACIONES FINALES 136

8. SIGLAS UTILIZADAS EN EL TEXTO 138

9. APÉNDICE: Cronología de los principales acontecimientos políticos, urbanísticos y personales de Galdós durante el período 1843-1920 139

PRESENTACIÓN

La Real Sociedad Geográfica, la más veterana institución geográfica de España, fundada en 1876, se complace en adherirse a la celebración del I Centenario de la muerte de BENITO PEREZ GALDÓS (1843-1920), quien en su ingente y polifacética obra tantas y tan agudas observaciones realizó sobre la realidad geográfica y urbana de España a largo del complejo período en que desarrolló su fructífera labor literaria.

Lo hace mediante la publicación del estudio realizado por su vicepresidente y catedrático emérito de Geografía, el Dr. Manuel Valenzuela Rubio, sobre la ciudad de Madrid en la época en que el escritor fue vecino de la Villa y Corte. Desde su llegada a la capital en 1862 Galdós emprendió un intenso aprendizaje de Madrid y de sus gentes del que se derivaría un vínculo tan estrecho con la ciudad que, más allá de utilizarla como escenario de muchas de sus novelas y Episodios Nacionales, le llevaría a convertirla en auténtico protagonista de su universo literario.

En el estudio, que lleva por título "El Madrid contemporáneo de Galdós (1862-1920). Una transformación urbana entre el arcaísmo y la modernidad", el profesor Valenzuela analiza el reflejo urbano y territorial del afianzamiento de Madrid como capital del estado liberal con sus luces y sus sombras. Entre las primeras, en el texto se presta especial atención a la modernización de la ciudad en sus dimensiones urbanística y arquitectónica; entre las segundas destaca la pervivencia de una fuerte desigualdad social y unas condiciones de vida y de vivienda muy negativos para las clases populares, a cuya solución la burguesía gobernante no prestó la deseable atención.

Podría decirse que durante los casi 60 años en que Galdós fue vecino de Madrid se consolidaron o crearon los componentes básicos de lo que hoy es la metrópoli madrileña; se remata su casco histórico, se rellena el Ensanche de Castro y van apareciendo sin ningún control las coronas suburbanas interna (Extrarradio) y externa (barriadas suburbiales en los municipios periféricos). Por desgracia, la planificación de tan complejo entramado urbano no acompañó a los procesos de crecimiento impulsados por la inmigración y la paralela conversión de Madrid en un potente centro de servicios de todo el país. Por

tanto, la imagen cosmopolita que Madrid llegó a alcanzar a caballo entre los siglos XIX y XX no estuvo en sintonía ni con una realidad social profundamente desigual ni con la adecuación de los instrumentos urbanísticos para afrontar la ordenación de aquel complejo conglomerado urbano; a pesar de lo cual, se produjeron importantes transformaciones urbanas como la realizada en el casco histórico con la apertura de la Gran Vía y se puso en marcha la innovadora experiencia de desarrollo periférico que fue la frustrada Ciudad Lineal.

REAL SOCIEDAD GEOGRÁFICA
—Madrid, octubre de 2020—

1. INTRODUCCIÓN

Durante los casi 60 años que fue vecino de Madrid el joven canario, llegado a la capital un mes de septiembre de 1862, la ciudad experimentó profundos cambios tanto en su dimensión material como inmaterial. En la primera fueron evidentes las transformaciones producidas en sus elementos físicos, sobre todo en su tamaño, ya que la ocupación por la urbanización se extendió, bien es verdad que de forma muy desigual, no sólo por todo su término municipal sino también por amplios espacios, básicamente periféricos, de los vecinos. Lo que ocurrió en paralelo con un importante crecimiento demográfico, que la colocó muy cerca ya del millón de habitantes (concretamente 750.000 en 1920). También los cambios fueron profundos en el marco institucional, tanto o más que en el turbulento reinado de Isabel II, ya que hubo varios cambios de régimen político: dos regencias encabezadas por el general Serrano (1869-70 y 1874-75), una fugaz monarquía con Amadeo I en el trono (1871-1873), una aún más fugaz república (cuatro presidentes en un año), vuelta a la monarquía borbónica en la persona de Alfonso XII (1875-1887), otra larga regencia de Mª Cristina de Habsburgo-Lorena que duraría hasta 1902, en que comenzó a reinar Alfonso XIII, cuyo reinado fue interrumpido de forma abrupta por la II República en 1931. Lo que no se transformó con tanta intensidad fueron los comportamientos de la clase política española ni el perfil sociológico y económico de la población madrileña, no obstante el despertar entre los más humildes de cierta conciencia social y de una creciente actitud crítica ante sus condiciones de vida, preludio del movimiento obrero. Es en estas dimensiones menos visibles de la realidad madrileña en las que se mantuvieron atavismos y herencias del pasado francamente alejadas de una modernidad equiparable a la de los países de nuestro entorno. No obstante, en Madrid se fue produciendo, junto a la emergencia de una nueva clase media surgida al calor del protagonismo adquirido en la economía madrileño por un sector terciario financiero y de servicios, unas

transformaciones urbanísticas y arquitectónicas que le confirieron una imagen cosmopolita de la que había carecido en la primera mitad del siglo XIX.

2. MÁS ALLÁ DEL MADRID GALDOSIANO

Ya es casi un lugar común, en estos tiempos en que celebramos el Centenario del fallecimiento de Benito Pérez Galdós[3], enfatizar la relación tan íntima que se estableció entre él y Madrid a lo largo de sus casi sesenta años de fructífera vida (privada, pública, literaria, sentimental etc.) en la Villa y Corte. Y esto es así, puesto que, si bien es cierto que, como muy certeramente ha establecido su paisano Antonio Perera Cabrera, el amor de Galdós por Madrid queda sobradamente acreditado por las 3.303 veces que lo cita en sus novelas y en los Episodios Nacionales[4], no lo es menos que su relación con Madrid no se limitó ni con mucho a los escenarios urbanos en que se desarrollan las tramas más o menos ficticias ocurridas en su universo literario, sino también su propia vivencia de la ciudad desde su llegada a la capital el 30 de septiembre de 1862 hasta su muerte el 4 de enero de 1920[5]. Esta otra dimensión estrictamente personal de la relación de Galdós con Madrid y sus gentes toma cuerpo en ámbitos espaciales tan bien definidos como los cafés, en los que se empapaba de la abigarrada realidad madrileña, las calles y plazas en donde vivió experiencias (ora gratas ora dramáticas), las diversas organizaciones a las que perteneció desde el Ateneo a la Academia o al Congreso de los Diputados, los periódicos en los que escribió y, sobre todo, las viviendas en que residió solo o con su familia, que reflejan mejor que cualquier otra realidad objetiva su incardinación en la clase media madrileña entonces en proceso de formación. Bien es verdad que ambas caras de la relación de Pérez Galdós con Madrid se entrelazan dando lugar a tramas inextricables entre la realidad y la ficción, entre lo público y lo privado,

[3] Declarado hijo adoptivo de Madrid por el Pleno del Ayuntamiento de Madrid el 26 de noviembre de 2019, claramente un tardío reconocimiento.

[4] 2.172 veces en los Episodios y 1.131 en las novelas, según CABRERA PERERA, Antonio, *Veinticuatro horas en el Madrid de Galdós*, Las Palmas de Gran Canarias, Anroart Ediciones, S.L., 2010, p. 9.

[5] Es éste el Madrid de las vivencias personales de Galdós el que, debidamente adobado con anécdotas y una amplia exhibición de erudición literaria, Galdós rememorará 50 años después de su llegada a Madrid en su conferencia, leída por Benjamín Álvarez Quintero en el Ateneo de Madrid el día 26 de marzo de 1915 bajo el título "Madrid". La conferencia, incluida en la antología de textos varios de Galdós, junto con un ensayo a manera de epílogo de José Pérez Vidal, puede encontrarse en la edición de Afrodisio Aguado, 1957, pp. 173-194.

entre el nivel de la política y el de la vida doméstica construyendo con todo ello un armazón novelesco de una solidez rara vez alcanzada por escritor alguno. Así lo han entendido sus lectores y analizado los muchos estudiosos de su vida y obra[6]. Es en tal comunión entre el microcosmos del Madrid de la Restauración y la obra galdosiana a la que, en nuestra modesta opinión, mejor le cuadraría la denominación de EL MADRID DE GALDÓS[7] . Por ello, no resulta en absoluto exagerada la consideración de Galdós como" un auténtico cronista de la Villa de Madrid" en feliz expresión de Julio Rodríguez Puértolas formulada en la Presentación del catálogo de la Exposición "Madrid en Galdós, Galdós en Madrid", celebrada con ocasión del primer centenario de la publicación de su obra maestra: *Fortunata y Jacinta*[8]. Par-

[6] Sería un empeño vano pretender en este texto realizar ni tan siquiera una síntesis de los innumerables autores que se han ocupado de analizar los entresijos de la fructífera relación entre Galdós y Madrid; me referiré aquí a tres de las últimas publicaciones:

TRAPIELLO, Andrés, "El Madrid de Galdós, Galdós en Madrid y el Madrid galdosiano", en *AA.VV. Benito Pérez Galdós, La verdad humana,* Madrid, Biblioteca Nacional de España, 2019, pp. 67-80.

CÁNOVAS SÁNCHEZ, Francisco, *Benito Pérez Galdós. Vida, obra y compromiso*, Madrid, Alianza Editorial, 2019, 497 págs. (2ª reimpresión, 2020), Véase cap.II: "Descubriendo Madrid", pp. 31-50.

LÓPEZ MONDÉJAR, Publio, *Pérez Galdós en el laberinto de España. Fotografía y Sociedad, 1843-1920,* Madrid, Comunidad de Madrid, 2020, 264 págs. (Catálogo de la exposición abierta en la Real Academia de Bellas Artes de Madrid de septiembre de 2020 a enero de 2021). Véase en particular los capítulos "Descubrimiento de Madrid", pp. 29-48 y "Madrid, regocijo de España", pp. 69-88.

[7] Así definió Mario PARAJÓN el Madrid de Galdós: "Es el Madrid de la clase media, los empleados, los pequeños comerciantes y buenas porciones del pueblo. Difícil será encontrar un barrio de la ciudad existente en el siglo pasado que no estuviera vivo en sus páginas" en: *Cinco escritores y su Madrid*. Madrid, Prensa Española, 1978, p. 39.

Este universo galdosiano estaba habitado por más de ocho mil personajes, cuya precisa caracterización fue inventariada en el enciclopédico y meticuloso trabajo de SÁINZ DE ROBLES, Federico Carlos, "Ensayo de un censo de personajes de Galdós", en, *Benito Pérez Galdós. Obras Completas*, Madrid, 1968 (5ª edición), vol. 6, pp. 1721-2095, resumido en su artículo: "El Mundo creado por Galdós", *Anales del Instituto de Estudios Madrileños,* Vol. XVI (1979), pp. 417-483.

La íntima comunión que se estableció entre la obra de Galdós y Madrid la definió así Alberto GHIRALDO, prologuista de la primera edición de la *Crónica de Madrid*, que recoge una selección de los artículos de Galdós publicados en *La Nación* entre 1865 y 1866 y en 1868: "En las novelas de Galdós está fijado para siempre, en un relámpago de eternidad, todo el Madrid de su momento". Cita procedente de la edición de 2020, Ediciones Ulises, p. 17.

[8] AA. VV, *Madrid en Galdós, Galdós en Madrid*, Madrid, Comunidad de Madrid, Consejería de Cultura, 1988, 374 págs. (Catálogo de la Exposición homónima, mayo-junio de 1988), p. 11.

ticular atención, desde este punto de vista, han prestado diversos analistas a las novelas escritas en los años 70 y 80 del siglo XIX, las de más clara adscripción al realismo. Así lo hizo su biógrafo Pedro Ortiz Armengol al afirmar que "lo que Galdós refleja no podía ser menos que el reflejo de la realidad" de un Madrid histórico, morada de una aristocracia decadente, de una burguesía que se desplazaba al Ensanche, de una clase media menor, de un artesanado ubicado en Chamberí o del miserable entorno suburbial, escenario de unas clases sociales sobre las que este autor califica la opinión de Galdós como de excesivamente optimista[9]. Algunos autores llegan a dar, quizá de forma exagerada, un valor documental a las zonas de Madrid en las que se desarrollaban las tramas de ciertas novelas del Galdós de esa época, llegando a afirmar que "cada una de ellas muestra secciones de la ciudad que todavía se conservan de manera muy similar a como eran cuando Galdós las describió", opinión extensible a ciertos elementos concretos de ellas (casas, calles, comercios, restaurantes). Tal planteamiento sería de aplicación a novelas como *El amigo Manso, La de Bringas* y *Miau*, cada una de ellas localizada en un área distinta de Madrid[10]. Por suerte para los madrileños actuales no se conservan elementos urbanos de referencia con los que comparar las descripciones que hizo Galdós en algunas de sus novelas de los barrios suburbiales de las afueras del casco histórico y en el entorno del

[9] Sobre tales premisas Pedro ORTIZ ARMENGOL va pasando revista a un nutrido grupo de novelas de ese período*: La Desheredada* (1881), *El amigo Manso* (1882), *El Doctor Centeno* (1883), *Las de Bringas* (1884), *Fortunata y Jacinta* (1887), *Miau* (1888), *Torquemada* (1889-1895) o *Tristana* (1892), entre otras. Este autor realiza un encomiable esfuerzo en rastrear los itinerarios vitales de sus criaturas de ficción a través del paisaje y paisanaje madrileños del momento, en los que Galdós como narrador introduce alusiones y a veces opiniones sobre un Madrid en transición hacia su modernización. ORTIZ ARMENGOL, Pedro, "El urbanismo madrileño y su evolución histórico-social", en AA. VV, *Madrid en Galdós, Galdós en Madrid. Madrid*, Comunidad de Madrid, Consejería de Cultura, 1988 (Catálogo de la Exposición homónima celebrada en mayo-junio de 1988) pp. 76-86.

[10] Así opina Roberto ASSARDO, quizá obviando que la creatividad de los autores suele introducir modificaciones en el mundo real para adaptarlo al mundo de ficción representado por la trama novelesca: "La influencia de Madrid en tres novelas de Benito Pérez Galdós", en *Actas de IV Congreso Internacional de Estudios Galdosianos,* Las Palmas de Gran Canaria, 1990, pp. 55-65.

La deriva documentalista de algunos estudiosos de Galdós ha llegado al extremo de cartografiar sobre un plano del Madrid actual el itinerario seguido por el protagonista de una novela concreta de Galdós, intercalando textos de la novela con informaciones complementarias. Es representativo de tal enfoque el texto de GONZÁLEZ MEGÍA, Marta, "Benito Pérez Galdós: itinerario urbano de Tormento", en *Actas del IX Congreso Internacional Galdosiano*, Las Palmas de Gran Canaria, 2009, pp. 720-741.

Ensanche, más acusados, si cabe, en los del sur de Madrid, donde trascurrió parcialmente la trama de *La Desheredada* (1881)[11]. (**Fig. 1**)

Fig. 1: Plano de Madrid de José Pilar Morales (1866), donde se reflejan los nuevos trazados viarios proyectados dentro el Casco histórico y del Ensanche. Fuente: Biblioteca Regional "Memoria de Madrid".

[11] El sector que dibuja Galdós en su descripción es concretamente el área próxima al Paseo de Embajadores, de la que, como narrador, llega a decir que lo que allí había era "una sucesión de muladares, forma intermedia entre la vivienda y la cloaca. Chozas, tinglados, construcciones que juntamente imitan el palomar y la pocilga". Cita extraída del artículo de Eduardo MARTÍNEZ DE PISÓN: "La formación de los suburbios madrileños en el paso del siglo XIX al XX, *Boletín del Seminario de Derecho Político* (Madrid), nº 31 (1964), pp. 254-255.

De todo lo dicho se desprende que, como muy certeramente afirma Soledad Puértolas en el catálogo de la exposición del Centenario de Galdós organizada por la Biblioteca Nacional, no se puede entender el Madrid de su época sin leer a Galdós, cuyas novelas nos muestran el día a día de las clases medias madrileñas y prácticamente todos los escenarios en que se desarrollaba la vida urbana en Madrid:" los abarrotados colmados, los amplios cafés de penumbras y espejos, las casas de huéspedes, las corralas y casas de vecindad, las calles adoquinadas y polvorientas, los carros tirados por mulas…y un amplio abanico de personajes, costumbre y dramas personales que evocan, con mayor convicción que los fríos datos históricos, el ambiente que se respiraba en las casas y en las calles de Madrid"[12]. No es de extrañar que por todo ello se le atribuya con justicia a Galdós el papel que para París jugó Balzac en su *Comedia Humana*, para Londres Dickens con su *Oliver Twist,* para Dublín Joyce con *Dublineses* o para Nueva York Tom Wolfe en *La Hoguera de las Vanidades.*

El galdosiano bisoño que firma este texto a lo largo de su proceso de gestación dio casi por casualidad con la producción periodística de Galdós en su etapa juvenil, previa a su primera novela (*La Fontana de Oro*), que no llegaría a las librerías hasta 1870. Me refiero, en particular, a sus artículos publicados semanalmente en el periódico *La Nación*, propiedad de Pascual Madoz, entre 1865 y 1868 (con la salvedad de 1867, en que Galdós viajó a Paris). Aprovechando la edición integral que de estas crónicas realizó en 1972 William H. Shoemaker[13], centradas básicamente en los acontecimientos políticos y sociales y las actividades culturales ocurridos semanalmente en Madrid, he creído encontrar en algunas de ellas los cimientos sobre los que se construiría más adelante el Madrid galdosiano[14]. La capacidad de captación de las prácticas sociales de los madrileños y de sus clases dirigentes desde una perspectiva crítica no exenta de un cierto regusto sarcástico sería, a nuestro modo de ver, el labo-

[12] PUÉRTOLAS, Soledad, "Presentación", en AA. VV, *Benito Pérez Galdós, La verdad humana*, Madrid, Biblioteca Nacional de España, 2019, 194 págs. (Catálogo de la Exposición Homónima, Madrid, 1.11.2019-16.02.2020), pp. 5-6.

[13] Una primera recopilación de estas colaboraciones en prensa fueron la realizada por GHIRALDO, Alberto en 1933 bajo el título de *Crónica de Madrid*, reeditada en 2020 en Ediciones Ulises, 221 págs. Una edición integral comentada de las mismas fue la realizada por William H. SHOEMAKER, *Los artículos de Galdós en "La Nación", 1865-66 y 1868"*, Madrid, Ínsula, 1972, 555 págs.

[14] Nos hemos permitido cimentar esta opinión en dos de estos artículos publicados en *La Nación* utilizando la edición de SHOEMAKER: 1.- El que bajo el encabezamiento de *Revista de Madrid* alude a la partida de la corte a La Granja en verano y los grupos sociales que permanecen en Madrid (Publicado el 9 de julio de 1865. 2.- El que bajo el encabezado *Revista de la Semana* describe críticamente la Fiesta de San Eugenio y cómo la celebraba el pueblo de Madrid en los encinares de El Pardo (Publicado el 19 de noviembre de 1865).

ratorio en el que el autor de *Fortunata y Jacinta* ajustaría el microscopio con el que identificaría el ecosistema donde encontrar personajes para sus historias y herramientas lingüísticas con las que fabricarlos. Estas consideraciones las hago con la humildad que me exige mi reciente y poco consolidado galdosismo, sin atreverme a hablar, como han hecho otros autores, de la existencia en la obra de Galdós de un a modo de "costumbrismo madrileño"[15], cuya composición habría ido tomando cuerpo y dando lugar a un esbozo de tipologías con sus respectivas caracterizaciones en ciertas colaboraciones periodísticas de Galdós, en particular las que mantuvo entre 1883 y 1894, con *La Prensa* de Buenos Aires[16].

Llegados a este punto, el autor de este texto encuentra una empresa complicada añadir algo más al retrato dejado por Galdós sobre Madrid en los miles de páginas de sus Episodios y novelas escritos a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX y décadas iniciales del XX. Lejos de nuestro ánimo la pretensión de dar nuevas pinceladas que enriquezcan el paisaje pintado por Galdós sobre un Madrid tan distinto del nuestro; la información sobre los aspectos descriptivos (calles, plazas, hitos monumentales) del Madrid histórico es auténticamente exhaustiva en las novelas de la etapa realista, de la que el más notable ejemplo es, sin duda, *Fortunata y Jacinta*[17]; algo parecido cabe decir sobre un gran número de zonas del perímetro urbano de entonces compuesto

[15] Esta tesis, fundamentada en los artículos de Galdós aparecidos en *La Prensa* de Buenos Aires, la mantiene ROMÁN, Isabel, "Costumbrismo, prensa y novela: las fisonomías sociales de Galdós", en *Actas del X Congreso Internacional de Estudios Galdosianos*, (Las Palmas de Gran Canaria, 18-21 de junio de 2013), pp. 559-573.

[16] Como ocurrió con las colaboraciones de Galdós en *La Nación*, también las realizadas en *La Prensa* han sido objeto de varias ediciones con alguna discrepancia entre ellas, de las cuales remito aquí a una pasada y a otra futura. La pasada fue realizada por el hispanista norteamericano William H. SHOEMAKER: *Las cartas desconocidas de Galdós en La Prensa de Buenos Aires*, Madrid, Ediciones Cultura Hispánica, 1973, 207 págs. La futura acaba de ser anunciada por Dolores TRONCOSO en su artículo "Galdós, corresponsal de *La Prensa* de Buenos Aires", *Cuadernos Hispanoamericanos,* nº 838 (2020). Al parecer, la extensión del trabajo en cuestión dificulta a la autora encontrar editor.

[17] El biógrafo de Galdós Pedro ORTIZ ARMENGOL tuvo la paciencia de contar parte de esta información en *Fortunata y Jacinta*, lo que dio como resultado la siguiente constatación:" Esta novela, donde aparecen con autoridad un centenar de instituciones o simplemente su edificio representativo, desde el palacio real hasta la inclusa, cinco ministerios, catorce iglesias, cinco teatros, veinte cafés, siete periódicos, cerca de dos centenares de calles, plazas y topónimos urbanos de Madrid, todo lo cual constituye una radiografía de la ciudad de 1869 a 1876". "El urbanismo madrileño…", p. 81. Menor detalle descriptivo pero igual atención al marco urbano y social en que se desarrolla la novelística galdosiana exhibe la última biografía de Galdós, obra de su paisana Yolanda ARENCIBIA SANTANA, *GALDÓS Una biografía,* Barcelona, Tusquets Ediciones, 862 págs. (XXXII Premio Comillas, 2020). Particular atención le presta a "aquel espacio urbano de aquel Madrid que despierta a los tiempos modernos", un Madrid profundamente desigual reflejado en *La Desheredada* (1881), pp. 218-219.

por el Ensanche y el Extrarradio, desde los descampados del norte de Chamberí, que paseó la triste *Viridiana* hasta las miserables barriadas suburbiales de las Injurias y las Cambroneras, donde se desarrolla la acción de *Misericordia*. Los interesados en esta dimensión documental de Madrid en el siglo XIX tienen disponibles ya desde antes, pero sobre todo durante el centenario, varias posibilidades de satisfacer su curiosidad a través de diversas publicaciones digitales con prolija información ligada al marco urbano en que transcurrieron las vidas cotidianas de sus personajes de ficción[18].

Desde la perspectiva del geógrafo urbano que soy, me interesa destacar el papel que Madrid jugó en la producción literaria de un autor que, como Galdós, tenía una mentalidad básicamente urbanita[19], alimentada por una curiosidad sin límites sobre los aspectos tanto formales como sociológicos y funcionales del Madrid donde se desarrollaron sus primeras vivencias como vecino de la Villa (sus calles, sus comercios, sus cafés, sus edificios públicos, sus tipos humanos…). De aquí que el papel de Madrid dentro del universo galdosiano no se limitara a mero escenario en que desarrollaban sus peripecias vitales los personas de sus novelas y Episodios Nacionales, sino que se llegó a convertir él mismo en un auténtico "personaje literario"[20]. Lo cual nos lleva a esbozar la cuestión del "espacio narrativo" o "espacio novelesco" en Galdós o en cualquier otro autor, remitiéndome para ello a autores que lo han analizado con mucho más rigor del que se podría emplear en un texto como éste[21]. Que

[18] Una avanzadilla cartográfica de los escenarios donde se desarrollaron las tramas de las novelas de Galdós la ofreció en 2016 la editorial *Aventuras Literarias* apoyando su información en el Plano de Madrid de Vicente Valverde (1883) tanto en soporte papel como digital: www.galdosenmadrid.com. Más recientemente el *Gabinete de Humanidades Digitales* propone un itinerario galdosiano bajo el epígrafe "Huellas galdosianas", disponible en: www.escond.es/. Consultado el 18.07.2020. Más referencias pueden encontrarse en el apéndice cronológico al final del texto.

[19] Que la mentalidad de Galdós era eminentemente urbana lo demuestra la anécdota que se le atribuye en sus relaciones con Baroja, según la cual Baroja solía acompañar a Galdós en sus paseos vespertinos, que comenzaban en la Puerta del sol y terminaban cerca de Ventas; entonces Galdós le decía a Baroja en tono imperativo: "Baroja, vamos a dar la vuelta que estamos llegando al campo". Así la cuenta Pedro LÓPEZ ARRIBA, director de Cuadernos Republicanos en: "Benito Pérez Galdós en el centenario de su muerte…", *Cuadernos Republicanos*, nº 102 (2020), p. 13.

[20] Lo cual no significa que la realidad novelística tenga que coincidir con la objetiva, por lo que, al igual que cuando Edward BAKER afirma que "Galdós se aleja del realismo fotográfico y transforma el material histórico en material narrativo", eso mismo puede ser de aplicación a la información sobre Madrid utilizada en sus novelas.

[21] Como obra clásica sobre le materia merece citarse la de Ricardo LÓPEZ-LANDY, *El espacio novelesco en Galdós*. Madrid, Instituto de Cultura Hispánica, 1979. Todo el texto rezuma interés por el binomio espacio-tiempo como ingrediente básico del espacio novelesco

tal concepto es de plena aplicación lo demuestra alguno de los rasgos propios de la novelística galdosiana como la representación fiel de las costumbres, los valores y el habla de la época, la inserción de la ficción en una realidad existente y reconocible o la postura crítica ante las condiciones sociales, políticas o sociales de la época, entre otros; hasta tal punto son de aplicación al espacio narrativo de Galdós en Madrid que, según John W. Kronik "el movimiento de los personajes por la topografía física y social de Madrid es uno de los rasgos definitorios de las novelas de Galdós y un factor que les presta dinamismo", argumento que Farris Anderson llevaría al extremo de considerar las calles de Madrid, en el caso de Fortunata y Jacinta, como la auténtica "matriz de la novela"[22]. Como se ve, la relación entre los protagonistas novelescos y la ciudad en que se desarrolla la trama no es una cuestión menor hasta el punto de que en ocasiones ciudad y protagonista se sientan identificados, identificación que es plenamente compatible con la recreación ficticia de la trama novelesca propiamente dicha[23]. Como lo analistas de la obra de Galdós son legión, no faltan los que han visto aspectos concretos en que la realidad madrileña ha dejado tal impronta en la novelística galdosiana que las descripciones del comercio y la pequeña industria representados en sus novelas o bien las variantes dialectales de sus personajes se convierten en otros tantos temas de análisis con entidad propia[24]. Por ello, Madrid no fue sólo fuente de inspiración para un Galdós que hizo de ella su universidad alternativa, sino una auténtica enciclopedia de información objetiva para especialistas de las más diversas áreas de estudio (sociólogos, antropólogos, lingüistas, geógrafos etc.), interesados

galdosiano hasta el punto de que le dedica todo un capítulo de 40 páginas al tema "La Geografía urbana y el espacio", pp. 101-140.

[22] Ambas citas proceden de John W. KRONIK, "El Espacio narrativo de Galdós y Clarín", en *Actas del VII Congreso Internacional Galdosiano*. Las Palmas de Gran Canaria, 2001, pp. 690-692.

[23] Esta argumentación sería de especial aplicación a las autobiografías, según Fernando ROMERA GALÁN, "Las ciudades escriben su autobiografía. Espacio urbano y escritura autobiográfica", *Anales Literatura Española* (Alicante), nº 24 (2012), p. 313.

[24] Valgan como ejemplos los textos de Tomás BORRÁS, "El decir del pueblo en Galdós". *Villa de Madrid*, 1970, nº 19, pp.23-34 y de Federico Carlos SÁINZ DE ROBLES, "Galdós y el comercio madrileño", *Villa de Madrid*, 1970, nº. 19, pp. 16-22 y el del mismo autor: "El comercio y la pequeña industria de Madrid en la obra de D. Benito Pérez Galdós", *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, Vol. XV (1978), pp. 311-326. Más recientemente, la historiadora Gloria NIELFA ha abordado con gran solvencia las transformaciones producidas en el comercio madrileño en el contexto de los cambios operados en el sector a escala europea: "El comercio madrileño, entre la 'Fontana de Oro' y 'Madrid-Paris'", en AA. VV, *Madrid en Galdós, Galdós en Madrid*, Madrid, Comunidad de Madrid, Consejería de Cultura, 1988 (Catálogo de la Exposición homónima, mayo-junio de 1988), pp. 123-138.

por la realidad madrileña en las décadas finales del siglo XIX[25]. Merece la pena detenerse en un aspecto de la realidad urbana de Madrid en la que se entrecruzan numerosas dimensiones como es la vivienda, directamente ligada tanto a las prácticas especulativas como a la psicología colectiva de las clases alta y media madrileñas, bien conocidas por Galdós, que las refleja en la atención prestada a múltiples aspectos de la vivienda que habitan sus personales desde la distribución de los espacios hasta el mobiliario pasando por la decoración[26]. El trasfondo político y sociológico de la vivienda no le fueron ajenos al Galdós más crítico; prueba de ello es el ciclo de novelas dedicado al usurero Francisco Torquemada[27], afín por su mentalidad especulativa a los caseros, aquellos rentistas que ascendieron socialmente mediante la inversión en viviendas de alquiler empeorando de paso las condiciones de vida de los madrileños más humildes, según ha demostrado con todo lujo de detalles la geógrafa Isabel Rodríguez Chumillas[28]. A tal punto llegaría la comunión de Galdós con Madrid que, cuando realizó su única incursión en la literatura fantástica en el cuento *Celín* (1889)[29], aparte de su indudable adscripción a la literatura utópica, hay base suficiente para afirmar que los espacios imaginarios

[25] Así lo corrobora una hojeada a los índices de la *Actas de los Congresos Internacionales de Estudios Galdosianos* o a los de la revista *Isidora*.

[26] Una elocuente lectura del valor social de la vivienda para las clases medias madrileñas y su reflejo en la obra de Galdós lo encontramos en el texto de José Fernando DE ROJAS PERTIERRA, "La vivienda en las clases medias del Madrid de la Restauración", 2011. Ante la imposibilidad de completar la ficha bibliográfica, se aporta la dirección del pdf: http://studylib.es/8362934/la-vivienda-en-las-clases-medias-del-madrid-de-la-restur... Consultado por última vez: 20.07.2020.

[27] La serie de las cuatro novelas dedicadas por Galdós al personaje de Francisco Torquemada se publicaron entre 1889 y 1895, habiendo constancia de que tenía en preparación, una quinta que no llegó a aparecer.

[28] La similitud entre el rentista y el usurero la establece la mentalidad especulativa de ambos y su común deseo de enriquecerse sobre la explotación de la clase trabajadora, lo que merecía el repudio de mentes críticas como la de Galdós. Sobre el papel urbano del negocio del alquiler de viviendas en el Madrid de la segunda mitad del siglo XIX trata el libro de Isabel RODRÍGUEZ CHUMILLAS, *Vivir de las rentas. El negocio del inquilinato en el Madrid de la Restauración*, Madrid, Los Libros de la Catarata, 2002, 176 págs. Según algunos expertos, la vida del usurero Torquemada estaría en parte inspirada en la del malagueño Marqués de Salamanca, cuya meteórica carrera en el mundo de las finanzas y del inmobiliario se habría fundamentado en prácticas poco ortodoxas. Así lo plantea Alfonso VAZQUEZ en su artículo "La conexión de Galdós con José de Salamanca". *La Opinión de Málaga*, 3.10. 2019 (Consultado el 17 de julio de 2020).

[29] Con el título de *Celín (cuento fantástico)* apareció impreso por primera vez en la publicación *Los Meses,* Barcelona, Ediciones Heinrich y Cía., 1889. Posteriormente fue publicado en varias ediciones junto con otros opúsculos del autor. Actualmente existe edición digital de Edu ROBSY, 2018, 39 págs. Disponible en: http://www.textos.info. Consultado el 10.05.2020.

que en el cuento se describen (básicamente la ciudad de Turris y el rio Alcana) "semejan un remedo del Madrid de la segunda mitad del siglo XIX"[30], aunque obviamente se alteren nombres e incluso coordenadas espaciales. A través de este cuento puede inducirse el interés de Galdós por el urbanismo, que ya había despuntado en sus viajes por varias capitales europeas y se vio reflejado en sus artículos periodísticos, sus novelas y sus memorias[31].

A donde, por razones obvias de formación y de trayectoria profesional, no llegó la curiosidad de Galdós sobre Madrid fue a la faceta más técnica de los procesos de crecimiento y de reforma de Madrid al salirse de su foco de atención, que era fundamentalmente la trama social y, sobre todo, sentimental de sus historias[32]. Es por ahí por donde nos hemos planteado la utilidad de aportar al lector interesado por Galdós y su obra una cierta perspectiva sobre la cara oculta del universo galdosiano, a la que no prestó una atención tan detenida ni integró de forma tan intensa en su cosmovisión madrileña, que emitía en una longitud de onda bien distinta; es decir, de lo que se trata es de añadir a la realidad madrileña pintada por Galdós, dominada por los sentimientos y, en definitiva por lo subjetivo, unas gotas de realismo urbanístico. Puesto a elegir, Galdós optó por el Madrid subjetivo, es decir, la vida y vivencias de un variado elenco de habitantes de Madrid, que era el que, en última instancia, interesaba a sus lectores. No por eso, fueron ajenos a la curiosidad de Galdós los cambios técnicos y urbanísticos que se iban produciendo en Madrid e incluso de incorporarlos a su espacio novelesco, a veces con gran precisión en su papel de narrador nada indiferente a la realidad que describía. Así ocurrió con el uso del gas en alumbrado, extendido ampliamente por los barrios centrales de Madrid e incorporado a los nuevos en sus espacios públicos y en los privados de las clases acomodadas cuando Galdós escribía los primeros Episodios Nacionales y sus grandes novelas realistas; esta innovación incorporada a la vida cotidiana de los madrileños no pasó desapercibido a Galdós, que la integró en su marco novelesco hasta el punto

[30] A tal conclusión llega María Ángeles EZAMA en su artículo "La invención del espacio en un cuento "maravilloso" galdosiano: el Madrid de Celín", *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, Vol. XXXIII (1993), p. 617.

[31] De lo cual da constancia María Ángeles EZAMA mediante varias citas textuales insertas en el referido artículo, en alguna de las cuales Galdós se muestra particularmente crítico con la ausencia de un buen plan de urbanización de Madrid como la que aparece en una de las cartas publicadas en *La Prensa* de Buenos Aires, objeto también de atención entre los eruditos galdosianos.

[32] Llevando esta hipótesis a sus últimas consecuencias, Andrés TRAPIELLO va más lejos al afirmar que "a Galdós, de verdad de verdad, sólo le interesaba una cosa, las mujeres, o mejor, como decía Juan Ramón Jiménez, la mujer", "El Madrid de Galdós…", p. 74.

de convertirlo en "algo bello y poético", en expresión de Carmen Simón[33]. Un caso muy especial de la conexión entre progreso urbano y construcción novelesca nos lo aporta el folletín *La Novela en el tranvía*, ejemplo de perfecta simbiosis entre realidad y ficción en un trayecto completo del primer tranvía que atravesó Madrid enlazando los nuevos barrios de Salamanca y Pozas[34].

Aun así, nuestra pretensión se nos antoja excesiva, toda vez que en las casi seis décadas que duró la peripecia madrileña de D. Benito, Madrid experimentó tales transformaciones físicas, funcionales y sociológicas que en las dimensiones de un texto como éste no podrían ni siquiera esbozarse sin caer en el esquematismo o en la caricatura. Por ello, vamos a limitar en nuestra aproximación a ese largo e intenso período de la historia urbana madrileña a considerar los ejes temáticos, los hitos, y los personajes que dejaron una mayor huella en el urbanismo y en las políticas urbanas de Madrid sin circunscribirlo a aquellas áreas en las que se entrecruzan la experiencia madrileña de Galdós y la de sus personajes (básicamente el casco histórico). No en vano había otro Madrid que quedó fuera del foco personal y literario de Galdós y de sus criaturas de ficción, básicamente ese 'segundo Madrid' compuesto por el Ensanche y el Extrarradio e incluso ese "tercer Madrid" surgido de forma espontánea en los límites con Madrid de algunos de los pueblos vecinos de la capital, incorporados de facto a la dinámica urbana pero no a las mejoras del Madrid institucional, donde, por cierto, se produjeron importantes innovaciones urbanísticas durante aquellos años (La Ciudad Lineal, por ejemplo). En conclusión, algo se movía en Madrid dentro y más allá del Madrid Galdosiano, que, siendo contemporáneo de Galdós, no llegó a ser incorporado de forma tan nítida al espacio novelesco galdosiano a pesar de sus oceánicas dimensiones. Sin embargo, existía y hemos creído que merecía la pena mostrárselo al lector interesado en la vida y obra de Galdós en Madrid, justamente cuando se celebra el primer centenario de su muerte. (**Fig. 2**)

[33] Son muchos los párrafos de la obra de Galdós en que se hace referencia, positiva o crítica, a la presencia del gas del alumbrado, seleccionados cuidadosamente por Carmen SIMÓN PALMER en el texto "El gas en la obra de Galdós", en *IV Congreso Internacional de Estudios Galdosianos*, Las Palmas de Gran Canaria, 1990, Vol. 2, pp. 565-574.

[34] *La Novela en el tranvía* fue publicada originalmente en los números de *La Ilustración de Madrid* del 30 de noviembre y 15 de diciembre de 1871. Disponible en: Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes. Consultada el 17 de julio de 2020.

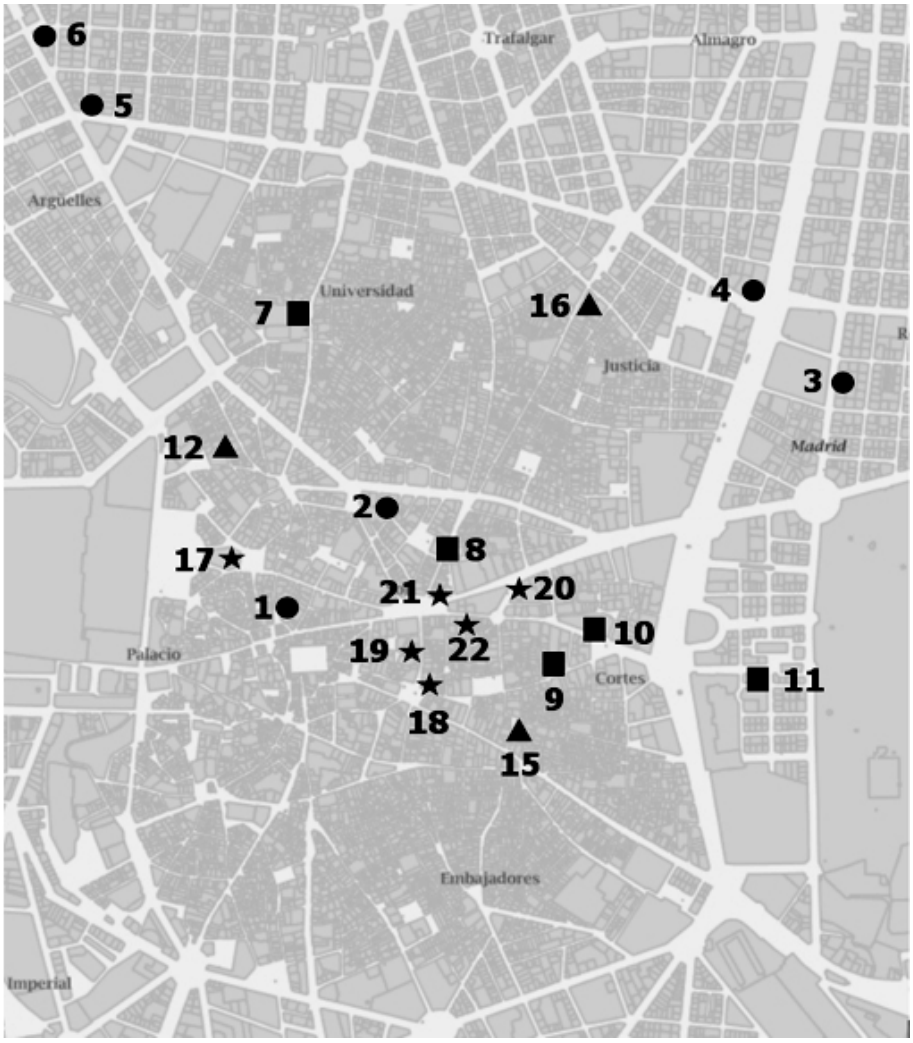


Fig. 2: Selección de lugares en donde Galdós desarrolló su vida cotidiana en Madrid. Simbología: ● Domicilios ■ Instituciones ▲ Centros de trabajo ★ Lugares de cultura y ocio.
Identificación: Para los tres primeros símbolos véase el tercer apartado de la cronología (Apéndice).
Lugares de ocio (selección): 17.- Teatro Real. 18.- Teatro Español. 19.- Teatro de la Comedia. 20.- Café Suizo. 21.- Café Universal. 22.- Restaurante Llardy.
Fuentes: Documentación varia; base cartográfica del visor PLANEA (elaboración propia). Diseño Gráfico: Juan de la Puente

3. UNA ETAPA DECISIVA EN LA CONSOLIDACIÓN DE MADRID COMO CAPITAL DEL ESTADO LIBERAL

3.1. La huella urbana del aparato institucional y administrativo del Estado

La conversión de Madrid en capital del estado liberal fue acompañada de la continua ampliación de su presencia física en el tejido urbano madrileño a través de las oficinas de la administración y, muy especialmente, de los ministerios; éstos abandonaron la cohabitación con la Monarquía en el propio palacio real que habían tenido durante siglos los secretarios de estado y del despacho, antecesores de los ministros. En todo caso, en los primeros años se mantuvieron en los alrededores del palacio real en condiciones bastante inadecuadas ocupando viejas construcciones palaciegas o conventos desamortizados. Más adelante, a medida que se iban ampliando las competencias atendidas por el gobierno y la consiguiente creación de nuevos ministerios o el desdoblamiento de alguno de los antiguos (Fomento, por ejemplo) se produjo un mayor dispersión de los mismos, manifestándose desde muy pronto una tendencia hacia el Este (Calle de Alcalá primero y eje Prado-Recoletos-Castellana después), la misma que iban adoptando otros servicios superiores igualmente ligados a la Administración como la cultura, la banca o la bolsa[35]; otro eje del mismo proceso lo conformaría el que enlazaba Palacio con el *Congreso de los Diputados* pasando por la Puerta del Sol, en donde desde de 1847 ocupaba la histórica *Casa de Correos* el nuevo y poderoso Ministerio de la Gobernación.

De una forma u otra hay actividades que tienen con el Estado relación de complementariedad o de exaltación y que a lo largo del tiempo se fueron también alineando a lo largo de esta auténtica "espina dorsal" organizadora del crecimiento de Madrid hacia el norte como llegó a ser el eje Prado-Recoletos-Castellana. Así ocurrió en esta época con la ubicación de la *Casa de la Moneda*, dependencia del Ministerio de Hacienda, construida con proyecto de Francisco Jareño en las proximidades de la Puerta de Recoletos (1864)

[35] Tal proceso se continuará, ya durante la República, el Franquismo y la Democracia en sentido ya claramente hacia el norte, colonizando la Prolongación de la Castellana en su tramo Nuevos Ministerios-Plaza de Castilla. Más información se puede encontrar en VALENZUELA RUBIO, Manuel, "Administración Central y Espacio Urbano. Una aproximación a la geografía ministerial de Madrid". *Boletín de la Real Sociedad Geográfica* (Madrid), Vol. 137-138 (2001-2002), pp.353-390. Una dimensión muy interesante de la estructura ministerial de la Restauración, el incremento de funcionarios de los ministerios, es analizada por PRO RUIZ, Juan, "El Estado y la administración pública en la ciudad", en PINTO CRESPO, Virgilio (dir.), *Madrid. Atlas histórico de la ciudad, 1850-1936*, Madrid, Lunwerg Editores. 2001, pp. 270-279 Véase: "Madrid, sede del Gobierno", pp. 273-276.

sobre terrenos ocupados desde 1793 por la *Real Escuela de Veterinaria* e integrada, por tanto, en el eje científico y cultural configurado a lo largo del eje Prado-Recoletos desde los tiempos de Carlos III y cuyos hitos más representativos fueron el *Observatorio Astronómico,* el *Botánico* y el *Museo del Prado*. Otro rasgo de la importancia que el citado centro recibió de los políticos ilustrados consistió en que el edificio fuera proyectado por el propio Sabatini[36]. En su inmediata vecindad se iniciaría la construcción, a partir de 1866, también con proyecto de Francisco Jareño, del complejo de la *Biblioteca y Museos Nacionales* sobre un solar procedente en parte de la *Escuela de Veterinaria*, en parte del convento de Agustinos Recoletos, cuya presencia en este lugar estaría llamada a reforzar la orientación cultural del Paseo de Recoletos[37].

Vinculación íntima con el Estado y con su imagen tuvieron y tienen las instalaciones destinadas a la celebración de grandes exposiciones, que normalmente dejan una interesante huella monumental e incluso utilitaria en la ciudad. Un caso elocuente fue *el Palacio de las Artes y de la Industria,* que, inaugurado en 1887 por la Reina Regente para celebrar en él las exposiciones

[36] Para la construcción de la *Real Escuela de Veterinaria* se optó por comprar la huerta de la Congregación de San Felipe Neri, que reunía unas condiciones óptimas con agua suficiente y rodeada de su propia cerca. De hecho, allí se pudieron ubicar no sólo el edificio principal, el hospital y las oficinas, sino que aún quedó espacio para realizar "ensayos y experimentos de agricultura y economía rural". Otro de los motivos que se adujo para elegir la citada ubicación fue que pudieran acudir a las clases de Zoología los alumnos del Jardín Botánico. En el plano de Madrid de Francisco de Coello (1849) se puede obtener una idea bastante precisa sobre la amplitud del espacio ocupado por la institución científica. Tanta que el solar con una superficie de 523.760 pis cuadrados (40.661 m2), dio de sí para construir la Casa de la Moneda y, parcialmente, la plaza de Colón y el palacio de la Biblioteca y Museos Nacionales. Más información en: SALVADOR VELASCO, Ángel y Laura R. SALVADOR GONZÁLEZ, *Real Escuela de Veterinaria, en el centro centro.* Disponible en: http://www.colvet.es/node/395. Consultada: 9 de mayo de 2020.

[37] Las enormes dimensiones del convento y de su extensa huerta quedan ya de manifiesto en el plano de Teixeira (1656). Desamortizado y demolido en 1836, fue adquirido al año siguiente en pública subasta por Juan Álvarez Mendizábal, el impulsor de la Desamortización. Sobre este inmenso solar de 515.459 pies cuadrados (40.661 m2), antes de acoger la Biblioteca y los Museos Nacionales, se construyó en 1845 con proyecto de Aníbal Álvarez el Gran Taller de Coches de Recoletos, ampliamente descrito por Pascual MADOZ, "Madrid…", en *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar,* Madrid, 1848, p. 457. En dicha ubicación continuaba en 1854, tal como lo demuestra la Vista de Madrid desde el noreste de Alfred GUESDON. Las superficies de las dos fincas descritas en esta nota y la anterior proceden de MESORENO ROMANOS, Ramón de, *El Antiguo Madrid, paseos histórico-anecdóticos por las calles y plazas de esta villa.* Madrid, Establ. Tipogr. de Don F. de P. Mellado, 1861, p. 351-352. Sobre sus casi 10 ha entre ambas se trazó el callejero de un amplio sector de la margen derecha del Paseo de Recoletos entre Cibeles y Colón con calles tan representativas como los comienzos de Jorge Juan y Villanueva, prolongadas en el Ensanche, y las menores de Cid, Gil Santibáñez y Recoletos.

nacionales de Bellas Artes, también se alinearía con el citado eje en su parte más lejana, concretamente en los Altos del Hipódromo, instalación deportiva inaugurada en 1878[38] como hipódromo oficial y que cerraría por el norte el Paseo de la Castellana hasta que en la II República (1933) fuera demolido para construir los *Nuevos Ministerios* y acometer la prolongación hacia el norte del paseo[39]. Justamente, las colinas posteriores al ejemplo citado sirvieron de asiento a la *Junta de Ampliación de Estudios e Investigaciones Científicas*; vinculada genéticamente a la *Institución Libre de Enseñanza*, fue creada por R.O. del Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes e inaugurada oficialmente en 1907 por Alfonso XIII.

Símbolo elocuente de la capacidad reforzadora de la capitalidad que el gobierno central alcanzó en el contexto de la creación de un modelo de estado centralista fue la definitiva conversión de Madrid en la capital del capital español a partir de la adjudicación de la exclusividad emisora al *Banco de España* en 1874. Ello hizo que la tendencia ya apuntada en los años centrales del siglo se robusteciera en las décadas finales, lo que daría como resultado la concentración de sedes bancarias de gran porte arquitectónico en el triángulo bancario (Sol-Carrera de San Jerónimo-Paseo del Prado-Alcalá-Sol), que ya se venía esbozando desde mediados del siglo XIX.

3.2. Infraestructuras para el funcionamiento de la ciudad y el reforzamiento del centralismo político en beneficio de Madrid

Sin que ello suponga una crítica a la totalidad de lo que entonces se hizo, el tiempo confirmaría los errores cometidos durante el régimen isabelino en el planteamiento de las grandes infraestructuras creadas en la primera mitad del siglo: las hidráulicas y las de transporte.

3.2.1. *La modernización de la red de transporte colectivo. El ferrocarril y sus variantes*

Comenzando por las infraestructuras de transporte, una vez fracasada la pretensión del Estado de dotar a Madrid de una única estación central[40] y ha-

[38] Con ocasión de los esponsales de Alfonso XII con María de las Mercedes de Orleans.

[39] Sus espléndidas instalaciones acogen actualmente el Museo de Ciencias Naturales y la Escuela de Ingenieros Industriales. El mismo año (1887) y no lejos del eje N-S de, pero en el interior del Parque del Retiro, se celebró la Exposición de Filipinas, de la que sobrevive el Palacio de Cristal.

[40] La idea de crear una estación central estuvo presente desde los mismos orígenes de la implantación del ferrocarril en Madrid (R.O. de 14 de enero de 1856). Se reactivó a principios del siglo XX dando lugar a diversos proyectos en los años 30 y ha seguido latiendo hasta bien

biendo triunfado la opción de que cada compañía contara con la suya propia, el riesgo de que se multiplicaran las estaciones *ad infinitum* quedó conjurado por la rápida concentración empresarial en torno a la Compañía del Norte y a la MZA. Algo palió la multiplicación de estaciones y que el servicio de transporte se diera solamente desde tres (Norte, Mediodía y Delicias) la construcción del *Ferrocarril de Contorno o de cintura*, impuesto por el Estado a la Cía. del Norte, a pesar de su especialización en mercancías. Desde la perspectiva de la implantación física de las estaciones en la ciudad, ampliamente analizado por Pilar González Yanci así como sus transformaciones ulteriores[41], su acierto original al hacerlo en las zonas de menor altitud quedó empañado por la interferencia con el desarrollo del Ensanche; tal efecto se visualiza en la interrupción de la ronda de circunvalación del Ensanche en sus extremos este y oeste, más claro en el caso de la estación de Atocha. La interferencia con las previsiones del Ensanche fue, no obstante, particularmente dramática en el sur, ya que, además de hacer inviable la implantación de la cuadrícula tal como la diseñó Castro (caso de la Estación de Delicias), imposibilitó también la aplicación de los usos previstos para la zona, básicamente las agrícolas, siendo sustituidas por las industriales por efecto de la línea de contorno y por las muchas instalaciones ferroviarias para servir a las industrias que se fueron instalando allí, lo que impulsó la especialización industrial de todo el barrio de Arganzuela hasta los años 80 del siglo XX[42].

Salvo en los aspectos tratados, la capacidad de las estaciones ferroviarias para la configuración de un barrio marcado por la movilidad de personas y mercancías tan sólo fue una realidad en el caso de Atocha, de lo que ha quedado constancia en la cartografía coetánea. Aparte de las instalaciones para el

recientemente tal como describe minuciosamente Mª del Pilar GONZÁLEZ YANCI, "Tentativas de dotar a Madrid de una estación central". *Anales del Instituto de Estudios Madrileños,* Vol. LVII (2017), pp. 377-410.

[41] GONZÁLEZ YANCI, María del Pilar, *Los accesos ferroviarios a Madrid, su impacto en la geografía urbana de la ciudad,* Madrid, Instituto de Estudios Madrileños, 1977, 520 págs. y GONZÁLEZ YANCI, María del Pilar, "Transformaciones de las estaciones ferroviarias de Madrid", *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, Vol. XLV (2005), pp. 387-420.

[42] Especial hincapié sobre la distorsión del Plan Castro provocada por las estaciones de ferrocarril hace Antonio FERNÁNDEZ GIL en: "Influencia de las infraestructuras ferroviarias en el urbanismo madrileño de la segunda mitad del siglo XIX", en *VI Congreso de Historia Ferroviaria,* Vitoria, 2010, 32 págs. En este texto se hace una particular referencia a la estación de Delicias, "la de mayor afección sobre el urbanismo madrileño pues es la que más desmanteló el Plan Castro" (p. 16); del ferrocarril de contorno destaca la dificultad que su presencia entrañó para el desarrollo urbano de la zona (pp.18-19). Una ruptura total con este pasado supuso para esta zona la *Operación Pasillo Verde*, que canceló su especialización industrial dando un giro de 180 grados hacia la función residencial.

funcionamiento de la actividad ferroviaria (embarcaderos, talleres, dependencias administrativas etc.), las primeras actividades surgidas fueron los almacenes especializados en determinadas mercancías (maderas, por ejemplo) y también los generalistas (los llamados "docks)". Después llegarían las primeras áreas residenciales habitadas mayoritariamente por empleados del ferrocarril, lo que daría nacimiento al barrio de Pacífico, ubicado al final del Ensanche en esta zona. Con el tiempo se crearía en el entorno de la estación y en calles próximas una importante dotación hotelera y gastronómica, que todavía marca la glorieta de Atocha y la avenida de la Infanta Isabel[43]. Una dimensión a tener en cuenta sobre el protagonismo de las estaciones en la configuración de su entorno lo jugó la arquitectura monumental de que se dotaron las de Mediodía y Norte décadas después de su entrada en funcionamiento, dado que Delicias ya tuvo una terminal homologable con sus coetáneas europeas desde su fundación. Por su parte, MZA reformó en profundidad ya en los 80 el complejo formado por los edificios administrativos de estilo francés alineados a la entrada de la actual avenida Ciudad de Barcelona y los viejos embarcaderos dieron paso al monumental conjunto arquitectónico proyectado por el arquitecto Alberto del Palacio, en que destaca la gran marquesina central con cubierta de acero, construido entre 1889-1892[44]. En cuanto a la estación del Norte, cuyas instalaciones ya contaban desde los 80 con un edificio monumental de puro estilo francés paralelo al Paseo de la Florida, carecía originariamente de un edificio de cabecera; esta ausencia fue subsanada décadas después, entre 1926-1933, mediante un nuevo edificio monumental con imagen de acusado clasicismo, que discrepaba fuertemente del primero, según proyecto del arquitecto Alonso Fungairiño con fachada a la Cuesta de San Vicente[45]. (**Fig. 3**)

Un capítulo aparte en la relación del ferrocarril con Madrid lo escribieron las líneas de vía estrecha y sus respectivas estaciones de salida, aprobadas a finales del siglo XIX al calor de la legislación sobre ferrocarriles secundarios y económicos[46]; mediante ellas Madrid estableció con su territorio circundante unas relaciones básicamente de abastecimiento en materias primas para la

[43] La comparación del plano catastral de Carlos Colubí (1866) con los de Emilio Villaverde (1883) y Facundo Cañada (1900) permite visualizar el crecimiento del entramado urbano organizado en torno a la estación.

[44] Más información técnica puede encontrarse en COAM, *Guía de Madrid. Urbanismo y arquitectura,* Madrid, Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, 1983, vol. II, pp.124-125.

[45] Más información sobre el proyecto, su autoría y su situación actual puede encontrarse en GONZÁLEZ YANCI, Mª Pilar, "Tentativas de dotar…", pp. 382-384.

[46] Aprobadas como tranvías pero con un carácter suburbano tuvieron las líneas a Carabanchel y Leganés (1876) y a El Pardo (1902), ya que su función era de transporte de viajeros exclusivamente mientras que las líneas de ferrocarril eran o mixtas o para el transporte de mercancías. Para más detalles sobre ellas Véase VALENZUELA RUBIO, Manuel, "Los orígenes

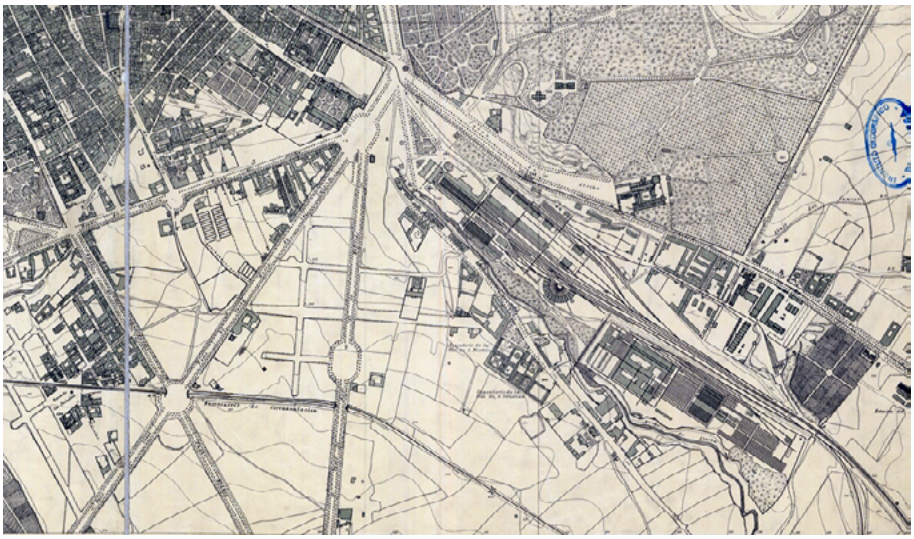


Fig. 3: Es visible el impacto de la estación de Mediodía sobre la cuadrícula del Ensanche Sur y el trazado del Ferrocarril de Contorno de Madrid.
Fuente: Plano Parcelario de Madrid de Ibáñez Ibero, 1875 (Escala original:1:2000)

construcción (madera, piedra, yeso, etc.) y en comestibles (leche, vino, hortalizas etc.); en algunos casos los núcleos rurales destinarios de estas líneas estaban muy cercanos a Madrid como Fuencarral, Leganés, El Pardo o Vallecas y otros más alejados como Colmenar Viejo, Colmenar de Oreja o Villa del Prado; sin embargo, en otras el proyecto original aspiró a servir un ámbito territorial mucho más amplio que nunca alcanzaron. Es muy significativo que, dado que estas iniciativas ferroviarias las realizaron empresas poco solventes, una parte importante de esta red periférica fuera finalmente controlada por la *Compañía Madrileña de Urbanización* (CMU), promotora de la *Ciudad Lineal*. La razón de tal concentración estuvo muy marcada por sus necesidades de aprovisionamiento de los materiales de construcción necesarios para su negocio inmobiliario: el granito de Colmenar, las gravas de Arganda, la caliza de Colmenar de Oreja o los yesos de Vallecas[47]. Un dato diferencial de estos modestos ferrocarriles rurales respecto a los tranvías urbanos fue el predominio de la tracción de vapor mediante pequeñas locomotoras (las populares

de los transportes urbanos y de cercanías en Madrid", *Estudios Geográficos*, 1973, nº 130, pp. 104-105 y 120-121.

[47] Más información sobre la incipiente red de ferrocarriles suburbanos de Madrid puede encontrarse en VALENZUELA RUBIO, Manuel, "Los orígenes…", pp. 95-136.

"maquinillas"). Se trató, en suma, de iniciativas ferroviarias pensadas para succionar recursos con destino al mercado consumidor madrileño y no para transferir dinamismo económico o demográfico a los pueblos y aldeas del entorno aún inmersos en una economía de subsistencia; nada que ver con lo que estaba ocurriendo en la formación de los suburbios londinenses o en la *banlieue* parisina, unidos a la ciudad-central también mediante modestas líneas ferroviarias[48]. Semejante falta de efecto dinamizador del territorio próximo a Madrid hay que extenderla a las grandes líneas radiales que partían de Madrid hacia la periferia peninsular, todas ellas con estaciones en pueblos cercanos a Madrid. Tan sólo en la línea del Norte se empezó a manifestar en las décadas finales del siglo un cierto efecto poblador vinculado a la accesibilidad, consistente en la aparición de "colonias" de viviendas unifamiliares ocupadas por familias de clase media durante los tórridos veranos madrileños[49].

Abundando en las líneas de vía estrecha, éstas no tuvieron estaciones dignas de mención excepto las del Ferrocarril de Arganda y del Tiétar, por lo que su efecto en el desarrollo de la ciudad fue casi nulo, lo que no significa que no hayan dejado alguna huella en el Madrid actual; así ocurrió con la estación del *Tren de Arganda*, ubicada en la zona al este del Retiro, en las cercanías del *Hospital del Niño Jesús* (1881), que le daría nombre y, andando el tiempo a toda la barriada circundante. El área en cuestión había quedado en una situación marginal dentro del Ensanche por lo que o bien se mantuvo fuera del proceso urbanizador u ocupada parcialmente por instalaciones de servicio urbano como los citados. Aunque el ferrocarril de vía estrecha circuló desde 1886 y sólo hasta Arganda, la estación no se inauguró hasta 1901, cuando ya se era propiedad de la *Cía. del Ferrocarril del Tajuña*, de capital belga, que aspiraba llevar la línea férrea hasta Teruel donde conectaría con el *Ferrocarril Central de Aragón*; en la práctica el tendido sólo llegó a Orusco en el Valle del Tajuña, nombre por el que también sería conocida. Tan ambiciosas pretensiones iniciales resultaron frustradas reduciéndose el uso ferroviario a un trecho del trazado cada vez más reducido, por lo que finalmente la estación perdió su función quedando fuera de servicio y finalmente demolida en 1964; el solar

[48] Este planteamiento ya lo hemos expuesto con anterioridad en VALENZUELA RUBIO, Manuel, "Transporte y estructura metropolitana en el Madrid de la Restauración. Historia de una frustración", en BAHAMONDE MAGRO, Ángel & OTERO CARVAJAL, Luis Enrique (eds.), *La Sociedad madrileña durante la Restauración, 1876-1931*, 1989, vol. I, 391-392.

[49] De hecho, la mayoría de los municipios situados a lo largo de la línea del Norte y del ramal a Segovia desde Pozuelo de Alarcón hasta Zarzalejo o Los Molinos tuvieron su "colonia de la estación", alguna de las cuales adquirió tales dimensiones que llegó a superar en población y actividad a la capital del municipio, siendo el caso más notable el de Villalba. Este tema fue ampliamente tratado en nuestra tesis doctoral: VALENZUELA RUBIO, Manuel, *Urbanización y crisis rural en la Sierra de Madrid*, Madrid, Instituto de Estudios de Administración Local, 1977, pp. 335-337.

resultante, de grande dimensiones y muy bien situado respecto a calles importantes del Ensanche Este, fue ocupado por un complejo de bloques de vivienda en altura, bien representativo del desarrollismo de los años 60 del siglo XX en Madrid[50]. La otra estación de ferrocarril de vía estrecha, la de Goya[51], fue la única construida en la margen izquierda del río Manzanares y cerca del Puente de Segovia; de ella partía la línea métrica con financiación belga, que en algún momento se llamó *Ferrocarril del Valle del Tiétar* pues aspiraba a llegar hasta el sur de Gredos en la provincia de Ávila; sin embargo, no pasó del pueblo de Almorox en la provincia de Toledo, recorriendo todo el sureste rural de la provincia de Madrid, destacando entre los núcleos servidos por la línea Móstoles, Navalcarnero y Villa del Prado, cuyas economías se sustentaban por entonces sobre el binomio vid-cereal. El ferrocarril se inauguró en 1891 y fue cerrada en 1970 tras diversos problemas empresariales, cuyos últimos propietarios pretendieron subsanar mediante la recalificación de los terrenos de la Estación de Goya para usos residenciales, objetivo que finalmente consiguieron en 1869, fecha de la aprobación del correspondiente plan parcial. (**Fig. 4**)

Fig. 4: El desarrollo tardío del Ensanche al Este del Retiro tuvo relación con la creación allí de servicios (Hospital del Niño Jesús) e infraestructuras ferroviarias (Ferrocarril de Arganda y Estación del Niño Jesús, 1901)
Disponible en: https://www.pinterest.es/pin/52354414399522902/

[50] El desarrollo inmobiliario, realizado a través de una compañía patrimonial creada al efecto, ha sido detalladamente descrito por GONZÁLEZ YANCI, Mª Pilar, "Transformaciones de las estaciones…", p. 402.

[51] Recibió este nombre por la proximidad al lugar en donde cree que estuvo la *Quinta del Sordo*, propiedad de Francisco de Goya.

Si atractivas fueron las concesiones ferroviarias a larga distancia para los inversionistas extranjeros en las décadas quinta y sexta del siglo XIX, no lo fueron menos las de los tranvías, que se van a convertir a partir de 1871 el en principal medio de transporte urbano de Madrid hasta los años 20, en que hará su aparición el autobús[52]. La ausencia total de planificación en las concesiones de las líneas, que se dejaban a la libre elección de las empresas concesionarias, y el caos en su tramitación fueron los dos rasgos que presidieron la formación de la red. La integración de la abigarrada trama de itinerarios fue de alguna manera impuesta por la electrificación ocurrida entre 1898 y 1901, que determinó unas transformaciones profundas en el dispositivo empresarial del sector bajo el control de capital belga, lo que permitió ya hablar de una *Sociedad General de Tranvías*, constituida legalmente como tal en 1920, de la que se autoexcluyó la red de la CMU hasta la municipalización de toda la red de tranvías en beneficio de la *Empresa Municipal de Transporte* (1948)[53].

Con anterioridad a la implantación de los tranvías como sistema de transporte urbano en Madrid hubo algunas iniciativas que lo intentaron mediante ómnibus[54], las cuales no llegaron a consolidarse; no obstante, prestaron servicios ocasionales a barrios periféricos y otros discrecionales a acontecimientos con gran afluencia de público (teatros, plazas de toros, hipódromos, romerías etc.) además de enlazar las estaciones de ferrocarril con sus respectivas oficinas. La modernidad del tranvía respecto al ómnibus estribaba no sólo en el rail metálico sobre el que se deslizaban los coches sino en la existencia de normas regulatorias en cuanto a horarios, tarifas y paradas fijas. y, sobre todo, en la estructura empresarial plenamente integrado en la economía de mercado. También se diferenciaban en cuanto a la tramitación de las concesiones, ya que, mientas los ómnibus eran de competencia municipal, los tranvías tenían

[52] LÓPEZ GÓMEZ, Antonio, *Los transportes urbanos de Madrid*. Madrid, C.S.I.C. (Instituto Elcano), 1982.

[53] Para los detalles de las líneas, sus promotores, fusiones etc. remitimos al lector a nuestro texto, en que se describe la construcción de la red madrileña de tranvías a partir de las concesiones y otra documentación procedente del Archivo de Villa: VALENZUELA RUBIO, Manuel, "Los orígenes…", pp. 95-132.

[54] El ómnibus era en realidad un carro adaptado para transportar pasajeros, cerrado y tirado por caballos o mulas, normalmente dotado de un piso superior abierto, por lo que se le ha considerado el precedente del moderno autobús. Una amplia descripción de la presencia en Madrid del ómnibus y de sus variantes técnicas puede encontrarse en TARTAJO GARRIDO, José Antonio, "La génesis del Tranvía de Madrid", en *V Congreso de Historia Ferroviaria* (Palma, 14-16 octubre 2009), Palma, Govern de Balears y Fundación de Ferrocarriles, 2009, pp. 2-4. Disponible actualizado al año 2014: http://drive.google.com/file/d/0BwTkFaWglAGoekJsZk-JaeT16MXc/edit. Consultado el 13.05.2020.

que tramitarse según lo establecido en la *Ley de Ferrocarriles de 3 de junio de 1855* (en la que, por cierto, no había referencia alguna al transporte urbano); por ello, las concesiones le correspondía resolverlas al Gobernador Civil, previa consulta al ayuntamiento correspondiente. Esta dependencia institucional extramunicipal había obstaculizado durante años la implantación en Madrid del tranvía hasta que una favorable coyuntura política le permitió sortearla. Ésta se produjo cuando, tras la *Revolución de Septiembre de 1868*, el Ayuntamiento Constitucional se convirtió en *Ayuntamiento Popular*, a cuyo frente estaba uno de los inspiradores de la revolución septembrina: Nicolás María Rivero. Fue ese ayuntamiento el que, saltándose la regulación legal existente y tras una larga y farragosa tramitación, hizo posible que finalmente el *Tranvía de Madrid* se inaugurara oficialmente entre la Puerta del Sol y la Calle de Maldonado en el Barrio de Salamanca, entonces aún embrionario[55], un 31 de mayo de 1871.

Merece la pena detenerse en la gestación de este primer experimento de transporte regular urbano en Madrid, que ya estaba implantado desde hacía décadas en Londres y más recientemente en Paris. Para comenzar, el solicitante de la línea, José Domingo Trigo, empresario con una larga trayectoria a sus espaldas como titular de una red de tranvías en La Habana, actuó de forma errática durante todo el proceso concesional, aunque siempre contando con el apoyo técnico inglés, para lo que se asociaba siempre en sus propuestas con ingenieros británicos (Ross, O'Ryan, Gore); por lo que no es de extrañar que acabara vendiendo la concesión el mismo año de obtenerla a la empresa inglesa *William Morris & Cía*., la cual construiría la línea con capital, tecnología y material rodante ingleses; esta relación con Inglaterra se intensificó todavía más cuando en 1872, ya con la línea en pleno rendimiento, fue transferida a la compañía *The Madrid Tranways Ltd*., que en 1874 pasaría a denominarse *The Tranway Union Company Ltd*. y con este nombre solicitaría otras dos líneas de tranvía en Madrid en años sucesivos[56].

Se ha criticado al *Plan Castro* de poco ambicioso y previsor, muy al contrario de lo que ocurrió con el *Ensanche de Cerdá* para Barcelona; esto ha sido puesto de relieve, por lo que respecta a dudosa integración del ferrocarril y de

[55] Una minuciosa descripción del tortuoso recorrido administrativo del primer tranvía de Madrid nos lo ha facilitado la laboriosa tarea realizada por José Antonio TARTAJO GARRIDO, quien ha utilizado como fuente básica de su trabajo el *Libro de Actas del Ayuntamiento de Madrid* correspondiente a ese período, además de la *Gaceta de Madrid* y las escrituras de concesión de los tranvías, todo lo cual constituye una literatura en verdad escasamente atractiva pero útil para esclarecer, en lo posible, el tema que nos ocupa. Véase TARTAJO RODRIGUEZ, José Antonio, "La génesis del tranvía…", pp. 9-15.

[56] TARTAJO RODRÍGUEZ, José Antonio, "La génesis del tranvía…", pp. 9-15.

sus estaciones en la ciudad, pero tampoco se contempló en el *Anteproyecto del Ensanche* la implantación de un transporte propiamente urbano como si se hizo con otros servicios públicos[57]. Esta carencia original del *Plan Castro* justificó o, al menos, explicó en cierta manera la absoluta falta de planificación de la red de tranvías en Madrid, en ninguna de cuyas líneas el tendido atendió a otra lógica que el interés empresarial, mayoritariamente extranjero y, por tanto, ajeno a la realidad social y económica de aquel Madrid en transformación. Lo cual no fue óbice para que, gracias a los tranvías, se potenciara el desarrollo del Ensanche, se facilitara la accesibilidad al centro de las barriadas exteriores a él e incluso que inspirara iniciativas urbanísticas tan innovadoras como la *Ciudad Lineal* de Arturo Soria, en este caso de promoción y capital españoles. (**Fig. 5**)

Por lo que respecta a la primera línea del *Tranvía de Madrid* puesta en funcionamiento, se ha recalcado que rompiera la práctica habitual entonces en Europa de conectar la ciudad con la estación central del ferrocarril, ya que sería allí donde, por lógica, se encontraría su clientela; en el caso de Madrid, este primer tranvía, como certeramente ha señalado Antonio Gómez Mendoza, "es un claro ejemplo de lo que en economía se denomina como adelantarse la oferta a la demanda"[58], ya que los barrios que unía con el centro se hallaban aún en una etapa muy incipiente de consolidación. Precisamente, este es el argumento que algunos autores han esgrimido para sustentar la hipótesis de que la línea en cuestión habría sido financiada por el Marqués de Salamanca, promotor del barrio homónimo, adelantándose así a otras iniciativas empresariales posteriores en que el transporte impulsó el desarrollo de nuevos barrios como fue el caso de la *Ciudad Lineal* y el de la *barriada del Metropolitano*. Ahora bien, como demostró Rafael Mas Hernández, "a finales de 1869 Salamanca no poseía ya ninguna de las construcciones realizadas pero sí la mayor parte del suelo adquirido" en el sector este del Ensanche, situación debida a los apuros financieros que arrastraba y que le habían obligado a vender toda la construcción residencial que poseía en el Ensanche, mayoritariamente alineada a lo largo de la calle de Serrano, a la *Sociedad de Crédito Comercial*

[57] Ni siquiera se previó en el Ensanche la distribución por la ciudad de las mercancías llegadas a Madrid por las estaciones de ferrocarril. Habría que esperar a 1876 para que hiciera posible este servicio una línea de tranvía destinada a enlazar las dos estaciones con los mercados cubiertos recién construidos; esta línea fue concedida al ingeniero Arturo Soria y Mata, quien para construirla fundó la Empresa de Tranvías de Estaciones y Mercados. Véase VALENZUELA RUBIO, Manuel, "El origen de los…", p. 103.

[58] GÓMEZ MENDOZA, Antonio, "El viaje en el Madrid de Pérez Galdós", en AA.VV, *Madrid en Galdós, Galdós en Madrid, Madrid,* Comunidad de Madrid, Consejería de Cultura,(-Catálogo de la Exposición homónima), 1988, p. 201.

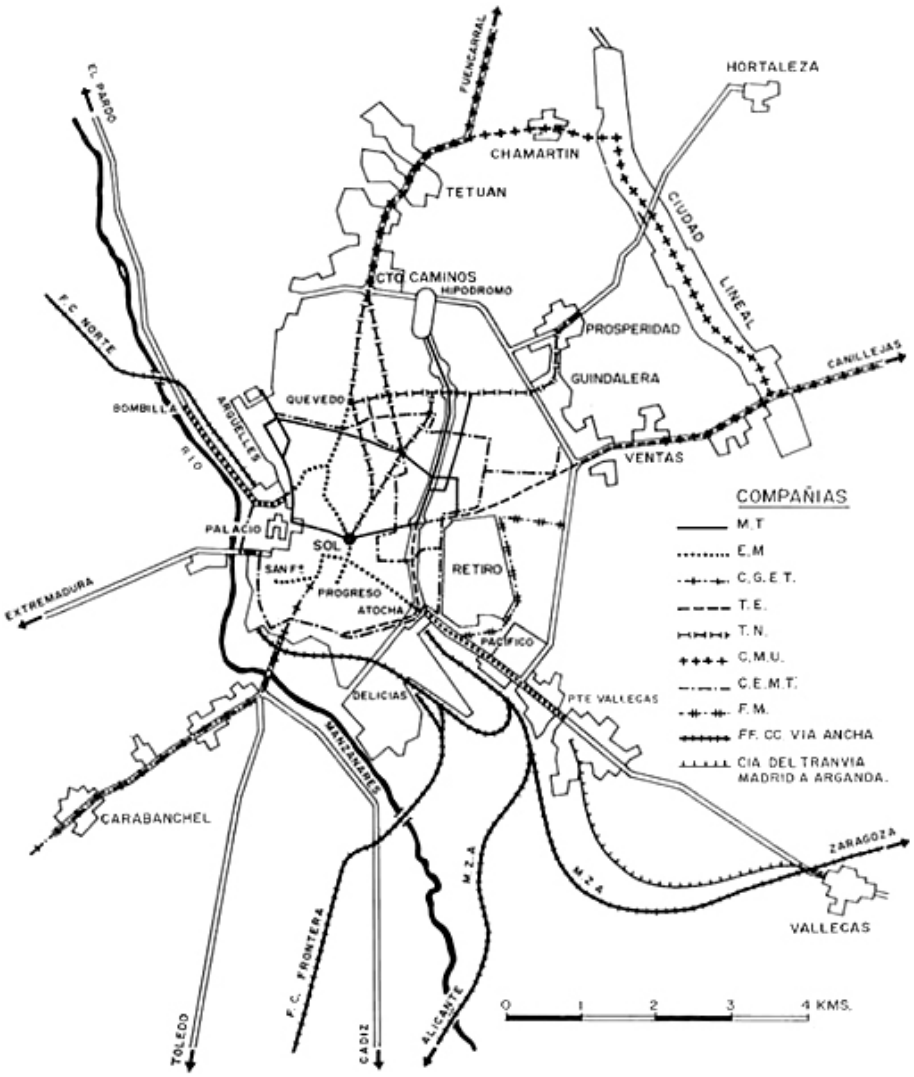


Fig. 5: La visión de conjunto de las redes de tren y de tranvía a principios del siglo XX (1905) transmite el desorden que presidió las concesiones.
Fuente: VALENZUELA RUBIO, Manuel, *Los orígenes*..., p. 115 y 127 (siglas)

(SCC)[59]. De lo dicho se desprende que Salamanca no se encontraba en aquel momento en condiciones de arriesgarse a una nueva experiencia empresarial pero sí disponía de suelo como para estar interesado en lo que estimulara el desarrollo futuro de su negocio inmobiliario en el Ensanche. Lo cual da sentido a que la única forma con la que podía colaborar a que el nuevo medio de transporte revalorizara su patrimonio de suelo era justamente aportando un solar para la construcción de la estación y cocheras del tranvía, ubicadas al final de los edificios ya construidos en la calle de Serrano, concretamente en la recién rotulada calle de Maldonado[60]. La línea se prolongaría pocos meses más tarde (10 de octubre de 1871) hasta el también reciente barrio de Pozas, al otro extremo del Ensanche, con lo que en conjunto alcanzaría una longitud de 6.385 m[61].

3.2.2. *El abastecimiento de aguas y el saneamiento de Madrid, una insuficiencia permanente*

La otra gran infraestructura que en el período de estancia de Galdós en Madrid experimentó una complicada adaptación al desarrollo demográfico y espacial de Madrid fue el abastecimiento de aguas, cuya primera fase había sido inaugurada en 1858. El sistema del *Canal de Isabel II* adolecía de varios defectos de base tanto en el área de captación, realizada desde un solo embalse y éste con graves problemas estructurales, como en destino, donde para los depósitos se había optado por una ubicación que dificultaría, por falta de presión, el abastecimiento de los barrios que irían surgiendo y desarrollándose en el extrarradio norte y pueblos limítrofes a lo largo de la segunda mitad del XIX y primeras décadas del XX. Aun así, el Canal fue solventando mal que bien ambos defectos originales; por una parte, ampliando el área de captación

[59] MAS HERNÁNDEZ, Rafael, *El barrio de Salamanca. Planeamiento y propiedad inmobiliario en el Ensanche de Madrid.* Madrid, IEAL, 1982, p. 59. En la misma línea abunda Isabel RODRÍGUEZ CHUMILLAS, quien se refiere a la SCC como el mayor propietario de casas del Barrio de Salamanca, cuyo patrimonio se componía en 1870 de 54 edificios sobre 40.000 m2 de suelo en: *Vivir de las rentas*..., pp. 91-94.

[60] La entrada en servicio del tranvía Sol-Serrano se produjo el 1 de junio y en la información de que se dispone sobre las cocheras no consta si los terrenos aportados por el Sr. Salamanca lo fueron en concepto de donación o en alquiler (*Gaceta de los Caminos de Hierro*, 4 de junio de 1871). Así aparece en el texto de José Antonio TARTAJO GARRIDO, "La génesis del…", p. 18.

[61] El acontecimiento no tuvo el mismo reflejo en los medios de comunicación que la inauguración del tramo Sol-Serrano, tan sólo una breve y escondida reseña en *El Imparcial* del día 5.10.1871; no en vano el destino era un barrio humilde de obreros y empleados y para llegar a él atravesaba una zona aún muy poco poblada. Así lo recoge TARTAJO GARRIDO, José Antonio, "La génesis del…", p. 21.

que llegó a comprender toda la cuenca del río Lozoya un siglo después de crearse, construyendo más canales para transportarla a Madrid y habilitando más y mayores depósitos para distribuirla[62]. En este último aspecto ya en 1865 se vio la necesidad de construir un segundo depósito (denominado Mayor por sus 180.000 m3 de capacidad), ubicado en la inmediata proximidad del anterior sobre el denominado "Campo de los Guardias". No muy lejos de los anteriores depósitos se iniciaba ya en 1893 la construcción del que, con sus 416.000 m3 de capacidad, estaría llamado a convertirse en el mayor de los cuatro depósitos históricos del Canal. Su construcción, sin embargo, no estuvo exenta de

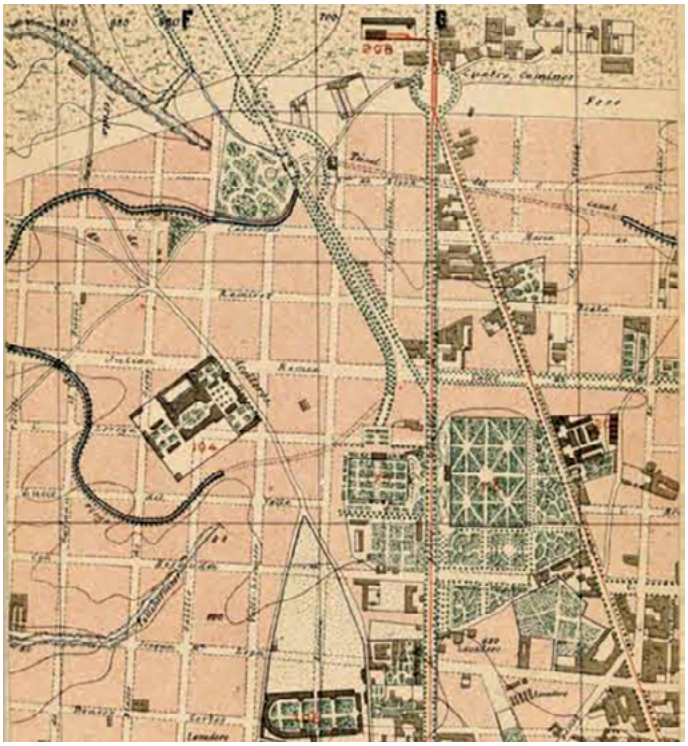


Fig. 6: Escasez de la edificación en sector norte del Distrito de Chamberí, motivada por la presencia en la zona de usos muy consumidores de suelo (cementerios e instalaciones del Canal de Isabel II) y repulsivos para la vivienda
Fuente: Plano Parcelario de Madrid de Ibáñez Ibero, 1975 (Escala original: 1:2000)

[62] Una detallada y muy bien ilustrada visión de conjunto de las instalaciones del Canal en su primer siglo de vida puede encontrarse en CANAL DE ISABEL II, *Los primeros cien años del Canal de Isabel II*, Madrid, 1958, 70 págs., especialmente pp. 31-40.

complicaciones pues tuvo que ser dejado fuera de servicio por las importantes filtraciones detectadas en el subsuelo[63]. Como se ve, el Canal persistió en su carencia de previsión colocando todos sus depósitos en la misma zona, siendo así que había innumerables evidencias de que el crecimiento hacia el norte de Madrid era imparable. El único rasgo de corrección ante la creciente incapacidad para dar servicio a los barrios del norte y del este fue la construcción del primer depósito elevado en el mismo solar del segundo depósito, puesto en servicio en 1911 con proyecto del ingeniero Luis Moya Idígoras y complementado con la central de bombeo de Ramón de Aguinaga. Con una capacidad de 1.500 m3 y 36 m. de altura, se clausuró en 1952 con la entrada en servicio en la Plaza de Castilla del cuarto depósito y del segundo elevado tras haber asegurado el abastecimiento de agua a barrios ya populosos como Cuatro Caminos o Salamanca[64]. (**Fig. 6**)

Aún con tales mejoras, desde finales del siglo XIX el abastecimiento de agua a Madrid desde el río Lozoya demostró tener problemas tanto de cantidad (afectada por las filtraciones[65]) como de calidad (aguas turbias), por lo que se planteó la conveniencia de disponer de caudales procedentes de otras cuencas de los ríos cuyas cabeceras se encontraban dentro de la provincia de Madrid como el Manzanares o el Guadarrama. En tal sentido, hubo distintas propuestas de canales y trasvases, que resultaron inviables. Finalmente, ya en el siglo XX, entró en escena la solicitud de una concesión de aguas procedentes de los ríos Manzanares y Guadalix, presentada por Joaquín Arteaga y Echagüe, Marqués de Santillana y Duque del Infantado, vinculado a la zona desde la baja Edad Media cuando se creó en beneficio de sus antepasados el condado del Real de Manzanares. En síntesis, el plan contenía algunos aspectos novedosos respecto al sistema del Lozoya, gestionado por el *Canal de Isabel II*: abastecer preferentemente a las partes altas de Madrid desde un depósito que estaría 40 m más alto que los depósitos del Canal; evitar las aguas turbias del Lozoya y asegurar el servicio en caso de avería del Canal ; corregir los períodos de crecidas y estia-

[63] Tal como nos indica TERÁN, Fernando, *En torno a Madrid. Génesis de una región urbana*. Madrid, Comunidad de Madrid, 2006, p. 167. Reiniciadas las obras con tecnología de hormigón armado, se produjo un hundimiento con numerosos muertos, que obligó de nuevo a abandonarlas hasta que, ya con técnicas de construcción tradicional a base de ladrillo, se consiguió inaugurarlas en 1915, según información del CANAL DEL ISABEL II, *Los primeros cien años…,* p. 34.

[64] Se considera como un ejemplo notable de arquitectura industrial por su atinada combinación del hierro y el ladrillo como materiales de construcción. Rehabilitada y reconvertida en sala de exposiciones, se le concedió el *Premio Europeo Europa Nostra de Conservación del Patrimonio Industrial* de 1992.

[65] Además, una parte del caudal de agua que llegaba a Madrid era derivada hacia la red del "Canalillo", consistente en dos acequias (la Norte y la Sur) dedicadas al riego con una longitud de 18 Km. en conjunto.

jes del río Manzanares mediante el embalse previsto en la cabecera del canal; convertir en zonas regables las márgenes del río en los alrededores de Madrid y utilizar la fuerza hidráulica del río mediante pequeñas centrales a lo largo del canal para abastecer a las industrias que se crearan en la zona norte de Madrid[66]. La tramitación parlamentaria de la concesión fue larga y tortuosa y, aunque terminó siendo aprobada en 1904, no por eso concluyó la hostilidad que el proyecto había suscitado en el Canal de Isabel II, que desembocó en un sonado pleito (1907-1909) con mucha repercusión mediática. Previamente, en 1905, se había creado la *Sociedad Hidráulica Santillana* como entidad gestora del proyecto y se había construido la presa (1908) a mitad de camino entre Manzanares el Real y Colmenar Viejo. A pesar de las complicaciones administrativas y empresariales del sistema de Santillana, finalmente el agua de esta procedencia llegaría a Madrid desde sus depósitos de Valdelatas en 1912. Por lo que respecta a la producción de energía eléctrica, Santillana fue la primera empresa en proporcionar a Madrid energía de origen hidráulico a partir de tres pequeñas centrales sobre el Manzanares, destinadas básicamente a abastecer a los barrios del norte y noroeste de Madrid, a los que también suministraba agua, incluido el Palacio Real[67]. La evolución posterior de Santillana fue muy complicada durante todo el siglo XX y terminó siendo absorbida por el *Canal de Isabel II*[68]. (**Fig. 7**)

Bien pasada la primera mitad del siglo XIX, se mantenía el divorcio entre abastecimiento de agua y saneamiento, dado que la red de alcantarillado realizada por el Canal entre 1856 y 1865, aunque había mejorado la situación anterior, todavía era manifiestamente insuficiente; de lo cual dejó constancia el Dr. Hauser al afirmar que el período considerado "no hubo más que 1.603 casas con acometimientos (sic), o mejor dicho, que comunicaron con la alcantarilla, pero sin verter en ella la inmundicias por falta de agua"[69]. A partir de

[66] Información procedente de JALVO, Mauricio, *Saneamiento y regulación del río Manzanares en Madrid. Complemento del Plan General de Obras Hidráulicas del Exmº Marqués de Santillana.* Madrid, Libr. Gutenberg, 1906, pp. 9-17.

[67] Fue una de las últimas en ser anexionada (1930) por las grandes empresas que abastecieron a Madrid, concretamente por Hidroeléctrica Española y Unión Eléctrica Madrileña, según Fernando VELASCO MEDINA, "Infraestructuras básicas para el crecimiento", en PINTO CRESPO, Virgilio (dir.), *Madrid, atlas histórico de la ciudad.* Madrid, Lunwerg Editores, 2001, p. 264.

[68] Es de destacar el servicio que prestó *Hidráulica Santillana* al abastecimiento general de Madrid con ocasión de la gran sequía de mediados de los 60 del siglo XX, pues los recursos hidráulicos de la cuenca del Manzanares eran los más fáciles de incorporar, con un costo reducido, al sistema general. Esto implicó que pasara a integrarse como filial en el *Canal de Isabel II.*

[69] Estos y otros detalles, además de un completo cuadro de las alcantarillas construidas distribuidas por cuencas, pueden consultarse en Philip HAUSER, *Madrid desde el punto de vista médico-social* etc. Madrid, Establec. Tipogr. Sucesores de Rivadeneyra, 1902, 2 vols. (Edición facsímil: Editora Nacional, 1979. Introducción y bibliografía de Carmen DEL MORAL, 38 págs.) vol. I, pp. 224-225.

Fig. 7: Presa original del embalse de Manzanares el Real, construido por Hidráulica Santillana en 1908.
Fuente: Canal de Isabel II

1865 fue el Ayuntamiento el que asumió la gestión de la red de alcantarillado, en buena parte dejada a la iniciativa de los particulares que quisieran anticiparse aportándoles asistencia facultativa y ayuda económica. El hecho es que, como denunciaba el propio Hauser, hasta 1886 el municipio había hecho bien poco por construir nuevas alcantarillas; fue la epidemia de cólera de 1885, estudiada por Antonio Fernández, la que dio un toque de atención sobre las lamentables condiciones de la insalubridad que padecían las clases populares madrileñas y los barrios donde habitaban[70]. Así, en los años siguientes se am-

[70] Este autor describe las condiciones miserables de algunas viviendas de los barrios bajos de Madrid, recogiendo informaciones del periódico *El Liberal*. "antiguas, mejor dicho, viejas, mezquinas y hasta miserables muchas de ellas, lo cual no impide que sirvan a gran número de familias de obreros, para quienes el espacio, el aire y la luz vienen a ser en aquellas pobres viviendas artículos de lujo". No en vano será en este tipo de barrios donde más se cebó la epidemia de cólera, citando algunos de los más destacados. Otros muchos tipos de información (demográfica, sobre todo) aparecen en FERNÁNDEZ GARCÍA, Antonio, *El cólera de Madrid en 1885*. Madrid, Ayuntamiento de Cultura (Aula de Cultura) e Instituto de Estudios Madrileños, 1982 (Ciclo de Conferencias: Madrid en el siglo XIX, nº 11), pp. 22-23.

plió considerablemente la red de alcantarillas, ampliación que para 1898 había llegado a los casi 13 km adicionales con sus correspondientes desembocaduras en el Manzanares[71]. A partir de 1900 la red se volvió a ampliar mediante tres grandes colectores con desembocadura en las tres cuencas hacia donde drena el territorio madrileño: Manzanares, Abroñigal y Carcabón. Que las cosas habían cambiado sustancialmente en el alcantarillado de Madrid lo prueba el que la red alcanzara ya en 1928 los 500 km [72].

Justamente en este punto hay que prestar atención a la conversión del Manzanares a su paso por la villa en el destino prioritario de los desagües procedentes del alcantarillado, lo que había dado como resultado que a, partir de mediados del siglo XIX, el río operara como un potente foco de insalubridad y de contagios para la ciudad, pero, sobre todo, para las zonas circundantes aguas abajo de los desagües del alcantarillado, la mayoría de las veces a cielo abierto. Sin embargo, nada se hizo para enmendar tal estado de cosas, agravado por la utilización de las aguas residuales para el regadío de las huertas colindantes al río. A pesar de los muchos estudios elaborados a lo largo de las décadas finales del siglo, no sería hasta 1900 cuando el Ayuntamiento se decidió a convocar un concurso de proyectos para llevar a cabo el encauzamiento y saneamiento del río. Declarado desierto este concurso y tras otros estudios y concursos que le siguieron, ante la incapacidad municipal para resolver los problemas que afectaban a la zona del Manzanares y a todas las actividades que en el transcurso del tiempo se habían ido ubicado a lo largo de él (lavaderos, baños, huertas, etc.), fue el Estado quien en 1908, a través del Ministerio de Fomento e invocando la presencia de la capitalidad en Madrid, asumió el problema como una cuestión de Estado encargándose, en consecuencia, de la ejecución de las obras necesarias. Así se llegó finalmente a la redacción definitiva del *Proyecto de Encauzamiento y Saneamiento* realizado en 1910 por el ingeniero Eduardo Fungairiño y aprobado en 1912, el que sería el llevado a cabo. Ahora bien, su ejecución se haría sobre la base de un reparto de responsabilidades entre el Ministerio, que asumiría el encauzamiento, y el Ayuntamiento que lo haría del saneamiento.

Merece la pena resaltar que este sería el primer paso hacia la plena incorporación a la ciudad del tramo urbano del río Manzanares tras siglos de marginación. De momento, la operación de mejora urbana se limitaba a objetivos muy modestos pues sólo afectaría a la zona comprendida entre el Puente de los Franceses y la desembocadura del arroyo del Abroñigal (7.484 m.) y consistiría en la construcción de un nuevo cauce artificial muy simple y dos colectores

[71] HAUSER, Philip (1902), *Madrid desde el punto de vista…* p. 226. Aquí alude a un plano sobre toda la red incluido como desplegable en el vol. 2.

[72] VELASCO MEDINA, Fernando, "Infraestructuras básicas…, p. 241.

Fig. 8: Encauzamiento del río Manzanares a la altura del Puente de Segovia, visto desde la orilla derecha. En la parte inferior de la foto es visible la estación de Goya, cabecera del Ferrocarril del Valle del Tiétar (ambos desaparecidos).
Fuente: Archivo del Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aires (SHY-CEA,1935)
Disponible en: https://viejomadrid.foroactivo.com/t1352p250-castillo-de-bofarull-y-paseo-de-extremadura-2-actualizado

generales a ambos lados del nuevo cauce; estos recogerían los desagües que anteriormente vertían directamente al río alejándolos de la zona urbana; todo ello sería complementado por una explanación de 30 m. en cada una de las márgenes. Tendrían que pasar 20 años para que, ya en plena posguerra, se emprendiera la urbanización y el consiguiente desarrollo residencial de las riberas del río, dando lugar a una nueva barriada de Madrid, previa creación de un organismo autónomo dependiente del Ministerio de Obras Públicas*: Canalización del Manzanares*[73]. (**Fig. 8**)

[73] En cuanto a la depuración de las aguas residuales de Madrid, habría que esperar a los años 30 del siglo XX, en que se inició la construcción, sobre una superficie de 24 ha, de la depuradora de La China, primera depuradora de España; sin embargo, la Guerra Civil hizo que su apertura se retrasara hasta los años 50.

3.2.3. *Innovaciones tecnológicas para el reforzamiento de la capitalidad política y económica de Madrid*

La electricidad fue la nueva fuente de energía incorporada al funcionamiento de la ciudad en las últimas décadas del siglo XIX, primero aplicada al alumbrado público, posteriormente al transporte urbano (los tranvías llegaron a consumir el 70 % del total) y a la industria, sin olvidar el consumo doméstico. Como pasó con el alumbrado por gas que lo precedió, las primeras pruebas del alumbrado eléctrico se hicieron en al palacio real el año 1852; posteriormente, daría realce a determinados eventos oficiales, entre ellos la boda de Alfonso XII con María de las Mercedes (1878), que aprovechó el ayuntamiento de Madrid para colocar en la Puerta del Sol los primeros puntos fijos para iluminar una plaza pública con tecnología fotovoltaica. La expansión del consumo de la nueva energía pasó por varias etapas condicionadas a la incorporación de innovaciones tanto en la producción de la energía (térmica o hidráulica) como en su transporte. Durante todo el siglo XIX la modalidad de electricidad consumida en Madrid, como en la mayoría de las ciudades de entonces, fue de origen térmico, producida en turbinas movidas a vapor, lo que determinaba una gran dispersión espacial de las centrales. De aquí que las primeras fábricas de electricidad se crearan para el autoconsumo y, ocasionalmente para la venta a clientes de su entorno[74]. Como quiera que, al parecer,

Tanto los detalles del encauzamiento como de la posterior urbanización y saneamiento del río Manzanares han sido ampliamente tratados en la investigación de FERNÁNDEZ YUSTE, Teresa, "Antecedentes de la preocupación higiénico-sanitaria en Madrid: Del primer encauzamiento del Manzanares al Plan de Saneamiento Integral". *Anales del Instituto de Estudios Madrileños,* Vol. XXI (1984), pp. 135-167 (Artículo procedente de la Tesis de Licenciatura de la autora leída en el Departamento de Geografía de la Universidad Autónoma de Madrid bajo la dirección del autor de este texto). Una visión de conjunto sobre el saneamiento de Madrid puede encontrarse en: PINTO, Virgilio; GILI, Rafael y VELASCO, Fernando (2014): *Historia del saneamiento de Madrid*, Madrid, Fundación Canal de Isabel II, 304 págs. Véase: "La primera canalización y saneamiento del río Manzanares", pp. 254-263. Disponible en: http://www.madrid.org./virtual/BUCM019290.pdf

[74] Así ocurrió, por ejemplo, con la fábrica de cervezas de la calle Valencia y su filial la Sociedad Eléctrica del Sur (1893), la Fábrica de Electricidad de La Zarzuela (1888) o la Fábrica de la Princesa (1890) (estas dos últimas creadas para iluminar sus propios teatros), que distribuían la electricidad sobrante a los edificios colindantes, según información aportada por AUBANELL JUBANY, Anna María, "La competencia en la distribución de la electricidad de Madrid, 1890-1913", *Revista de Historia Industrial,* nº. 2 (1992), p. 142. Algo parecido tuvo lugar cuando, con ocasión de la iluminación del Ministerio de la Guerra, se creó la Sociedad Matritense de Electricidad, que fue autorizada por el ayuntamiento a que diera servicio a diversas calles importantes del entorno, incluida la Puerta del Sol, según VELASCO MEDINA, Fernando, "Infraestructuras básicas…", p. 244.

se obtenían interesantes beneficios de este negocio, hacia mediados de los 90 del siglo XIX aparecieron un buen número de compañías dedicadas a la producción y distribución de electricidad, cuyas dimensiones dependían del ámbito servido, normalmente pequeño, es decir, a escala de barrio para evitar pérdidas de energía en el transporte; por ello, habitualmente la zona servida figuraba en el nombre de la compañía (Buenavista, Castellana, Norte, Pacífico, Mediodía[75] etc.), todas ellas de pequeña potencia instalada (menos de 350Kwh)[76]. Un caso especial fue el del Tranvía de Madrid, que creó su propia central para abastecer a sus líneas tras la electrificación.

Como se advierte, en el sector eléctrico se repitió el mismo esquema empresarial, totalmente atomizado[77], seguido en la concesión de líneas de tren y de tranvía, así como la presencia de capital extranjero. La multiplicidad de concesiones venía impuesta por el régimen de contratos públicos del Ayuntamiento de Madrid, pensado para incentivar la competencia. En cuanto al origen del capital, precisamente fue extranjero en las dos primeras empresas privadas dedicadas a la producción y distribución de energía por toda la ciudad. De capital francés fue la *Compañía General Madrileña de Electricidad* ("La Madrileña"), fundada en 1888 como filial de la Compañía del Gas y, por tanto, integradas ambas en el grupo de empresas de Crédito Mobiliario Español; el peligro del monopolio energético estaba, por tanto, latente. La otra gran compañía eléctrica fue *The Electric Supply Company for Spain Ltd*. ("La Inglesa"), fundada en 1889 en Londres, que se diferenciaba de la anterior por las características técnicas de la energía producida.

Un cambio importante en la estructura empresarial del sector eléctrico con presencia en Madrid propició la irrupción de la energía hidroeléctrica, una vez superados los problemas técnicos derivados del transporte a distancia, lo que ocurrió en los primeros años del siglo XX. Tuvo en ello un protagonismo indiscutible la *Hidráulica Santillana*, empresa fundada por el emprendedor Marqués de Santillana, que instaló la primera línea aérea de transporte de energía desde su central de El Navallar en Colmenar Viejo situada sobre el propio canal que traería posteriormente agua a Madrid[78]. Al calor del ejemplo de Santillana se

[75] Una de las pocas cuyo edificio sobrevivió en la calle Gobernador de Madrid y que actualmente aún puede identificarse integrada en el *Centro Cultural Caixa Forum*. Esta empresa era filial de la Sociedad Eléctrica de Chamberí, ambas absorbidas más adelante por la Unión Eléctrica Madrileña.

[76] AUBANELL JUBANY, Anna María, "La competencia en la distribución…", p. 147.

[77] Hasta tal punto que en 1901 había en la provincia de Madrid 32 fábricas de electricidad, todas ellas térmicas y mayoritariamente dedicadas al alumbrado público o privado según TERÁN, Fernando, *En torno a Madrid…,* p. 305.

[78] El punto de partida fue el contrato firmado en 1902, por el que Santillana se hacía con el abastecimiento de electricidad al Palacio Real, siendo ésta la primera de origen hidráulico

produjo en los años siguientes una fiebre de concesiones hidroeléctricas en los ríos del entorno de Madrid, que no darían resultado; en cambio, el propio *Canal de Isabel II* a partir de 1913 se sumó a la fiebre de la energía hidroeléctrica aprovechando para ello el salto conseguido al construir el Canal Transversal, a cuyo pie se construyó en estilo neomudéjar la central de Torrelaguna, mediante la cual consiguió abastecer parcialmente de energía a sus propias instalaciones. En cualquier caso, el abastecimiento a Madrid de energía hidroeléctrico sólo se conseguiría mediante el recurso a cuencas fluviales más lejanas, lo que hicieron la *Unión Eléctrica Madrileña* con el salto de Bolarque sobre el alto Tajo e *Hidroeléctrica Española* con el salto del Molinar sobre el Júcar; ambas harán pasar el sistema de abastecimiento eléctrico de Madrid del minifundismo anterior a una suerte de oligopolio, quedando Santillana en una posición testimonial hasta quedar finalmente repartida entre las dos mayores citadas[79].

Ya en las décadas finales del siglo XIX una nueva tecnología vino a revolucionar la trasmisión de información y noticias: el teléfono, inventado en 1877 por Alexander Graham Bell; al contrario que lo ocurrido con el telégrafo o el ferrocarril, España se apresuró con notable rapidez a incorporarlo; tanto es así que el mismo año se hicieron ya las primeras pruebas telefónicas en la *Escuela Industrial de Barcelona*, convertida en pionera mundial de la incipiente forma de comunicación a distancia[80]. Algo más se rezagó Madrid, pues los primeros experimentos tuvieron lugar en enero de 1878 siendo los puntos conectados la central de Telégrafos, el Ministerio de la Guerra y los palacios reales de Madrid y Aranjuez[81]. De hecho, fueron los telegrafistas los que crearon ya en 1883 la primera red telefónica, que puso en comunicación los depar-

en entrar a Madrid. Los datos técnicos de esta primera línea eléctrica son detalladamente descritos por Fernando de TERÁN, *En torno a Madrid…,* pp. 302-305. Del éxito de la aventura hidroeléctrica del Marqués de Santillana es buena prueba que en 1930 la potencia instalada de la compañía ascendía a 7.270 Kwh, distribuida en tres pequeñas centrales: Presa (373 Kwh), Navallar (3.169 Kwh) y La Marmota (3.728 Kwh), según el *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas* (1930), citado por VALENZUELA, Manuel, *Urbanización y crisis…,* p. 299.

[79] El lector interesado en la reorganización de la estructura empresarial en torno al abastecimiento de energía eléctrica en las décadas de finales del siglo XIX y primer tercio del siglo XX puede recurrir a TERÁN, Fernando, *En torno a Madrid…,* pp. 305-308 y a VELASCO MEDINA, Fernando, "Infraestructuras básicas", pp. 244-246.

[80] Una detallada descripción de los primeros ensayos telefónicos en Barcelona con indicación de sus protagonistas y lugares en que se realizaron puede hallarse en CALVO CALVO, Ángel," El teléfono en España antes de Telefónica". *Revista de Historia Industrial*, nº 13, 1998, pp. 63-65.

[81] Se vuelve a repetir el protagonismo de Aranjuez como destino de la primera llamada telefónica hecha desde Madrid, si hemos de dar credibilidad a la noticia difundida por los medios de comunicación de la época, según los cuales la hizo Alfonso XII a su prometida María de las Mercedes de Orleans la víspera de su boda, celebrada el 23 de enero de 1878.

tamentos ministeriales de Madrid y que llegó a durar 100 años; igualmente, de la *Dirección General de Correos y Telégrafos* dependió administrativamente el sistema telefónico español hasta la creación en 1924 de la *Cía. Telefónica*[82]. Una demanda muy débil hacia el nuevo medio de comunicación, una actitud empresarial que lo veía poco atractivo y en parte también una legislación en exceso restrictiva y cambiante, harían que hasta 1886 no se creara la primera red privada de telefonía en Madrid mediante la concesión a un empresario catalán, fundador de la *Sociedad de Teléfonos de Madrid* (SMT), que por los escasos clientes y altos precios del servicio acabaría fracasando[83]. También de iniciativa catalana, pero con capital inglés, se fundó en 1894 la *Cía. Peninsular de Teléfonos* (CPT), que un año más tarde compraría la red de urbana de la SMT fundando para explotarla una nueva empresa, la *Cía. Madrileña de Teléfonos* (CMT) en calidad de filial; esta operación hizo surgir un grupo empresarial, dirigido desde Barcelona, que desplegó una estrategia de absorción de redes urbanas y comarcales llegando a servir por sí sola a la cuarta parte de los abonados de los centros telefónicos urbanos españoles[84]. Así continuaría el servicio telefónico de Madrid hasta que, en 1924, gobernando España la *Dictadura de Primo de Rivera*, será declarado monopolio del estado y encomendado a una sola empresa, la *Cía. Telefónica Nacional de España* (CTNE), filial a su vez de la ATT norteamericana.

Un itinerario parecido siguió el servicio telefónico interurbano español, en cuyo diseño se pretendió aplicar un modelo similar al de la red de ferrocarriles radiales, es decir mediante concesiones, previa subasta, para la construcción y explotación de líneas definidas inicialmente en forma de ejes imaginarios con centro en Madrid. Así lo planteó el R.D. de 18 de marzo de 1891, que definió

[82] Sería en los talleres de la Dirección General de Telégrafos donde se construyó el teléfono con el que hablaron Alfonso XII y María de las Mercedes, según información, junto a otras muchas sobre la historia de la telegrafía eléctrica, de CRESPO, María Victoria, "La telegrafía eléctrica en España" (Ponencia presentada al *XII Congreso Internacional de Cominería Hispánica*, 24-24 de junio de 2014). Disponible en: http://www.telegrafistas.es/historias-del-telegrafo/634-la-telegrafia-electrica-en-espana. Consultado el 18.5.2020.

[83] Las fluctuaciones regulatorias del incipiente servicio telefónico, que impidieron durante años la implantación de la telefonía en Madrid, tuvo mucho que ver con el sistema de alternancia en el gobierno de conservadores y liberales propio de la Restauración. Para más información remitimos a: *Historia de la Telefonía.* Universidad ICEL-UI, 2011. Disponible en: http://www.phone-icel.blogspot.com/2011/11/la-llegada-del-telefono-españa.html. Consultado el 18.05.2020.

[84] Simultáneamente a la de Madrid la CPT compró también otras redes urbanas (Bilbao, Santander, Zaragoza, Sabadell, entre otros), lo que trajo consigo un proceso de concentración de telefonía urbana nada despreciable. Más detalles en CALVO CALVO, Ángel, "El teléfono en España…", pp. 69-73.

cuatro distritos radiales a efectos del servicio telefónico, tomando como base los seis que componían la red telegráfica. Con ello se pretendía evitar concentraciones en una sola empresa y dar opciones a las más pequeñas. Empeño vano pues las concesionarias de redes urbanas boicoteaban las subastas y se dedicaron a comprar redes interurbanas; entre ellas destacó la CPT, mayoritaria en las redes urbanas, con tanto éxito que a partir de la primera década del siglo (1915) logró controlar la red telefónica interurbana general de España. Así había ocurrido con las redes urbanas de telefonía y medio siglo antes con las concesiones ferroviarias, que acabaron concentrándose en los dos grandes (Norte y MZA); sin embargo, al contrario que en aquellas, la creación de un cuasimopolio en beneficio de la CPT fue bastante más efímero, pues antes de que caducaran las concesiones de las líneas se produjo la estatalización total del servicio en beneficio de la CTNE[85].

4. LA PLANIFICACIÓN URBANA, ENTRE LA REFORMA INTERIOR Y EL ABANDONO DE LAS PERIFERIAS

Ante la ausencia del planeamiento urbanístico como fórmula para abordar globalmente la solución a los problemas de las ciudades, en la segunda mitad del siglo XIX, aun manteniéndose una cierta actividad legislativa relacionada con los ensanches, comenzó a robarle protagonismo, aproximadamente en pie de igualdad, la reforma interior y su complemento indispensable, el saneamiento urbano.

4.1. Una normativa urbanística deficiente y falta de visión integral de Madrid como ciudad

Un defecto del *Ensanche de Castro*, ampliamente denunciado por los estudiosos, fue su deficiente o nula conexión con la ciudad heredada. Una excelente oportunidad para subsanar tal deficiencia habría deparado la aplicación de las ideas de Ildefonso Cerdá contenidas en su *Teoría de la Viabilidad urbana y Reforma de la de Madrid*. *Estudios sobre la Reforma de Madrid (1861)*. Desde el punto de vista legal algo habría ayudado en el mismo sentido el coetáneo Proyecto de Ley de Posada Herrera[86], en el que se contenía una visión integral del ensanche y de la reforma propiamente dicha. De esta

[85] Muchos más detalles sobre la estrategia empresarial de la CPT se pueden encontrar en: CALVO CALVO, Ángel, "El teléfono en España…", diversas páginas.

[86] Sobre la frustrada *Ley para la Reforma, Saneamiento, Ensanche y otras Mejoras de las Poblaciones* impulsada por José Posada Herrera véase BASSOLS COMA, Martín, "Los inicios del derecho urbanístico en el período del liberalismo moderado y el sexenio revolucionario

manera, durante buena parte del siglo XIX prevalecería una la visión sectorial de la intervención en la ciudad mediante modificaciones de la inicial *Ley de Ensanche de Poblaciones de 1864*. Así, en 1876 ésta se reemplazaría por otra nueva con reglamento de 1877, por la que se sustituían las Juntas por las Comisiones de Ensanche, compuestas sólo de concejales; otro cambio legal introdujo, pero sólo para los ensanches de Madrid y Barcelona, la Ley de 1892 y su reglamento de 1893, generalizados después para el conjunto de España[87]; no cambió, sin embargo, el modelo de hacer ciudad en el que se sentía cómoda la burguesía liberal, pues le aseguraba la obtención de los pingües beneficios que les proporcionaba el desarrollo urbano entendido como "empresa apoyada en la esperanza especulativa sobre los beneficios de la construcción desde la doble perspectiva del plusvalor del suelo y de las rentas del alquiler"[88].

Sería la etapa de la Restauración borbónica la que, por su duración y su estabilidad institucional, creó las condiciones adecuadas para que la regulación jurídica de la reforma interior y del saneamiento de poblaciones empezara a tomar cuerpo normativo. Tomando como referente las propuestas de Cerdá y otros antecedentes remotos como la *Ley de Travesías Urbanas* (4.11.1849), las actuaciones de la *Junta Consultiva de Policía Urbana y Edificios* o la creación el *Ministerio de Fomento* dirigido por una nueva generación de ingenieros liberales e ilustrados, fue a partir de 1880 cundo se fueron creando las condiciones culturales y técnicas para que se empezara a prestar especial atención a la salud de las poblaciones en un contexto de incipiente pensamiento higienista[89]. En definitiva, el conjunto de mejoras urbanas (alumbrado, pavimentación, abastecimiento de agua y eliminación de las aguas residuales, entre las más relevantes) resultantes, aún no generalizadas en aquel momento, fueron en su conjunto la gran aportación de este período a la mejora de la calidad de vida en las ciudades.

(1846-1876): el Ensanche de la ciudad como modelo urbanístico y sistema jurídico", *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, nº 107-108 (1996), pp. 42-43.

[87] Con menor rango legal pero no menos digno de mención es el R.D. de 25 de enero de 1898, sobre cuya base se aprobaron definitivamente las alineaciones y rasantes del Ensanche de Madrid, el cual, además de sus notables dificultades de interpretación, entrañó grandes cambios en el remate final del Ensanche, tal como desentrañó MAS HERNÁNDEZ, Rafael, *El Barrio de Salamanca…,* p. 43 (citado por BASSOLS COMA, Martín, "El derecho urbanístico de la Restauración a la II República (1876-1936): crisis de los Ensanches y dificultades para alumbrar un nuevo modelo jurídico-urbanístico", *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, nº 107-108 (1996), p. 61.

[88] SOLÁ-MORALES, Manuel, "Siglo XIX: Ensanche y planeamiento de poblaciones", en AA. VV *Vivienda y Urbanismo en España*, Madrid, Banco Hipotecario, 1982, p. 172.

[89] SOLÁ-MORALES, Manuel, "Siglo XIX: Ensanche…", p. 176

Claro está que, para conseguirlo, habría que remover bastantes inercias mentales de aquella burguesía en exceso apegada a una idea garantista de la propiedad privada frente a la *Ley de Expropiación Forzosa* de 10 de enero de 1879, concebida como instrumento imprescindible para afrontar las operaciones de reforma interior en ciudades de más de 50.000 habitantes. El cuestionamiento de esta ley hizo necesario redactar un nuevo instrumento legal con idéntica finalidad, pero en esta ocasión aplicable a ciudades de más de 30.00 habitantes, que sustituiría a la anterior con un enunciado más explícito de sus objetivos urbanísticos: *la ley de Saneamiento y Mejora Interior de las Grandes Poblaciones* de 18 de marzo de 1895 y reglamento de 25 de diciembre de 1896. Como concluye respecto a esta ley Martín Bassols, "aunque el modelo urbanístico de la nueva ley se inspira en la reforma interior, en ella se enfatiza especialmente lo relacionado con los servicios urbanos de saneamiento, de demolición y de reedificación"[90]. La trascendencia de este aparato legal fue enorme, aunque no carente de complicaciones, pues hizo posible afrontar gran número de proyectos de reforma urbana en toda España, incluida la más importante de todas de las realizadas en Madrid: la Gran Vía.

A estas alturas del siglo XIX resultaba clamoroso que aún no se hubiera redactado ningún documento formal de planificación aplicado al resto del municipio de Madrid más allá de las rondas del Ensanche (el denominado como Extrarradio), tanto más cuanto que en esta franja municipal se estaban produciendo intensos procesos urbanizadores, que llegaron a superar incluso a los de las otras dos grandes zonas de la ciudad[91]; tan importantes fueron que se habían creado barriadas extensas en el mismo borde del Ensanche, las más consolidadas de ellas en el norte (barriada de Cuatro Caminos) y noreste (Prosperidad y Guindalera), todas mediante la fórmula de la parcelación rústica, lo que implicó arrastrar durante décadas graves problemas de calidad residencial y de ausencia de los servicios más básicos (agua, saneamiento, etc.); tales problemas eran aún más acuciantes, si cabe, en los barrios del sur

[90] BASSOLS COMA, Martín, "El derecho urbanístico…", pp. 56-58.

[91] Javier GARCÍA-RODRÍGUEZ MOSTERIO aporta datos cuantitativos que así lo certifican correspondientes a las décadas iniciales del siglo XX en: "La ciudad del nuevo siglo (1900-1916)", en PINTO CRESPO, Virgilio (dir.), *Madrid Atlas Histórico de la Ciudad, 1850-1939*. Madrid, Fundación Caja Madrid y Editores Lunwerg, 2001, p. 86. Tan sólo el extrarradio norte, cuando Núñez Granés presentó su proyecto de urbanización del Extrarradio, contaba ya con una población de 44.292 habitantes alojados en 2.781 viviendas, según Luis DE MIGUEL SALANOVA, "Política de merendero y descampado: la construcción social del extrarradio madrileño", en *XIV Congreso de la Asociación de Historia Contemporánea* (Alicante, 20-22.06.2018), Alicante, Biblioteca virtual Miguel de Cervantes, 2019, p. 1085. Disponible en: http://XIV-Congreso-Asociacion-historia-contemporanea_00-1085-1098.pdf. Consultado: 23.05.2020.

(Las Injurias y Peñuelas, por ejemplo), denunciadas ya en 1874 por Méndez Álvaro[92]. Todo lo cual estaba dando lugar a lo que Terán ha denominado "el otro crecimiento urbano"[93] y a la consiguiente conformación de una "ciudad dual", preámbulo en tono menor de la que se configuraría 50 años más tarde en el cinturón de las barriadas obreras surgidas tras la Posguerra en varios municipios de la periferia exterior madrileña[94].

Llama tanto más la atención este estado de cosas cuando desde mediados del siglo XIX venían siendo denunciadas tales carencias y la necesidad de subsanarlas tanto en documentos legales como en escritos de reformadores sociales e higienistas[95]. Ya el propio RD de 19 de julio de 1860, aprobatorio del *Anteproyecto de Ensanche de Madrid* en su capítulo 8º ordenaba que "las construcciones que en lo sucesivo se levanten en la parte exterior de dicho "foso" (que servía inicialmente de límite del Ensanche), se sujetarán a un plan previamente aprobado por el Gobierno"; en similares términos se manifestaba la *Ley de Ensanche de 1876*, aun admitiendo que en las zonas rurales contiguas a las ciudades no tendrían por qué regir las mismas normas que en aquellas. Un paso más daría la RO de 31 de agosto de 1888, por la que se obligaba al ayuntamiento a que fijara un viario normalizado en el Extrarradio siguiendo los criterios aplicados al Ensanche y enfatizando las condiciones higiénico-sanitarias y la

[92] Francisco MÉNDEZ ALVARO (1806-1883), político y médico higienista, tuvo un papel activo en la mejora de las instituciones sanitarias en España, que culminaría con la creación en 1882 de la *Sociedad Española de Higiene*. Destacó como uno de los más activos defensores de los postulados higienistas de la segunda mitad del siglo XIX, de lo que dejó constancia en sus trabajos y discursos, destacando entre ellos el pronunciado en 1874 en la Real Academia de Medicina sobre "La Habitación del menesteroso, considerada bajo el aspecto higiénico y social". En ella denunciaba la situación del proletariado en las grandes ciudades, especialmente en Madrid, centrando sus críticas en la ínfima calidad de las viviendas y, en general, de las condiciones de vida de los trabajadores. Más detalles sobre la trayectoria de este ilustre médico higienista puede encontrarse en el artículo del geógrafo ALCAIDE GONZÁLEZ, Rafael, "La introducción y el desarrollo del higienismo en España durante el siglo XIX…", *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales,* nº 50 (15.10.1999), pp. 10/45

[93] TERÁN, Fernando, *Historia del Urbanismo en España III* (Siglos XIX y XX), Madrid, Cátedra, 1999, pp. 98-99.

[94] Sobre este período de expansión de la marginalidad residencial en la periferia de Madrid y las políticas residenciales puestas en marcha para corregirlas, con notables errores y carencias, versa nuestro artículo: VALENZUELA, Manuel, "De suburbio a ciudad. las barriadas suburbiales obreras en el Madrid de la posguerra (1939-1956). El puente de Vallecas como arquetipo", *Boletín de la Real Sociedad Geográfica,* vol. CXV (2020), pp. 157-237. Disponible en: https://www.boletinrsg.com/index.php/boletinrsg/article/view/97/112.

[95] Por sus opiniones avanzadas para su época merece la pena referirse a las contenidas en el discurso de recepción en la *Real Academia de Medicina* pronunciado en 1874 por el académico electo Rogelio CASAS DE BATISTA: *El problema relativo al hogar del menesteroso…* Madrid, Imprenta de los Señores de Rojas, 1874, pp. 1-29.

prohibición de que se realizara construcción alguna fuera de las alineaciones aprobadas. Sin embargo, no sería hasta que la Ley de 17 de septiembre de 1896 en su artículo 8º obligara de forma taxativa a que se hiciera "un plan de urbanización del término municipal de Madrid, sobre la base del *Plan de Ensanche* en un radio que no exceda de ocho kilómetros desde la Puerta del Sol"[96]. Pero tan clara y directa indicación no se tradujo en planes o proyectos hasta bien entrado el siglo XX. De hecho, hasta 47 años después de la primera de las normas citadas, concretamente el 22 de noviembre de 1907, el ayuntamiento no puso en marcha el proceso que, tras ser creada por la oficina municipal correspondiente dirigida por el ingeniero director de vías públicas Pedro Núñez Granés, desembocaría dos años más tarde (31 de diciembre de 1909) en la presentación del *Proyecto para la Urbanización del Extrarradio de Madrid*. Su aprobación oficial, sin embargo, tardaría dos años en producirse (30 de marzo de 1911), lo que no significó ni remotamente que se llegara a aplicar[97]. (**Fig. 9**)

Aunque Núñez Granés era persona de reconocido prestigio profesional y bien relacionado con entidades y personas especializadas en materia de urbanismo, al afrontar la urbanización del Extrarradio de Madrid lo hizo más con mentalidad tecnocrática que apoyado en las ideas innovadoras en la materia que por entonces ya circulaban por Europa y América, de las que demostró ser conocedor[98]. Por ello, al igual que su predecesor Carlos Mª de Castro, cayó en los mismos errores, quizá ante la presión también de los intereses inmobiliarios que controlaban las administraciones. El proyecto, por tanto, se redujo a diseñar un nuevo trazado viario, que implicaba la apertura de un cierto número de calles y plazas, las que, a su vez, delimitaban una serie de polígonos. El pa-

[96] La información recogida en este párrafo, aunque utilizada sin citar su autoría en otras publicaciones, procede íntegramente del folleto publicado años más tarde en el marco de las acciones emprendidas para ordenar el Extrarradio bajo la dirección de Pedro NÚÑEZ GRANÉS, *Proyecto para la urbanización del Extrarradio de dicha villa,* Madrid, Imprenta Municipal, 1910, 2ª edición, 204 págs. Véase el Capítulo III "Disposiciones superiores que ordenaron se hiciese el necesario estudio para la urbanización del Extrarradio de Madrid", p. 9.

[97] Asombra conocer el grado de indiferencia con el que durante décadas trató el Ayuntamiento de Madrid la urbanización marginal que se iba creando en el Extrarradio, carente de todo tipo de servicios públicos, lo que conllevaba unas condiciones de insalubridad y de vida muy duras para los vecinos, resultado de la confluencia de dos posturas igualmente condenables: la tolerancia y la falta de apoyo. De todo lo cual da amplia constancia Charlotte WORMS en sus investigaciones sobre la barriada de la Prosperidad, de la que han resultado diversas publicaciones, entre ellas: "La urbanización del extrarradio de Madrid, una respuesta espontánea al problema de la vivienda. El caso de La Prosperidad (1860-1930)", *Scripta Nova*, vol. VII, nº 146 (2003), p.10.

[98] Carmen GAVIRA demostró que Núñez Granés fue descubriendo las líneas mayores del nacimiento de la Ciencia de la Urbanización y del debate del planeamiento urbano, entonces en estado emergente: "Pedro Núñez Granés: ingeniería y urbanismo en España (1900-1924)", *Ciudad y Territorio,* nº 66 (1985), pp. 9-10.

pel del Ayuntamiento se limitaría al replanteamiento, previa expropiación de los solares necesarios, del sistema viario proyectado, dejando a los propietarios del suelo restante la iniciativa de realizar la urbanización y posterior construcción de los polígonos así delimitados. No obstante haber sido aprobado inicialmente por el ayuntamiento en 1911 y definitivamente por RD en 1916 y a pesar de que la situación del extrarradio no paraba de agravarse, el *Proyecto de Urbanización del Extrarradio* nunca se llegó a implementar ante la presión de las voces muy autorizadas de sus detractores[99]. Algunos analistas han llegado a la conclusión de que en realidad Núñez Granés no llegó a plasmar un plan propiamente dicho. Entre sus propios colegas fueron particularmente virulentas las críticas de algunos de los integrantes de la *Oficina Técnica Municipal* (López Salaberry, Aranda, Lorite y Gacía Cascales), autores de un informe/propuesta alternativo[100], en el que se concebía la urbanización no sólo como una cuestión de trazado sino de organización y previsión a partir del análisis de la realidad urbana previa e incorporando propuestas de actuación. El fragor del debate sobre la pertinencia del Proyecto de Núñez Granés no le hizo, sin embargo, desistir de su aplicación, para lo que se replantearon los trazados viarios, pero sin llegarse a urbanizar los polígonos resultantes; así lo prueba también el intento de aplicación parcial del mismo mediante la redacción en 1917 de un proyecto de prolongación de La Castellana, lo que implicaba eliminar el hipódromo que la había impedido hasta entonces[101].

El fracaso del *Plan de Urbanización del Extrarradio* de Núñez Granés iba más allá de las meras discrepancias entre técnicos de distinto signo, sino

[99] Un desesperado intento para aplicarlo supuso la presentación al Parlamento en 1918 de un proyecto de Ley de Bases que hicieran posible la aplicación de su propuesta para el Extrarradio, situación que dio pie a escritos muy críticos como el redactado por el arquitecto Amós Salvador, en el que demandaba abiertamente la necesidad de un plan de conjunto previo de todo el municipio, incluyendo todas sus zonas y todos sus elementos. La referencia a este escrito procede de la tesis doctoral de Mª Teresa SANCHEZ GONZALEZ: *Gustavo Fernández Balbuena en la cultura urbanística madrileña.* E.T.S. de Arquitectura de Madrid. Véase la propuesta de Núñez Granés, pp. 432-435*,* nota 273.

[100] LOPEZ SALABERRY, ARANDA, LORITE Y GARCÍA CASCALES, "Plan General de Extensión de Madrid y su distribución en zonas", *Arquitectura,* nº 58 (1924) En la misma línea crítica se manifestaba simultáneamente Amos SALVADOR, quien discrepaba de la propuesta de Núñez Granés por cuanto" sólo era un proyecto de calles y plazas sin tener en cuenta ni el transporte ni la zonificación"; así lo expuso en su trabajo aparecido en el *Boletín de la Sociedad Central de Arquitectos* del año 1923. La cita procede de SAMBRICIO, Carlos, *Madrid, vivienda y urbanismo: 1900-1960*, Madrid, Akal, 2004, p. 170.

[101] NÚÑEZ GRANÉS, Pedro, *Proyecto para la prolongación de la Castellana.* Madrid, Imprenta Municipal, 1917. Finalmente, tras la aprobación del Estatuto Municipal (1924), que hacía obligatoria para los municipios de más de 200.000 habitante la redacción de Planes de Extrarradio, el propio Núñez Granés volvió a la carga con un nuevo plan, del que sólo se conserva la

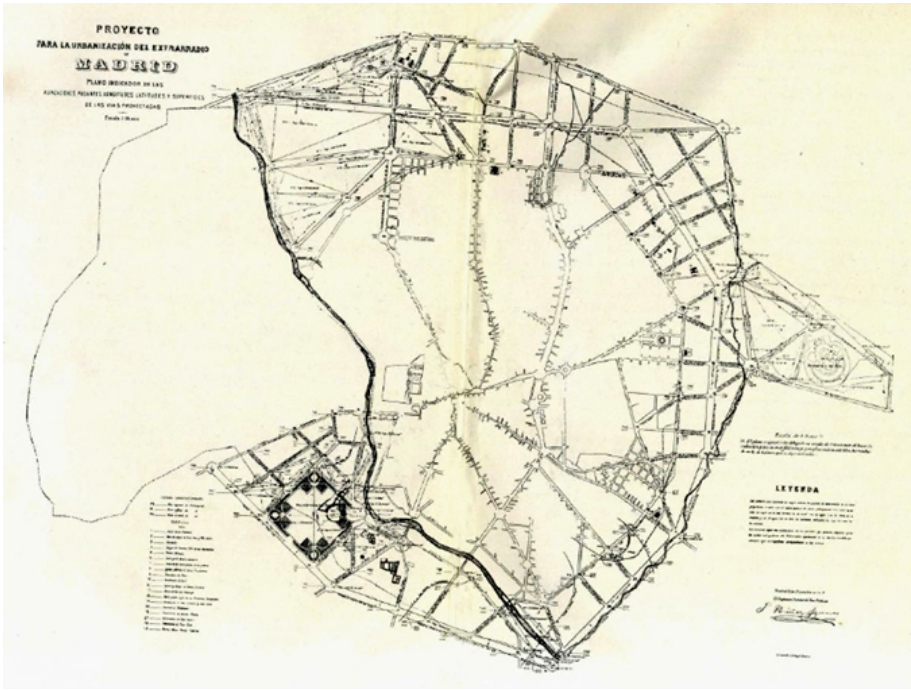


Fig. 9: Proyecto para la Urbanización del Extrarradio de Madrid de Pedro Núñez Granés (1909).
Fuente: Ayuntamiento de Madrid

que debe incardinarse en el nacimiento de una nueva forma de planificar ciudad, en la que debería darse entrada a unas nuevas realidades sociales y económicas tras la convulsión producida por la I Guerra Mundial. Lo cual implicaba dar por superados los conceptos de ensanche y extensión de la ciudad pasando a entenderla de forma global e integrada en su territorio, como ya lo habían hecho los creadores del *Regional Planning*[102]. En tal dirección discurrirían, con desigual fortuna, otras propuestas de planificación urbana de Madrid redactadas antes e incluso durante la Guerra Civil, fuera ya del ámbito cronológico de este texto.

Memoria y que tampoco se llegaría a aplicar: NÚÑES GRANÉS, P., CARUSO, J., ARANDA, P. y GARCÍA CASCALES, J., *Memoria del Plan General de Extensión.* Madrid, 1926.

[102] En estas coordinadas se incardinan las reflexiones de Carmen GAVIRA en el artículo citado, "Pedro Núñez Granés…", pp. 9-10.

4.2. Ángel Fernández de los Ríos, un personaje polifacético con alma de activista urbano

En el panorama urbanístico madrileño del período abarcado en este texto Ángel Fernández de los Ríos rompe con el sistema establecido a partir de una mentalidad de reformista radical de la realidad que le tocó vivir. Fernández de los Ríos responde a un perfil más política que profesional alineado con el progresismo revolucionario propio del Sexenio (1868-1874), cuya actividad urbanística inspiró desde su posición institucional como regidor de obras del Ayuntamiento Popular implantado tras el triunfo de "La Gloriosa" en septiembre de 1868 y dirigido por uno de los políticos más comprometidos con ella, Nicolás María Rivero.

El perfil más completo del personaje en su faceta de reformador urbano lo ha dejado dibujado Antonio Bonet Correa[103] en su introducción a la edición facsímil del *Futuro Madrid,* en donde quedaron plasmadas las líneas maestras de su programa reformista para Madrid, del que formaría parte la idea, muy avanzada para su tiempo, de Madrid como agente estructurante del territorio envolvente, con el que formaría un conjunto trabado, por lo que debería ser entendido y planificado como un todo. Sin embargo, la figura del personaje no estuvo carente de detractores, sobre todo entre quienes le criticaron su pretensión de emprender una nueva fase de demoliciones masivas del patrimonio conventual con las que desarrollar un plan de reforma interior inspirada en el realizado en París por el prefecto Haussmann, que él conoció en su período de exilio en Paris [104]. La realidad es que no pudo llevar a cabo su plan de demoliciones al completo, algunas tan significativas como la iglesia de Santa María, la más antigua y principal parroquia de Madrid, la de Santa Cruz o el convento de Las Calatravas; con los solares resultantes Fernández de los Ríos pretendía emprender, tras su acceso al cargo de concejal del ayuntamiento en 1869, el ambicioso programa de regulación viaria y de apertura de calles y plazas, entre las más notables la del Dos de Mayo sobre el solar dejado por el convento

[103] BONET CORREA, Antonio, "Ángel Fernández de los Ríos y la génesis del urbanismo contemporáneo", en FERNÁNDEZ DE LOS RÍOS, Ángel, *El futuro Madrid, paseos mentales por la capital de España, tal cual es y tal cual debe dejarla transformada la revolución*, Madrid, Imprenta de la Biblioteca Universal, 1868, 2ª edición hecha de orden del Ayuntamiento Popular de Madrid, 365 págs. (Edición facsímil: Barcelona, Libros de la Frontera, 1975), pp. IX-IVC.

[104] Así lo ha percibido FERNANDEZ DE NAVARRETE, Gonzalo, quien, tras calificarlo de "liberal exaltado" e "iluminado", lo acusa de "mezclar conceptos estéticos y políticos" en su texto digital, "Plan de 'embellecimiento' de Madrid.1868: Demoliciones en Madrid", en *Crónica Económica*, actualizado 2 de octubre de 2019. Disponible en: http://www.cronicaeconomica.com/articulo_imprimir.asp?idarticulo=. Consultado: 14.01.2020

de Maravillas. En el capítulo de derribo de tapias, cercas y cerramientos el programa de Fernández de los Ríos obtuvo mejores resultados pues fueron afectados de forma total o parcial la del Retiro, la de la fábrica del Salitre y la de la Montaña del Príncipe Pío, que ya lo había sido parcialmente para construir la estación del Norte. Sin embargo, fue la demolición completa de la 'cerca' de Felipe IV en 1868 la de mayor trascendencia urbana pues facilitó el pleno desarrollo inmobiliario de las grandes propiedades públicas y privadas de su entorno y, sobre todo, hizo posible la conexión viaria con las zonas norte y este del Ensanche. Otras demoliciones con alto impacto urbano fueron las del *Real Pósito* (propiedad del ayuntamiento) y de la plaza de Toros, entonces ubicada junto a la Puerta de Alcalá. La intensa actividad de 'cirugía urbana' fue hecha posible gracias a la creación de los 'batallones del trabajo', de los que llegaron a formar parte 13.000 obreros, lo que enjugó de paso el problema del paro.

La ambición transformadora de Fernández de los Ríos iba más allá de los cambios puntuales hechos posibles por las demoliciones, como lo demuestra el informe redactado por una comisión de concejales nombrado por el ayuntamiento el 21 de enero de 1869, con Fernández de los Ríos al frente y fechado ese mismo mes, en el que se daban "los pormenores de las obras ya emprendidas, de las previstas y de los medios para realizarlas"[105]. Allí se relacionaban alguna de las propuestas, que apuntaban hacia una visión de mayor calado sobre el modelo de ciudad al que aspiraba el personaje, entre ellas la creación "de un barrio obrero en las afueras de la Puerta de Alcalá", donde se vislumbra el sentido social de sus reformas, y la formación en torno a la Puerta de un plaza con un diámetro de 90 metros, en la que aspiraba a reproducir el esquema radioconcéntrico empleado por Haussmann en la *Place de L'Étoile* de París. Bien es sabida la hostilidad de Fernández de los Ríos al *Ensanche de Castro* y a su autor, aunque fuera partidario de la fórmula. Su atención se centrará, en cambio, en subsanar una de sus carencias: la deficiente conexión del casco histórico con el Ensanche, al mismo tiempo que hacerlo más accesible y sano mediante grandes operaciones de viario directamente inspiradas en las reformas del *Barón Haussmann*, que él había conocido de primera mano durante su exilio de 1865 a 1868 ya en la etapa final de las reformas. Como en París, la función de las grandes avenidas combinaba los objetivos de mejora sanitaria, de facilitar la unión entre los edificios públicos y de aportar un marco de prestigio a las instituciones del Estado (Palacio Real, Congreso etc.)

[105] GARNIER, Gautier, ¿"Un futuro Madrid? 1868-1869", en *VI Encuentro Internacional de Jóvenes Investigadores en Historia Contemporánea* (6-8 de septiembre de 2017), pp. 7-8,

y a otros edificios singulares[106]. Tal habría sido la finalidad de la reforma de la calle de Bailén, prolongándola hasta el palacio de Liria por el norte y hasta San Francisco el Grande por el sur, en donde se pensaba ubicar el *Panteón de Hombres ilustres*, planteando para ello un viaducto de hierro con el que salvar el barranco de la calle Segovia[107]. Similar planteamiento se aplicaría al casco histórico de Madrid, que sería atravesado por grandes avenidas y algunos de sus viejos barrios reestructurados mediante plazas monumentales llamadas a convertirse en los nuevos centros neurálgicos de la ciudad. Tal sería el sentido de las nuevas plazas de Colón y Europa; la primera tendría su centro en la actual plaza del Carmen y la segunda en la calle de Sagasta ocupando un rectángulo de 500x250 m. y rodeada de 14 calles rectas con nombres de grandes ciudades europeas[108]. Al margen de las críticas de radical o megalómano de que las propuestas de reformas urbanas pudieran haberle hecho acreedor, hay que admitirle a Fernández de los Ríos la condición de adelantado en sus opiniones y propuestas sobre la relación de Madrid con su entorno regional; así lo corroboraban planteamientos tan avanzados como la visión global de los problemas de la ciudad, la necesidad de vincular la expansión de Madrid con su periferia regional incorporando al proceso urbano, con fines de ocio o esparcimiento, núcleos singulares como los Reales Sitios; la perspectiva descentralizadora que ello implicaba justificaría la importancia asignada a los transportes públicos (trenes y tranvías), en lo que se adelantó a la figura de Arturo Soria así como también lo hizo al preconizar llevar la ciudad al campo y traer el campo a la ciudad[109].

[106] Sin olvidar la mayor facilidad que el nuevo viario daba a la movilidad de las tropas en caso de sublevaciones o algaradas.

[107] Que no se llegaría a construir hasta 1874 cuando hacía años que Fernández de los Ríos había dejado sus responsabilidades municipales.

[108] Con una columna en el centro dedicada a la Abolición de la Inquisición. Su creación habría supuesto la demolición del Hospicio de la calle de Fuencarral con portada de Pedro Ribera, la cárcel del Saladero y la Fábrica de Tapices, ambas propiedad del Estado. Más detalles sobre esta 'utopía urbana' concebida por Fernández de los Ríos puede hallarse en el texto de MOYA GONZÁLEZ, Luis, "La utopía de Fernández de los Ríos", en COAM, *Madrid no construido: imágenes arquitectónicas de la ciudad,* Madrid, 1986, pp.96-101. Una de las propuestas particularmente discutibles con la mentalidad actual (afortunadamente no llevada a cabo) habría sido la construcción de un mercado central sobre el convento de las Descalzas Reales.

[109] Las turbulencias políticas durante el Sexenio Democrático y los cambios en su propia ubicación dentro de la administración, comenzando por su corta permanencia de meses en el cargo de concejal, dieron al traste con la mayoría de sus propuestas, al margen de que muchas de ellas eran inviables por razones técnicas, económicas o legales. Son los riesgos de las utopías.

4.3. La ciudad reglamentada (Casco y Ensanche) en la segunda mitad del siglo XIX, dos historias nada paralelas.

4.3.1. *El casco histórico, un continuo proceso de relleno y densificación*

El casco histórico de Madrid, al quedar liberado de la tapia o 'cerca' que le oprimía desde el siglo XVII, experimentó una gran actividad constructiva sobre las grandes propiedades públicas y privadas existentes en su contorno; entre ellas las había procedentes de episodios desamortizadores tanto el impulsado por Fernández de los Ríos (la huerta de las Salesas Reales, por ejemplo) como de los anteriores (el religioso de Mendizábal y civil de Madoz). De hecho, en ciertos casos ya se habían abierto calles en aplicación de la R.O. de 20 de enero de 1860 que así lo permitía tanto en fincas privadas como en antiguas propiedades reales, de lo que da constancia la edición de 1866 de plano de José Pilar Morales. Sin embargo, la edificación no acabó de arrancar en estos solares por el efecto combinado de la crisis económica iniciada en 1866, la inestabilidad política consustancial con el Sexenio Democrático (1868-1874), que retrajo las inversiones, así como por la falta de incentivos a la realización de nuevas obras. La situación se mantuvo hasta la restauración canovista a partir de 1875, que trajo estabilidad institucional y seguridad jurídica, momento en que se desarrollaron sendas áreas residenciales sobre los terrenos de la fábrica del Salitre, próxima a Embajadores, de los Pozos de Nieve en el entorno de la actual Glorieta de Bilbao, en el antiguo pósito cercano a la Puerta de Alcalá o en el sector comprendido entre la Plaza de Santa Bárbara y la Plaza de la Villa de París[110], todas ellas con proyectos de urbanización redactados desde los años 60. Su excelente ubicación las hizo particularmente atractivas para los promotores inmobiliarios muy por encima de los solares mal comunicados y peor dotados de servicios del incipiente Ensanche.

[110] De tales actuaciones hay abundante información y plasmación cartográfica en el detalladísimo trabajo de RUIZ PALOMEQUE, Eulalia, "Transformaciones urbanas en el caso antiguo, 1876-1931", en BAHAMONDE MAGRO, Ángel & OTERO CARVAJAL, Luis Enrique (eds.), *La Sociedad madrileña durante la Restauración, 1876-1931*, Madrid, Comunidad de Madrid/CIDUR, 1989, Vol. I, pp. 89-91. En el último de los nuevos polígonos urbanizables citados entre la Plaza de Santa Bárbara y el Paseo de Recoletos existían antes del procedo desamortizador tres conventos (Visitación o de las Salesas Reales, Santa Teresa y Santa Bárbara) con una superficie conjunta de 1,2 millones de pies cuadrados (119.994 m2). Cada uno de ellos pasaron por procesos muy distintos en su incorporación al proceso de urbanización entre 1836 y 1870, detalladamente analizados por el historiador MARTÍN MARTÍN, Teodoro, "El jardín de las Salesas Reales", en *XIX Simposio del Instituto Escurialense de Investigaciones Históricas y Artísticas,* San Lorenzo de El Escorial, 2011, pp.1014-1020. Más detalles desde el punto de vista urbanístico en RUIZ PALOMEQUE, Eulalia, "Transformaciones urbanas…", pp. 91-93.

Fig. 10: Calle de la Princesa y perspectiva del Barrio de Arguelles en 1868. El vecino Barrio de Pozas apenas se adivina en parte superior derecha de la figura.
Fuente: Museo Universal (reproducida en el blog Historias Matritenses)

Rigurosamente complementario de los ejemplos anteriores fue el proceso de incorporación al proceso urbanizador de dos reales sitios, ambos adscritos a efectos administrativos al casco histórico de Madrid desde la época de Carlos III: la *Montaña del Príncipe Pio*, integrada desde el siglo XVIII en el *Real Sitio de La Florida*[111] y rodeada por su propia cerca, y el *Real Sitio del Retiro,* que compartía con el resto del casco histórico la de Felipe IV. El proceso urbanizador de ambos espacios, aunque la imagen final sea similar a la del Ensanche, no tiene con él ninguna relación genética si bien en algún momento de su desarrollo el propio Carlos María de Castro intervino en la formalización de su

[111] Una obra de referencia ineludible para conocer el origen y evolución del Real Sitio de La Florida es el libro de FERNANDEZ TALAYA, María Teresa, *El Real Sitio de la Florida y la Moncloa. Evolución histórica, administrativa y artística,* Madrid, Fundación Caja Madrid, 1999, 440 págs.

trazado ortogonal en calidad de Director del Ensanche. Los barrios resultantes (Argüelles y Los Jerónimos) se diferencian, en cambio, por el tamaño, mucho mayor el primero, que también se adelantó temporalmente pues sus inicios se remontan a 1855, fecha en que se segregaron las primeras 16 manzanas de la finca matriz[112]. No obstante, lo que básicamente diferenció a ambos barrios fue el proceso de toma de decisiones, la fórmula jurídica del cambio de titularidad de los terrenos y el consiguiente acceso a ellos de los particulares. En este primer sector del *Barrio de Argüelles*, la planificación se hizo a partir de un acuerdo entre al Ayuntamiento y el Real Patrimonio y los solares, previa subasta, fueron adjudicados en usufructo o "*a censo enfitéutico*"[113]. (**Fig. 10**)

Cuando en 1864 se iniciaba el proyecto del segundo sector del Barrio de Argüelles, ya en la recta final del régimen isabelino, entre otros factores que lo aceleraron interesa destacar, en coherencia con la línea argumental que seguimos en este texto, uno de fuerte contenido urbanístico: el cambio de estatus de los bienes del *Patrimonio Real*, lo que implicó de forma muy directa a las dos fincas reales aquí aludidas[114]. A partir de este momento el acceso a los solares

[112] En fases sucesivas se fue urbanizando el resto de La Montaña, salvo el sector más próximo a la Puerta de San Vicente, segregado de la finca matriz con destino a la estación del Norte construida en 1862, y la parcela ocupada por la mole del Cuartel de la Montaña (1860-1863), construido por Ángel Pozas con proyecto de Cirilo Ulibarri y Felipe González Lomardo. En 1864 la urbanización de La Montaña llegaría hasta el límite norte de la finca (actual calle de Marqués de Urquijo) y en 1877 se urbanizaría el sector con frente al Paseo de San Vicente. Ya fuera de la Montaña del Príncipe Pío el barrio de Arguelles se prolongó a partir de 1887 sobre terrenos de *La Moncloa*, propiedad real perteneciente a efectos municipales al Extrarradio; también en terrenos de La Moncloa se construyó la Cárcel Modelo (1877-1884); demolida en la posguerra, su solar sería ocupado por el Ministerio del Aire (hoy Cuartel General del Aire) con proyecto de Luis Gutiérrez Soto.

[113] La enajenación 'a censo enfitéutico' de este primer sector del futuro barrio de Argüelles fue aprobada por R.O. de 21 de diciembre de 1855, ya que el Real Patrimonio no podía vender bienes sin una ley expresa que lo autorizara. Todo el proceso de la subasta y la posterior escrituración de la venta de los solares fue exhaustivamente descrito, manzana por manzana, por RUIZ PALOMEQUE, Eulalia, "El Barrio de Argüelles", *Revista Internacional de Sociología*, 2ª época, Tomo XXXV, 1977, nº 3, pp. 386-387. Dos años más tarde se aprobaba la demolición de la tapia por R.O. de 14 de diciembre de 1857.

[114] Fue enorme la polvareda política producida por la *Ley designando los bienes que forman parte del Patrimonio de la Corona, su carácter y conservación, así como el caudal del Rey y la aplicación que debe darse al producto en venta de los bienes segregados del Real Patrimonio.* Es particularmente digno de atención el Título III de esta ley: "De la venta y aplicación de los bienes segregados del Real Patrimonio" y su artículo 24, en que se determina que el 75% de las ventas serían para el Estado y el 25% restante correspondería a la Real Casa. La ley sería sancionada por Isabel II el 12.05.1865 y refrendada por el Presidente del Consejo de Ministros Ramón Mª Narváez (Publicada en la Gaceta de Madrid el 18.05.1865). La polvareda política resultante de esta ley, incluido el artículo "El Rasgo" de Castelar y los subsiguientes acontecimientos universitarios (Noche de San Daniel), desembocaron en la dimisión del propio Narváez.

enajenados en los reales sitios se haría en propiedad y mediante subasta al mejor postor. Este segundo sector del Barrio de Argüelles ya quedaría incurso en el citado cambio legal[115], por lo que empezaron las subastas de solares el mismo año 1865, si bien se continuaron realizado adjudicaciones hasta los años 70[116]; es de resaltar que el plano general de urbanización del conjunto de la *Montaña del Príncipe Pío* fue aprobado el 1 de junio de 1865 y completado a raíz de su prolongación el 1 de abril de 1870[117]. La historia de este barrio "por entregas" continuó a lo largo del último tercio del siglo XIX, incorporando en su quinto sector terrenos de *La Moncloa*, otra finca igualmente de titularidad real pero que, tras la desamortización total de las propiedades de la Corona en los primeros años del Sexenio Democrático, había sido entregada al Estado con destino a la investigación rural y a usos sanitarios y asistenciales[118]. Por lo demás, tanto el desarrollo inmobiliario como el demográfico del barrio de Argüelles se ajustaron a un patrón bien distinto al seguido en el de Salamanca. Para comenzar, al no haber concentración de la propiedad en pocas manos, la retención especulativa del suelo fue mucho menor y, consiguientemente, la edificación siguió un ritmo mucho más acelerado que las zonas vecinas del Ensanche, lo que queda de manifiesto ya al final del siglo XIX en el plano de Facundo Cañada [119]. También

[115] Un efecto retroactivo sobre el primer sector del barrio fue el cambio en las condiciones de los censos enfitéuticos firmados en 1856, que, de no ser redimibles (perpetuos), pasaron a poder ser cancelados, tal como lo estableció la Ley de 25.5.1865.

[116] Desde 1868 las ventas se anunciaron a través del *Boletín Nacional de Bienes Nacionales*, como se hizo en las anteriores desamortizaciones. Los rematantes de los nuevos bienes nacionales con nombres y fechas han sido literalmente citados en el artículo de RUIZ PALOMEQUE, Eulalia, "El Barrio de Argüelles…", pp. 392-394.

[117] Según el *Anteproyecto de distribución de manzanas en el nuevo barrio de la Montaña del Príncipe Pío aprobado por el Ayuntamiento de Madrid y por la Administración General de la Real Casa y Patrimonio* existente en el Archivo de Villa (Secretaría Signatura 9-427-42), realizado bajo la supervisión de Carlos María de Castro. La presencia de Castro en este nuevo barrio se sustentaba en el encargo que recibió de la Real Casa y Patrimonio para dirigir la urbanización de los terrenos de La Montaña del Príncipe Pío y parte del Retiro, según consta en su biografía firmada por Eduardo Saavedra y publicada en la *Revista de Obras Públicas*, nº 10, 10 de abril de 1895, p. 3.

[118] Como resultado de esta segregación se incorporaron al barrio de Argüelles otras 21 manzanas, subastadas en 1874, cuyo resultado también recoge RUIZ PALOMEQUE, Eulalia, "El Barrio de Argüelles…", pp. 397-398. De la misma finca procede gran parte del Parque del Oeste, pero el grueso de la superficie restante sería destinado en 1927 a la nueva *Ciudad Universitaria de Madrid*.

[119] En fechas cercanas (1895) ya se contabilizaban en el barrio de Argüelles 595 fincas urbanas, según información manejada por RUIZ PALOMEQUE, Eulalia, "El Barrio de Argüelles…", p. 403. La misma autora y para el período 1863-1878 aporta un dato muy revelador sobre el dinamismo demográfico del barrio, que pasó en dicho período de 1.538 a 5.420 habitantes, es decir 3,5 veces más. Véase el texto de RUIZ PALOMEQUE, Eulalia, "Argüelles", en Antonio BONET CORREA, coord., *Madrid*, Vol. V (De la Plaza de España a El Pardo), 1980, p. 1710.

lo fue el modelo edificatorio, en que se van combinando la vivienda unifamiliar aislada, a veces en forma de lujosos palacetes de títulos nobiliarios (el del Marqués de Cerralbo, Conde de Cerrajería o Duque de Fernán Núñez, por ejemplo) o de la alta burguesía, con inmuebles destinados a viviendas de alquiler para la burguesía media aplicando la misma ordenanza que en ensanche (bajo más cuatro alturas). El resultado sería la formación de un barrio de clara orientación sociológica burguesa, como lo ha definido Alicia Díez de Baldeón, autora de una detallada descripción del modelo residencial de Argüelles con sus variantes tipológicas, así como de los más representativos edificios singulares (Iglesia y hospital del Buen Suceso, Cuartel de la Montaña o Cárcel Modelo)[120].

A pesar de que el origen del *Barrio de Los Jerónimos* fue similar al de Argüelles por ubicarse también sobre terrenos procedentes de un real sitio (en este caso el Buen Retiro), la opinión pública sobre la segregación y posterior privatización ha sido mucho más crítica ya desde que se tomara la decisión derivada de la ley de 10.05.1865, que autorizaba la venta en pública subasta de la parte más occidental de la antigua real propiedad (aproximadamente un tercio de su superficie)[121]. Los terrenos en cuestión daban frente al Paseo del Prado en contigüidad con el edificio de Juan de Villanueva (Museo del Prado desde 1819) y, más allá, con el Jardín Botánico, siendo esta la única franja de terreno que seguía conectando El Retiro con El Prado. Ese mismo año, en virtud de acuerdo entre el Ayuntamiento de Madrid y la Real Casa, se aprobaba la división de los terrenos para su urbanización en 19 manzanas, sobre las que se proyectaba crear, previa parcelación, un barrio elegante y lujoso para la aristocracia, si bien quedarían integrados en él los restos del antiguo recinto palaciego (el Casón y el Salón de Reinos, San Jerónimo el Real y su claustro)[122]. La imagen que entonces presentaban los terrenos afectados era lamentable pues, tras las destrucciones provocadas por la Guerra de la Independencia, "las construcciones se presentaban aisladas, ruinosas y sin ninguna conexión clara"; desde entonces la única intervención realizada en esta parte

[120] DÍEZ DE BALDEÓN, Alicia, "El nacimiento de un barrio burgués: Argüelles en el siglo XIX", *Norba: Revista de Arte* (Cáceres), nº 13 (1993), pp. 246-249, 242-245 y 251-261, texto y planos.

[121] Comparten la misma opinión escritos de autores actuales como la expresada por Pedro NAVASCUÉS que la califica como "triste operación de venta al Estado, en una torpe operación especulativa" en "Madrid y su transformación urbana en el siglo XIX", en FERNÁNDEZ GARCÍA, Antonio (dir.), *Madrid de la Prehistoria a la Comunidad Autónoma*, Madrid, Comunidad de Madrid, 2008 p. 410.

[122] El propio Carlos María de Castro, en su condición de Director del Ensanche y por encargo de la Real Casa y Patrimonio firmaría el *Anteproyecto de distribución de manzanas destinadas a la edificación en el Real Sitio del Buen Retir*o. Aprobado por el Ayuntamiento de Madrid y por la Administración General de la Real Casa y Patrimonio en febrero de 1865.

del Real Sitio tuvo lugar en el llamado "Campo de la Lealtad" y consistió en la colocación del obelisco proyectado por Isidro González Velázquez en homenaje a los caídos allí durante los acontecimiento del 2 de mayo de 2008, siendo inaugurado en 1840[123]. (**Fig. 11**)

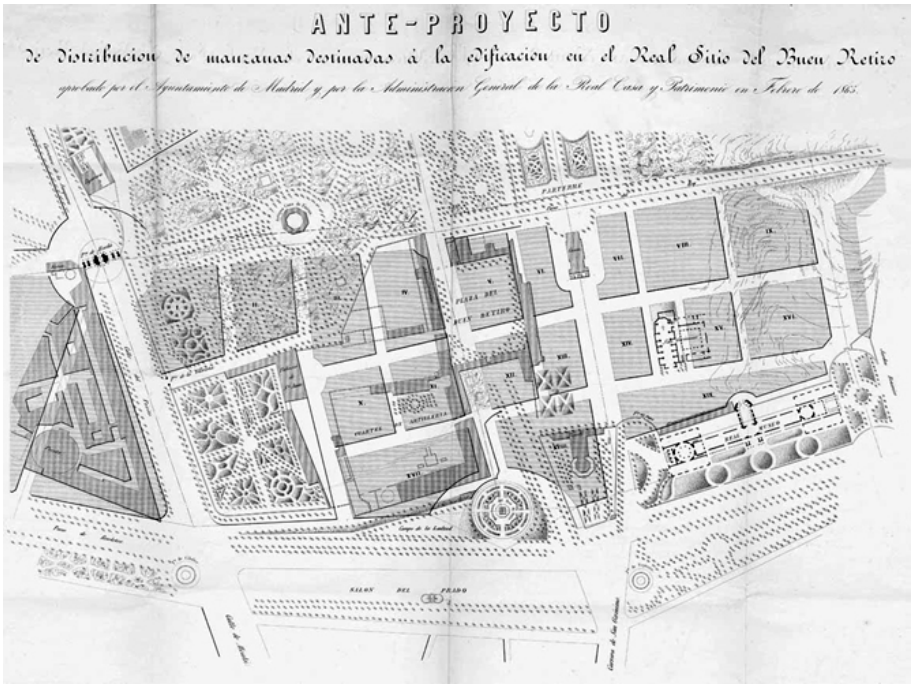


Fig. 11: Anteproyecto de la distribución en manzanas del sector segregado del Retiro en 1865
Fuente: Ayuntamiento de Madrid (Archivo de Villa)

El desarrollo del proyecto de edificación del sector segregado del Retiro siguió una marcha sincopada con avances e interrupciones al compás de los acontecimientos políticos. Así, los primeros expedientes de venta de solares se produjeron de forma inmediata a la aprobación de la ley de 1865 y afectaron a las dos primeras manzanas, las más próximas a la Plaza de la Independencia y a la calle Alfonso XII de nueva creación, la cual dividía el sector enajenable

[123] A Narciso PASCUAL Y COLOMER se debe un proyecto de ajardinamiento en torno a la iglesia de los Jerónimos. Véase GARCÍA-GUTIÉRREZ MOSTEIRO, Javier y NAVAS-CUÉS, Pedro: *Narciso Pascual y Colomer (1808-1870), Arquitecto del Madrid Isabelino*. Madrid, Ayuntamiento, 2007, (Catálogo de la exposición homónima), p. 46.

del resto del Real Sitio[124]. El proceso se detuvo tras el triunfo de la Revolución de septiembre de 1868 y la constitución de un Gobierno Provisional en 1969, cuyas Cortes Constituyentes por Ley de 18 de diciembre del mismo año declararon extinguido el *Patrimonio de la Corona* creado por la ley de 12 de mayo de 1865 y sobre cuya base legal se había producido la venta de terrenos correspondientes a los reales sitios en donde se ubicarían los barrios de Argüelles y de Los Jerónimos[125]. La nueva situación política y legal supuso, pues, un compás de espera para el segundo de ellos, máxime si tenemos en cuenta que entre las voces hostiles a la operación urbanizadora destacaba la de Ángel Fernández de los Ríos, cuya posición era ya sabida desde antes incluso de su incorporación al ayuntamiento popular en enero de 1869[126]. No fue extraño, por ello, que, inmediatamente tras su acceso al Ayuntamiento como Presidente de la Comisión de Obras, presentara un proyecto de "reforma del Prado y Parque que fue aprobada con entusiasmo de que da fe el acta de 3 de enero de 1869", justamente tres días después de su acceso al cargo de concejal[127]. Sin embargo, el proyecto no prosperó, no obstante las sanciones aprobatorias de las instituciones del nuevo régimen (Ayuntamiento y Gobierno) recibidas a lo largo de todo el Sexenio hasta el mismo año 1874. Fernández de los Ríos hacía balance en la *Guía de Madrid* de 1876 de los poderosos 'intereses particulares', básicamente inmobiliarios[128], que habían obstaculizado la ejecución de su proyecto, gracias a la cual conocemos los grandes rasgos de la conexión propuesta entre El Prado y el Parque de Madrid, junto con un plano en que ésta

[124] Esta calle es posiblemente la que más veces ha cambiado de nombre a lo largo de los años; Comenzaría llamándose Paseo del Rey, después Calle de Granada, en 1878 calle Alfonso XII, en 1931 calle Alcalá Zamora, en 1936 calle Reforma Agraria y finalmente en 1939 volvería a llamarse Alfonso XII. De la investigación realizada en el Archivo de Palacio sobre la venta de solares en esta etapa de la formación del barrio por la geógrafa Concepción CAPOTE, los resultados fueron decepcionantes: "El barrio del Museo de Madrid". *Estudios Geográficos,* nº 144, 1974, pp. 325-326.

[125] En virtud de esta ley todos los bienes de la Real Casa pasaban al Patrimonio del Estado, por lo que pasarían al control del Ministerio de Hacienda y, por tanto, su venta se haría en calidad de bienes nacionales.

[126] Ángel FERNANDEZ DE LOS RÍOS manifestaba sus discrepancias con la nueva barriada en la *Guía de Madrid, manual del madrileño y del forastero*. Madrid, Oficinas de la Ilustración Española y Americana, 1876 (Edición facsímil de Editorial Ábaco, 1976). Véase el capítulo "Parque de Madrid": Persiguiendo tan sólo una mira lucrativa, se formó en febrero de 1865 un plan de manzanas destinadas a la edificación, que partiendo del Prado y formando tres calles paralelas a él, llegaban al Parterre…" p. 370. Más adelante remacha su opinión negativa al afirmar: "La idea de barriada entre el Paseo del Prado y el Parque de Madrid es de tal manera inconveniente que bastó pasear la vista por el terreno y fijarla en el plano de Madrid para condenarla sin vacilar", p. 375.

[127] FERNANDEZ DE LOS RÍOS, Ángel, *Guía de Madrid…,* p. 374.

[128] FERNANDEZ DE LOS RÍOS, Ángel, Guía de Madrid…, p. 384.

se visualizaba. Los elementos básicos de la misma giraban en torno a la idea de potenciar el Parque (ampliación hacia el este) y de garantizar su conexión física con El Prado, articulada en torno a la conservación y dignificación de los restos monumentales herederos del Real Sitio; tal conexión consistiría en la creación de un espacio ajardinado englobando El Casón, el Salón de Reinos y San Jerónimo, que serviría de rótula entre El Parque y El Prado; en ese mismo contexto se explica el ensanchamiento del Prado de San Jerónimo y su museificación mediante la reordenación de sus elementos monumentales, incluido el *Monumento a los Caídos* de 1808. De la pieza residencial objeto de sus diatribas se conservaría el sector al norte del monumento (calle de la Lealtad), reducido a seis manzanas, al que se incorporaba un nuevo diseño de la Plaza de la Independencia, a la que añadían dos manzanas a costa del Retiro asemejándola ahora sí a la *Place de l'Étoile*, su modelo. Por razones no bien explicitas en el proyecto se le incorporaba también la creación de la *Basílica de Atocha* y otra zona urbanizable al pie del Cerro de San Blas[129].

No fue ésta la única propuesta alternativa a la urbanización del sector segregado del Retiro. Gracias a un documento conservado en el Museo del Prado, conocemos la elaborada por Juan Madrazo y Kuntz, cuya familia tenía intereses inmobiliarios en la zona desde 1829 cuando el patriarca de la saga, José de Madrazo, alquiló al Ayuntamiento de Madrid los terrenos ocupados durante diez años por el jardín de recreo "El Tívoli" para dedicarlos a la instalación del primer laboratorio litográfico que hubo en España; los terrenos en cuestión ocupaban el solar del que sería con el tiempo el hotel Ritz, situados entre el Museo del Prado y la calle de la Lealtad[130]. No es de extrañar, por ello, que Madrazo planteara también su alternativa, lo que se produjo en una fecha imprecisa entre 1865-1869. De ella se conserva tan sólo un plano de aspecto inconclu-

[129] Bajo el epígrafe de *Proyecto de Ensanche y Reforma del Prado y Parque de Madrid* se puede encontrar un amplio resumen del mismo, acompañado de un plano plegable en FERNANDEZ DE LOS RÍOS, Ángel, *Guía de Madrid…,* pp. 370-384.

[130] En 1821 la Cía. Perret alquiló al Ayuntamiento de Madrid unos terrenos de 40.533 pies cuadrados para dedicarlos a la creación del "Tívoli", uno de los muchos jardines de recreo existentes por aquellos años en el eje Prado-Recoletos. La iniciativa acabó fracasando y, tras pasar por otros concesionarios, cayó en manos de José de Madrazo, primero en alquiler (1929) y posteriormente en propiedad (1831).

José de Madrazo (1781-1859), el gran pintor del Romanticismo español, estuvo vinculado al nacimiento del *Museo Real de Pinturas* (1819), del que sería director tras haberlo sido de la *Academia de Bellas Artes*, puestos en los que hizo amplio uso de la litografía, técnica de la que sería introductor en España. El jardín del "Tívoli", aparte de su dedicación a taller de litografía, se mantuvo abierto al público hasta 1863, en que la propiedad se disgregó entre sus herederos.

Otras muchas informaciones sobre este mismo tema pueden encontrarse en: LOPEZOSA APARICIO, Concepción, "Ocio y negocio. El jardín del Tívoli en el paseo del Prado de Madrid", *Anales de Historia del Arte*, Madrid, nº 15 (2005), pp. 272-275.

so, en el que se reflejaba tanto la incorporación de nuevas construcciones como la reforma integral de otras ya existentes, además de la introducción de ciertos elementos monumentales (puertas o fuentes). Es de destacar en la propuesta de Madrazo la preocupación por que las nuevas edificaciones que se introdujeran tuvieran un destino acorde con el servicio público, lo que no se consiguió en el resultado final del barrio de los Jerónimos con las notables excepciones de la *Real Academia de la Lengua* o el *Archivo de Protocolos*[131]. (**Fig. 12**)

Fig. 12: Propuesta de ampliación del Parque del Retiro y de reforma del Paseo del Prado inspiradas por Ángel Fernández de los Ríos.
Fuente: FERNÁNDEZ DE LOS RÍOS, Ángel, *Guía de Madrid…*, p. 377

[131] Juan de MADRAZO Y KUNTZ: *Proyecto urbanístico y arquitectónico para el entorno de Los Jerónimos*. 1865-1869. Museo del Prado, Procedente de la Colección de la Familia Madrazo, nº del catálogo D007944. Los datos descriptivos proceden de P.J. MARTÍNEZ, *No sólo Goya,* Madrid, Museo Nacional del Prado, 2011, pp. 220-224.

Tras el compás de espera impuesto por el Sexenio Democrático, se reemprendió la venta de solares con la consabida especulación, dada la ubicación de la zona y su entorno monumental; al mismo tiempo se recuperaba el plan de 1865, que también fue modificado durante la Restauración permitiendo una mayor densidad edificatoria. Del carácter aristocrático de los destinatarios de las nuevas construcciones en el Barrio de los Jerónimos da buena cuenta la primera vivienda particular concluida el mismo año 1874 en la calle de Alfonso XII, el palacio de Portugalete o de Bailén en estilo afrancesado. Lo mismo cabría deducir si se tiene en cuenta que el impulso arquitectónico de los dos últimos decenios del siglo lo protagonizaron arquitectos tan cotizados entonces como el Marqués de Cubas, Sáinz de la Lastra o Rodríguez Ayuso, autores de un modelo residencial de gran empaque formal siguiendo las corrientes estéticas del momento (historicistas y eclécticas, sobre todo). En este barrio las lujosas mansiones adoptaron una tipología distinta a la habitual en el eje Recoletos-Castellana (palacios aislados con jardín); fue dominante, en cambio, la construcción entre medianeras con variantes en cuanto a dimensiones o monumentalidad, lo que permite encontrar diferencias entre los palacetes, las casas-palacio y los palacios[132]. Simultáneamente, se fueron instalando en la zona nuevos edificios para usos terciarios (administrativos, culturales y financieros) en línea con la consolidación de la imagen de Madrid como capital homologable a las europeas del momento. En la mayoría de ellos destaca la inspiración clasicista; tal es el caso del nuevo edificio de La *Bolsa de Comercio* (1893) de Repullés y Vargas, de la *Real Academia de la Lengua* (1894) de Miguel Aguado de la Sierra y, unos años antes, del edificio proyectado por el Marqués de Cubas (1875) para *Museo Antropológico* del Doctor Velasco[133]. Un caso peculiar fue el del Palacio de Verano de la Duquesa de Santoña (actualmente ocupado por el *Museo de Artes Decorativas*), construido en 1878 con proyecto de José María González y adquirido por el Estado en la posguerra civil para dedicarlo a su actual destino[134].

Otra operación de relleno del Madrid intramuros coetánea de otras de mucha menor envergadura afectó a los terrenos ocupados por el *Real Pó-*

[132] Una selección de las tipologías arquitectónicas en el Barrio de Los Jerónimos con reflejo cartográfico puede encontrarse en la *Ruta Palaciega por el Barrio de los Jerónimos* disponible en: www.madrida360.es/category/rutas.

[133] Esta concentración de edificios públicos de estética clasicista justificó la denominación de "barrio griego" acuñado para la zona por Fernando Chueca. Una detallada descripción de la arquitectura residencial construida en el barrio de los Jerónimos se halla recogida en el capítulo monográfico sobre él incluido en el libro de DÍEZ DE BALDEÓN, Clementina, *Arquitectura y clases sociales en el Madrid del siglo XIX*. Madrid, Siglo XXI, 1985, pp. 140-163.

[134] Años más tarde completaría el abanico de usos terciarios del Barrio de los Jerónimos el Hotel Ritz; construido íntegramente en hormigón armado entre 1908 y 1910 con proyecto del arquitecto Charles Frédéric Mewes, su aspecto refleja sin duda la estética afrancesada.

sito de la Villa de Madrid, que ocupaba todo el flanco izquierdo del sector de la calle de Alcalá entre Cibeles y la Puerta de Alcalá (llamado calle del Pósito hasta 1871), el cual cumplió durante siglos un importante papel en el abastecimiento de pan y grano a la Corte[135]. Sin embargo, en el siglo XIX su función quedaría reducida a simple almacén regulador de trigo, debido a la liberación de su comercio en 1805, lo que implicó que sus instalaciones quedaran infrautilizadas y finalmente acabarían siendo dedicadas a otros usos tan dispares como cuartel de ingenieros, depósito de varios teatros o almacén de herramientas, al mismo tiempo que se deterioraban los edificios[136]. Por tal motivo, estaba ya prevista su venta por el ayuntamiento como terrenos para edificar desde 1865[137]. Sin embargo, la demolición del complejo del Pósito se pospuso hasta 1869, incluida en la vorágine de derribos del primer Ayuntamiento Popular, para destinar una parte del solar resultante a la operación de reforma y ampliación de la Plaza de la Independencia[138]. La salida al mercado de los terrenos del Pósito en 1871[139] tuvo una gran importancia en la configuración de una zona en pleno proceso edificatorio en los años 70 y 80 del siglo XIX; de hecho, en ellos se abrieron cuatro nuevas calles y se edificaron edificios emblemáticos del entorno de la Plaza de Cibeles como el palacio de Linares, hecho construir a partir de 1877 por el político y em-

[135] A tal efecto se utilizó en el transcurso del tiempo como almacén de grano (pósito), mercado de harina (alhóndiga) y fábrica de pan con sus molinos, hornos y tahonas, lo que dio como resultado la conformación a partir del siglo XVII de un auténtico "polígono panadero" denominado *Villa Nueva*. Sobre los orígenes y desarrollo del pósito remitimos a la monografía de TOVAR MARTÍN, Virginia, *El Real Pósito de la Villa de Madrid*. Madrid, Cámara de Comercio, 1982.

[136] Madoz en su diccionario (1848) daba constancia del estado de abandono del complejo, al mismo tiempo que lo valoraba muy positivamente al afirmar que "esta referida obra del pósito con sus dilatados accesorios es una de las fábricas más suntuosas que encierra Madrid", aconsejando al ayuntamiento a deshacerse de la parte de las instalaciones no vinculada a necesidades alimentarias básicas de la población. Véase: MADOZ, Pascual, "Madrid", pp. 240-241.

[137] De hecho, el Ayuntamiento encargó una tasación de los terrenos que le pudiera servir de cálculo para el posible pago a sus acreedores con el resultado de su venta, según recoge MAS HERNÁNDEZ, Rafael, "La actividad inmobiliaria del Marqués de Salamanca", *Ciudad y Territorio. Revista de Ciencia Urbana*, nº 3/78 (1978), p. 49.

[138] Según DE CASTRO, Concepción, "El pósito de Madrid. Evolución y crisis", en OTERO CARVAJAL, Luis Enrique & BAHAMONDE MAGRO, Ángel (eds.), *Madrid en la Sociedad del siglo XIX*. Vol. II*: Capas populares y conflicto social, etc,* Madrid, Comunidad de Madrid-Alfoz-UCM, 1986, p. 243. Concretamente, sobre terrenos del pósito se construirá el edificio de la Cámara de Comercio existente en la plaza**.**

[139] En el Archivo de Villa (Secretaría) bajo el epígrafe "Apertura, ensanche y cierre de plazas" se halla toda la documentación relativa a las subastas de los solares del Pósito (Sección 5, legajos 76,77 y 78) y sus correspondientes escrituras (legajos 165 y167). Para una primera aproximación véase el Inventario de Secretaría, vol. 44, pp. 406-410.

presario José Morga[140] con proyecto del arquitecto francés Adolf Ombrecht y dirección técnica del arquitecto municipal Carlos Colubí. (**Fig. 13**)

Fig. 13: El Real Pósito de Madrid antes de su demolición, parcelación y venta en pública subasta (1871).
Disponible en "Historias Matritenses": http://elmadridquenofue.blogspot.com/2016/09/el-madrid-que-si-fue-xiii-real-posito.html

4.3.2. *El Ensanche de Castro: desarrollo lento, especulativo y a espaldas de las necesidades de vivienda de las clases populares*

Nadie duda de que el *Ensanche de Castro* representó, con sus luces y sus sombras, el más importante episodio de planificación urbana que la ciudad de Madrid ha experimentado en su ya larga historia. A la vista están las luces, consistentes en la imagen arquitectónica resultante con su colección de ejem-

[140] El palacio constituye uno de los más genuinos ejemplos de arquitectura ecléctica y manifiesta exhibición del ascenso social de la burguesía isabelina, enriquecida en las actividades bancarias, comerciales e inmobiliarias. En este último negocio Murga llegó a acumular un volumen tan elevado de casas en renta, distribuidas por toda la ciudad, que le convirtieron en el segundo casero más importante de Madrid en 1870. Isabel RODRÍGUEZ CHUMILLAS hace una semblanza completa de esta faceta empresarial del personaje*, Vivir de las rentas*…, pp.93-98. Siguiendo la estela de otros empresarios contemporáneos consiguió sendos títulos nobiliarios de Amadeo I, otorgados en 1872.

plares representativos de los distintos estilos imperantes en Europa entre 1860 y 1950, la grandiosidad de su tejido viario reticular y la animación económica propia de una pieza urbana enormemente atractiva para vivir e invertir[141]. Las sombras han sido ampliamente puestas de manifiesto por muchas de las investigaciones, bastantes con rango de tesis doctoral[142], que lo han abordado total o parcialmente desde los años 70. Para comenzar, la propia legislación de Ensanche aplicada a falta de una legislación urbanística y de planeamiento general para toda la ciudad, no se caracterizó ni por su continuidad ni su coherencia; al contrario, se fue modificando a lo largo del siglo con la consiguiente confusión y lo hizo siempre en beneficio de los intereses de los propietarios de suelo y de sus estrategias especulativas; así lo reflejó Rafael Mas al afirmar que "los efectos mancomunados de una legislación y de los intereses de los propietarios, reflejados en las Comisiones de Ensanche, se tradujeron en un proceso de urbanización lento y selectivo"[143]. Tan lento y selectivo que por el efecto combinado de la retención del suelo fruto de la especulación y de las estrictas normas urbanísticas que regulaban la edificación en él lo convirtieron en inaccesible para amplias capas de la demanda madrileña. En ello radica una de las críticas más duras al Ensanche: su incapacidad para dar respuesta a las necesidades de vivienda modesta de las masas de trabajadores e inmigrantes que afluían a un Madrid en plena expansión y su derivada en forma de barriadas informales periféricas fuera de todo control. Esto provocó que, en palabras de Charlotte Worms, "a partir de 1860 y hasta mediados del siglo XX, Madrid crece en dos frentes, uno oficial y planificado, el Ensanche, y otro informal y espontáneo, el Extrarradio"[144]. Frente a esta objeción, resulta un argumento menor el hecho de que el proyecto original se fuera desvirtuando tanto por los retoques que se

[141] Por desgracia, no fue ésta la imagen que tenía el Ensanche en los años en que Galdós vivió en él a partir de 1876, concretamente en la manzana 208, una de las dos construidas siguiendo el proyecto original; entonces carecía de los servicios urbanos básicos, deficiencias de urbanización y una opinión pública que lo veía como un lugar lejano y con poco atractivo para vivir.

[142] Fue pionera la firmada por Rafael MAS HERNÁNDEZ, leída en la Universidad Complutense el año 1977 y publicada con el título: *El barrio de Salamanca. Planeamiento y propiedad inmobiliaria en el Ensanche de Madrid*. Madrid, IEAL, 1982, 284 págs. +8 págs. láminas. Ya durante la segunda década del siglo XXI se han multiplicado las tesis sobre el Ensanche de Madrid desde distintas perspectivas (urbanísticas, económicas o sociológicas), destacando entre ellas la trilogía de tesis dirigidas por el historiador Luis Enrique OTERO CARVAJAL sobre otros tantos sectores del Ensanche, alguna de las cuales se cita en este texto.

[143] MAS HERNÁNDEZ, Rafael, *El Barrio de Salamanca,* p. 78. Del protagonismo omnímodo de que disfrutaron los propietarios de suelo en el Ensanche es buena prueba el que en la legislación anterior a la Guerra Civil sólo el propietario del suelo tenía la iniciativa de la urbanización y con ello el control de la edificación, p. 147.

[144] WORMS, Charlotte, "La urbanización espontánea…", p. 1.

fueron introduciendo en la legislación como por las malas prácticas de los propietarios y la desidia de la administración municipal, lo cual desembocó en una realidad totalmente caótica, tal como denuncia Martín Bassols[145].

Mal gestionado y torpemente financiado, como lo prueba la loca experiencia de Salamanca que se enriqueció y se arruinó varias veces a lo largo de su trayectoria inmobiliaria, el Ensanche se rellenó de forma muy desigual en los tres grandes sectores en que desglosaba, lo cual supuso la creación en ellos de tres mercados inmobiliarios bien diferenciados y a distinto ritmo [146]. El sector que antes y con más intensidad se desarrolló fue el Este, que coincide *grosso modo* con el Barrio de Salamanca [147]. Interesantes rasgos diferenciales en cuanto a su desarrollo físico e inmobiliario tuvo el Ensanche Norte, correspondiente básicamente con el Distrito actual de Chamberí, que presenta como rasgos diferenciales con el anterior el que ya contaba con ciertos elementos urbanos preexistentes, además de los cementerios y depósitos de aguas. Así, son de destacar los nuevos paseos extramuros creados a lo largo de los años 30 del siglo XIX con finalidad estructuradora del espacio previa a su urbanización, apoyados por el este en al *Paseo Nuevo de las Delicias de la Princesa*[148] (*Paseo del Cisne*, hoy Eduardo Dato; *Paseo del Obelisco*, hoy Martínez Campos) así como otros ejes viarios importantes como el Camino de Chamberí (hoy Santa Engracia) o la *Mala de Francia* (hoy Bravo Murillo). Sin embargo, la pieza urbana más relevante de la zona era, sin duda, el arrabal de Chamberí, surgido de forma espontánea en los intersticios de estos ejes virios, donde se asentaba una población de bajos recursos que no podía acceder a vivienda en el casco histórico[149]. Hasta tal punto había llegado su desarrollo a finales de

[145] Lo que se achaca en buena parte a que el Ensanche de Madrid tuvo la condición legal de Anteproyecto hasta su definitiva aprobación en 1898. Como ejemplo de la anarquía reinante en él Martín BASSOLS alude a cómo "en materia de expropiaciones el Ayuntamiento de la capital seguía un sistema anárquico pues iniciaba la urbanización de las calles sin adquirir los terrenos". BASSOLS COMA, Martín, "Los inicios del derecho"…, p. 48.

[146] Así lo ve CARBALLO BARRAL, Borja, *El Ensanche Este. Salamanca-Retiro, 1860-1961*, Madrid, Libros de la Catarata, 2015, p. 138.

[147] Un detenido análisis del proceso de fragmentación inmobiliaria producido en el Ensanche Este hasta la II República, así como del perfil socioeconómico de las respectivas clientelas se puede seguir también a través de CARBALLO BARRAL, Borja, *El Ensanche Este…,* pp. 116-144.

[148] Esta es la interpretación que da a estos paseos SAMBRICIO, Carlos, "Ideología, política y especulación urbanas en Madrid en la primera mitad del siglo XIX: el caso de La Castellana". *Quintana*, Madrid, nº 3, 2004, pp. 18-19. Con el posterior nombre de *Paseo de la Fuente Castellana*, éste sería el primer tramo del futuro Paseo de la Castellana, vertebrador del crecimiento de Madrid hacia el Norte hasta hoy.

[149] Una descripción detallada de la formación del arrabal obrero de Chamberí, sus modalidades residenciales y su desarrollo demográfico y económico puede encontrarse en RODRÍGUEZ CHUMILLAS, Isabel, *et al*., *Historia de Chamberí,* Madrid, Ayuntamiento de Madrid (Junta Municipal de Chamberí), 1988, pp. 36-46.

los años 30 que se trazó un plano de alineaciones en diciembre de 1837 y en 1838 ya se fijaron las normas a las que se debían ajustar las construcciones[150]. Justamente estas preexistencias urbanas en grado avanzado de consolidación chocarían con la pretensión de Carlos María de Castro de implantar *manu militari* la cuadrícula; los habitantes del arrabal no rehuyeron la confrontación con el director del Ensanche consiguiendo que se respetara la trama urbana diferenciada de su barrio, lo que implicaría el cese de del propio Castro, consumado por el Ayuntamiento Popular en octubre de 1868; la presencia de dicha trama es fácilmente identificable en el plano actual del distrito, sobre todo en el entorno de la Plaza de Olavide. (**Fig. 14**)

Por lo demás, dentro del propio Ensanche Norte se pueden diferenciar los sectores oriental y occidental, lo que, de alguna manera, había ya sido preconizado en el propio Anteproyecto del Ensanche al calificar como "fabril e industrial" al primero y como "aristocrático" al segundo, separados por el Camino de Chamberí (hoy Santa Engracia). En el sector oriental, articulado por la calle Almagro el desarrollo inmobiliario hizo honor al calificativo de aristocrático ya que la existencia de grandes fincas en él daría soporte, previamente parceladas en amplios solares, a ofertas inmobiliarias pensadas para las clases altas, consistentes en palacetes u hoteles con Jardín[151]. Muy otro fue el devenir del sector occidental del Ensanche Norte pues su calificación como barrio fabril y asiento de todo tipo de equipamientos, alguno de ellos tan poco atractivos para la población como cuatro cárceles o un matadero, que no llegaron a consumarse por un cambio normativo de 1873. Lo peor fue que su ocupación residencial también se retrasó y, de hecho, brilló por su ausencia hasta bien entrado el siglo XX en el sector norte del distrito, fronterizo con la ronda norte del Ensanche (hoy Avda. de la Reina Victoria). Aparte de que el ritmo de las construcciones en el sector occidental del Ensanche Norte fue más lento y de peor calidad que en el Barrio de Salamanca, la gran dispersión en él de las edificaciones se suele explicar por la retención especulativa de los propie-

[150] Detalles sobre las citadas normas aporta Eulalia RUIZ PALOMEQUE así como que en 1848 el arrabal tenía ya 500 vecinos "que solicitaron del rey que se declarase pueblo dicho arrabal o que se agregara a Madrid, avanzando la cerca" en "Desarrollo urbano de la zona Argüelles-Chamberí", en AA. VV, *Establecimientos tradicionales madrileños,* Madrid, Cámara de Comercio e Industria de Madrid, 1985, pp 30-31.

[151] Un detallado y documentado análisis de estas promociones de lujo puede encontrarse en RODRIGUEZ CHUMILLAS, Isabel *et a*l, *Historia de Chamberí*, pp. 62-67. El primero de estos microbarrios aristocráticos fue el de Indo, por el nombre de su promotor, que mereció elogios encendidos del propio Fernández de los Ríos, tan poco dado a ellos, al calificarlo como "una importante y preciosa barriada con preciosos hoteles de alquiler, caprichosamente trazados por el arquitecto Villajos, que han embellecido mucho el aspecto de La Castellana", en FERNANDEZ DE LOS RÍOS, Ángel, *Guía de Madrid*, p. 740.

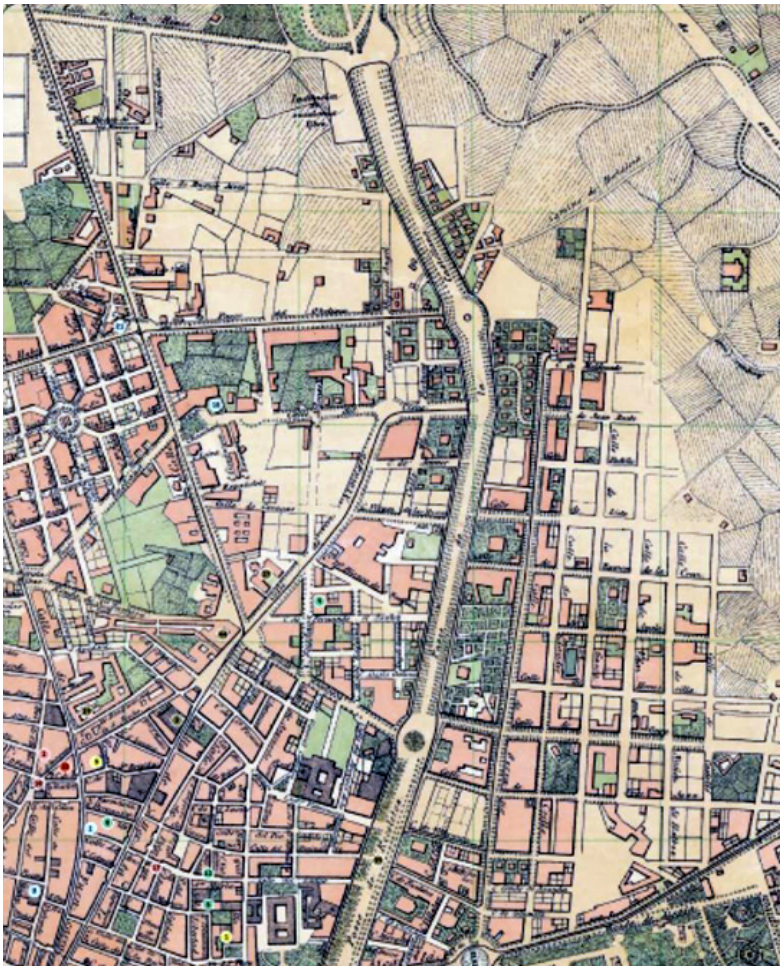


Fig. 14: Desarrollo urbano de la zona norte del Ensanche hacia mediados de los años 80 del siglo XIX, visible en el arrabal de Chamberí, a lo largo del el Paseo de la Fuente Castellana y en la cuadrícula del Barrio de Salamanca. Fuente: Plano de Madrid de Emilio Valverde, 1983 escala 1:10.000 (Biblioteca Nacional)

tarios y la consiguiente selectividad de las actuaciones inmobiliarias[152]. A lo que sí se ajustaron las primeras promociones inmobiliarias realizadas en este sector fue al perfil socioeconómico de clase modesta que pretendió darle Cas-

[152] RODRÍGUEZ CHUMILLAS, Isabel, "Un desarrollo tardío del Ensanche Norte: el sector occidental del distrito de Chamberí". *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, Vol. XXIV (1987), p. 400.

tro en el Anteproyecto, al principio surgidas en los bordes del casco históricos y posteriormente en dirección norte por las calles de Gaztambide, Guzmán el Bueno, Galileo etc. Fue pionero el Barrio de Pozas (1863) compuesto de 480 viviendas en bloques colectivos, que ocupó la manzana nº 1 del Ensanche. Ya en las décadas finales del siglo XIX y siempre bajo el impulso del derribo de la 'cerca' en 1868 se produjeron en esta zona suroccidental del Ensanche Norte una multiplicidad de iniciativas de parcelación y urbanización, emprendidas por operadores de muy diversa extracción, con las que se fue rellenando la cuadrícula de Castro, aunque introduciendo modificaciones viarias que le dan cierta peculiaridad[153]. Así surgieron el barrio de Marconell (denominado así por la finca homónima) o de Guzmán el Bueno y el barrio de Vallehermoso sobre terrenos propiedad de la empresa de los Pozos de Nieve[154], en cuya génesis tuvo también un papel protagonista el constructor Ángel Pozas, quien de nuevo pretendió crear una barriada de viviendas para obreros, pero con una tipología totalmente distinta de la utilizada en el barrio que lleva su nombre[155].

Del sector sur del Ensanche, calificada por Castro como zona agrícola e industrial, donde también había preexistencias urbanas en forma de paseos arbolados trazados en el siglo XVIII y asentamientos espontáneos de infravivienda (Peñuelas, Injurias etc.), sólo cabe decir que la cuadrícula tampoco era el molde urbanístico más idóneo para su ordenación. En todo caso, el trazado sobre la zona del ferrocarril de contorno y la proximidad a las tres estaciones

[153] No fue ajeno a este impulso a la edificación en el Ensanche Norte la creación de los paseos arbolados ("bulevares") que sustituyeron a partir de 1870 a los viejos caminos de circunvalación paralelos a la 'cerca' tras su demolición, según señala FERNÁNDEZ DE LOS RIOS, *Guía de Madrid*…pp. 52-53. Los primeros en crearse fueron los de Areneros (Alberto Aguilera), Carranza y Sagasta, incorporándose posteriormente los de Marqués de Urquijo y Génova, tal como ya aparecen en el *Plano de Cañada* de 1900. Una muy detallada aunque concisa descripción de la presencia en Madrid de este muy 'parisino' tipo de viario urbano puede encontrarse en MARTÍNEZ SARANDESES, José, "Bulevares", en SAMBRICIO, Carlos y HERNÁNDEZ, Concha (eds.), *Madrid Siglo XX*, Madrid, Ayuntamiento, 2002, pp. 47-48.

[154] La empresa concesionaria de los *Pozos de Nieve* se había convertido en un importante propietario de terrenos en la zona aparte de los que estaban directamente vinculados a su actividad empresarial desarrollada entre 1608 y 1863. Sobre estos terrenos se realizó una operación parcelatoria anterior, en trámite desde 1863 y culminada en 1867, de la que resultaron seis manzanas y 33 solares además de varias calles nuevas (Churruca y Barceló, por ejemplo), detalladamente descrita y cartografiada por RUIZ PALOMEQUE, Eulalia, *Ordenación y transformaciones urbanas del casco antiguo madrileño durante los siglos XIX y XX*. Madrid, Instituto de Estudios Madrileños, 1976, pp. 363-371. Otra interesante aportación a la misma temática se puede encontrar en FERNÁNDEZ TALAYA, María Teresa, "Los Pozos de Nieve de la calle Fuencarral, la parcelación de los terrenos y su influencia en el ensanche de Madrid". *Anales del Instituto de Estudios Madrileños.* Vol. 45 (2005), pp. 357-386.

[155] Más detalles sobre estas promociones se pueden encontrar en RUIZ PALOMEQUE, Eulalia, "Desarrollo urbano...", pp. 34-35 y RODRÍGUEZ CHUMILLAS, Isabel*, et al*. *El Barrio de Chamberí,* pp. 58-62.

ferroviarias instaladas en sus bordes en nada ayudaron a un desarrollo urbano equilibrado, por lo que el caos y los problemas ambientales fueron la tónica allí durante décadas. Habría que esperar a los años 80 del siglo XX, cuando la *Operación Pasillo Verde* enmendaría la plana a Castro dando nacimiento a un barrio residencial modélico en muchos aspectos. Todavía más rocambolesca fue la trayectoria del sector del Ensanche al Este del Retiro, en el que Castro pretendió crear una barriada para población de bajas rentas, aunque pronto quedó asimilado al barrio mesocrático de su entorno. Tampoco se llevó a cabo la zona de recreo prevista más al sur del Retiro, hipódromo incluido. En su lugar surgió el barrio obrero de Pacífico en la zona de influencia de la estación de Mediodía y diversas promociones residenciales, ya en el siglo XX, sobre la zona calificada en el *Anteproyecto de Castro* como *Parque Urbanizado de la Tercera Zona del Ensanche* tan distintas entre sí como el Barrio del Niño Jesús y la colonia de hotelitos "La Regalada", promovida por *Los Previsores de la Construcción* al amparo de la legislación de casas baratas de los años 20[156].

4.4. Las grandes operaciones urbanísticas en el tránsito del siglo XIX al XX

En estos decenios interseculares es donde acostumbraba a colocarse el tránsito de Madrid hacia la modernidad e incluso hacia un cierto cosmopolitismo. Si por algo se caracterizan los casos que vamos a presentar en este epígrafe es por sus dimensiones y por una ambición que nos remonta al Ensanche y a las utopías de Fernández de los Ríos, pero, sobre todo, en la mayoría de ellos por utilizar instrumentos de planificación y gestión hasta entonces inéditos en la experiencia madrileña. En particular, destacaremos dos: a partir de una voluntad común de modernizar la imagen y el funcionamiento de la ciudad, comparten también el protagonismo total o parcial de la iniciativa privada y la aparición de empresas que se aproximan a la ciudad con una mentalidad de obtener beneficio en la producción de nuevo espacio urbano a través de negocios complementarios entre sí. Bien es verdad que difieren en cuanto a sus resultados. Otra cosa bien distinta es su mejor o peor encaje en el marco regulador común del urbanismo madrileño, que en aquel momento era manifiestamente insuficiente por la ausencia de un plan general de reforma interior

[156] La peculiar "colonia "de 202 hotelitos, mayoritariamente de estilos regionalistas, fue construida entre 1926 y 1931. Hubo un posterior proyecto de ampliación con 2.652 casas más, que no consiguió salir adelante en un contexto político bien distinto, la II República; finalmente, la promotora lo abandonó en 1935. Más información, excelentemente ilustrada con fotos y planos, puede encontrarse en la tesis doctoral de Luis DE SOBRÓN MARTÍNEZ: *Al Este del Retiro.* Universidad Politécnica de Madrid, 2016. Cfr. Cap. 4: "La dinámica de lo real (1860-1898)", pp. 292-314. Consultada el 20.07.2020. Disponible en: http://www.oa.upm.es/39803/5/LUIS_DE_SOBRON_MARTINEZ_02.pdf.

y por la permanente frustración de no conseguir sustituir la mentalidad del ensanche por la del plan general de extensión urbana. Sin duda, las tres intervenciones más acordes con los anteriores planteamientos van a ser la apertura de la *Gran vía*, La *Barriada Metropolitana* y la *Ciudad Lineal.*

4.4.1. *La Gran Vía, un nuevo eje viario al servicio de las funciones superiores de un Madrid metropolitano*

La apertura de la Gran Vía, 'operación quirúrgica' o de 'cirugía urbana', como se la ha denominado frecuentemente, supuso para Madrid, junto a pérdidas patrimoniales valiosas, incorporar a su tejido urbano una vía homologable con otras operaciones de reforma interior que se estaban realizando desde mediados de los años 50 del siglo XIX (el caso de París, por ejemplo) e incluso en España[157]. El efecto 'escaparate' de modernidad que con ello ganó Madrid quedó eclipsado por cuanto traslucía la absoluta carencia de capacidad, pero también de voluntad, para asumir la mejora de las condiciones de vida y ambientales del casco histórico, sobre lo que hay evidencias elocuentes tratadas en otro lugar de este texto. Llama también la atención que, estando la idea en el telar desde 1862 y existiendo ya un proyecto firmado por Carlos Velasco en 1884 (con no muy entusiasta respuesta popular, por cierto), la aprobación del proyecto definitivo, encomendado a otros redactores[158], se retrasaría hasta 1901, siendo refrendada posteriormente por R.O de 27 de agosto de 1904[159]. Sin embargo, obstáculos administrativos y dificultades financieras, así como la oposición de vecinos y comerciantes, retrasaron la puesta en marcha del proyecto hasta 1905. Otra etapa de retrasos produjo la aplicación al proyecto del sistema de concesión a la iniciativa privada, fijado por las legislaciones que darían soporte a la operación urbanística (la *Ley de Expropiación Forzosa de 1879* y la *Ley de Saneamiento, Mejora y Ensanche Interior de las Poblaciones* de 1995), con las que se implantó en España la "gestión urbanística por la vía concesional" mediante la adjudicación en pública subasta, que ya se

[157] La Gran Vía de Colón de Granada, por ejemplo, cuya ejecución había sido concedida en 1894 a la *Sociedad Reformadora Granadina, S.A*., compuesta básicamente por industriales azucareros y propietarios de la Vega de Granada, retrasó su comienzo hasta 1895 y la construcción de los edificios se prolongó entre 1904 y 1925, aunque los primeros se inauguraran en 1907. Una descripción más detallada sobre la construcción de la Gran Vía de Granada puede encontrarse en BOSQUE MAUREL, Joaquín, "Desarrollo urbano y estilos arquitectónicos: La Gran Vía de Madrid", *Boletín de la Real Sociedad Geográfica,* Tomo 137-138 (2001-2002), pp. 68-69.

[158] Los arquitectos municipales José López Salaverry y Francisco Octavio Palacios.

[159] En ella se aludía explícitamente a los problemas higiénico-sanitarios que la obra resolvería, lo que implicaría la "desaparición de calles lóbregas, estrechas, viviendas antiguas y antihigiénicas". La cita procede de Eduardo ALAMINOS, "La Gran Vía, collage urbano", en AA. VV, *Gran Vía, 1910-2010.* Madrid, Ayuntamiento, 2009, pp. 51-84.

venía aplicando a los medios de comunicación (ferrocarriles y tranvías) desde mediados del siglo XIX, pero no a operaciones urbanas. (**Fig. 15**)

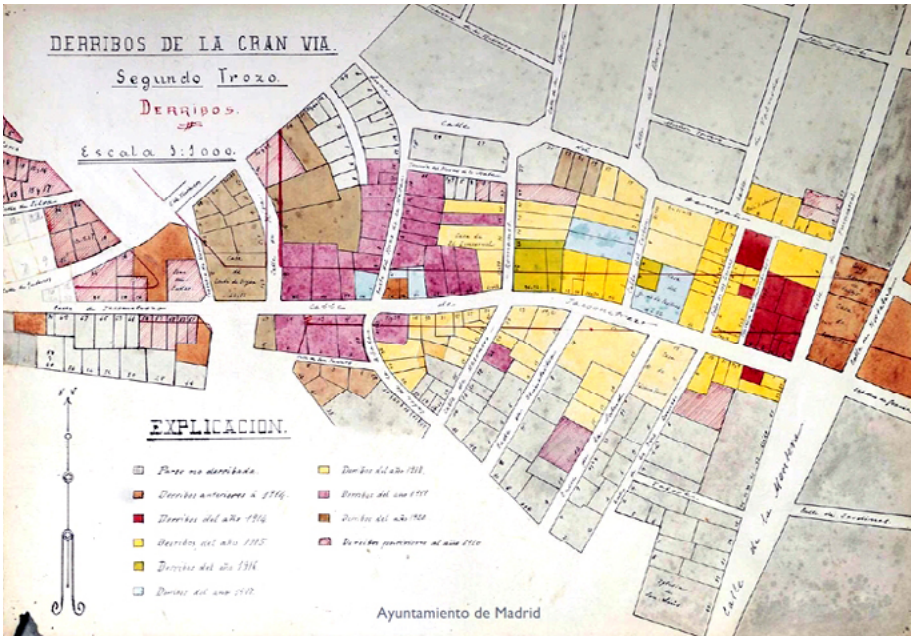


Fig. 15: Plano de los derribos para el segundo tramo de la Gran Vía, realizados entre 1914 y 1920, donde es visible la morfología urbana preexistente en la zona (Escala original: 1:1000).
Fuente: Biblioteca Digital Memoria de Madrid, nº de inventario: 16142

A pesar de las generosas expropiaciones que la *Ley de Saneamiento* otorgó al trazado de la Gran Vía tanto para la calle propiamente dicha como para sus bandas laterales hasta una anchura de 50 metros[160], no fue tarea fácil conseguir un postor solvente decidido a ejecutar el proyecto en las diversas subastas convocadas entre 1905 y 1909; situación de bloqueo de la que no se salió hasta que no se sustituyó este sistema de subasta por el de concurso, en el que se daba ganador al mejor postor. En el caso de la Gran Vía la concesión fue elevada a escritura pública el 19 de febrero de 19010, siendo alcalde de Madrid José Francos Rodríguez[161]. Las obras se iniciaron de inmediato,

[160] Más detalles en BASSOLS COMA, Martín, "El derecho urbanístico…", p. 57.

[161] Los avatares de las subastas, así como del proyecto y de la ejecución material de las obras son detalladamente descritas por RUIZ PALOMEQUE, Eulalia, *Ordenación y transformaciones*…, pp. 473-493. Finalmente, la obra se adjudicó a Mr. Martin Albert Silver, banquero francés

si bien, debido al cúmulo de demoras acumuladas y, a pesar de la intención inicial de tener terminada la obra civil en ocho años, tras numerosas modificaciones y variaciones en la concepción de la vía y de la anchura de sus tres tramos, no se llegó a terminar hasta 1935[162]. De la enormidad de la operación urbana dan constancia algunos de sus grandes números: 315 fincas expropiadas (101. 409 m2) y 48 calles afectadas (14 desaparecidas) con otros 40.101 m2[163]. El resultado se saldó con una auténtica revolución del callejero de la zona pues el microtejido precedente dio paso a una amplia nueva vía dividida en tres tramos de 25 m de ancho (el primero y el tercero) y de 35 m el segundo incluido un bulevar central (que desapareció del proyecto al ejecutarlo)[164]. El espacio edificable resultante dibuja igualmente una morfología totalmente diferente de la precedente pues del atomizado parcelario anterior se pasó a 32 manzanas con una superficie total de 70.889 m2 sobre los que se construirían 83 nuevos inmuebles[165]. Mención aparte merece la imagen arquitectónica de las tipologías edificatorias utilizadas en la Gran Vía, pertenecientes a los muy distintos estilos que se fueron sucediendo a largo del dilatado período que duró la gigantesca operación urbanística. Por ello, bien se la puede considerar como un escaparate de estilos tan distintos como los historicistas, el ecléctico en su versión "Alfonso XIII", el modernista o el racionalista. Allí han quedado obras maestras de arquitectos que tanto ayudaron a conseguir la homologación de Madrid con las grandes metrópolis europeas[166], obteniendo así el aire

afincado en Londres, por 29 millones de pesetas. Sin embargo, éste tampoco llegó a cumplir íntegramente la concesión toda vez que en 1923 subrogó la contrata a favor de don Horacio Echevarrieta Maruri, negociante bilbaíno, cuando se estaban ejecutando las obras del segundo tramo.

[162] Se atribuye el haberse superado tantos obstáculos a la dedicación y constancia de don Nicolás Peñalver Zamora, conde de Peñalver, durante y después de ocupar la alcaldía, a cuyo nombre se dedicó inicialmente el primer tramo de la nueva calle.

[163] Esta enorme superficie de suelo, traducida en superficie edificada, alcanzaría los 348.450 m2, el 70% residencial (entre 1.900 y 2.600 viviendas), según el cálculo realizado por SANZ LÓPEZ, Javier, *La Gran Vía de Madrid. Valor actual de la expropiación,* Madrid, Sociedad de Tasación, p. 15. Disponible en: http://www.st-tasacion.es/ext/pdf/folleto_gran_via.pdf. Consultado: 12.06.2020.

[164] También se diferencian por su nombre inicial: Conde de Peñalver el primero, Pi i Margal el segundo y Eduardo Dato el tercero.

[165] El restante suelo expropiado (50%) lo ocuparía el nuevo viario. Ésta y mucha más información sobre la ejecución material de la Gran Vía puede encontrarse en RUIZ PALOMEQUE, Eulalia, *Ordenación y transformaciones*…, pp. 473-493.

[166] Sobre el capítulo de la arquitectura de la Gran Vía una visión de conjunto puede consultarse en NAVASCUÉS, Pedro, "La Gran Vía y su arquitectura", *Crónica de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando 2010,* 2011, pp. 155-175. Otra perspectiva más exhaustiva se obtiene en *Gran Vía de Madrid*. *Una brecha urbana entre la tradición y la modernidad,* Madrid, COAM, 2010 (Exposición. Centenarios ilustres), 227 págs. Incluye fichas de edificios y arquitectos y cronología de la Gran Vía. Otra aportación colectiva más diversificada se puede

cosmopolita que le faltaba hasta entonces[167]. Hay que admitir que la apertura de la Gran Vía supuso la dignificación de una zona de Madrid afectada por la insalubridad y las deficientes condiciones de habitabilidad (como gran parte del casco histórico, por lo demás) y que también impulsó la diversificación económica en clave de terciarización del área central madrileña por sectores generadores de prestigio y empleo (financiero, comercial, de ocio, de encuentro etc.)[168]. No obstante, no se debe olvidar que allí desarrollaba su vida personal y de relación una población de bajos recursos dedicada a las actividades inferiores de la escala sociolaboral. Por ello y por otros motivos de desacuerdo con las condiciones en que se produjo la expropiación, hubo movimientos de oposición al proyecto, de los que hay abundante constancia documental[169]. Lo que está fuera de duda es que con el proyecto se extirpó de forma traumática un sector de la ciudad representativo de las clases humildes madrileñas, obviamente al servicio de los intereses del capital y de las clases dominantes[170], lo cual no fue óbice para que, según algunos, fuera "el proyecto más ambicioso y determinante del mapa urbano madrileño"[171]. (**Fig. 16**)

encontrar en AA.VV, *Centenario de la apertura de la Gran Vía (Ciclo de Conferencias),* Madrid, Instituto de Estudios Madrileños, 2012 (Biblioteca de Estudios Madrileños, nº 42). También el Ayuntamiento, presidido por Alberto Ruiz Gallardón, se sumó al centenario con un volumen conmemorativo: AA. VV, *Gran Vía, 1910-2010*, Madrid, Ayuntamiento, 2009, 221 págs.

[167] Así lo entiende Edward BAKER, *Madrid Cosmopolita. La Gran Vía, 1910-1936.* Madrid, Marcial Pons, 2009, 248 págs.

[168] La multifuncionalidad estuvo presente en la mayoría de los proyectos de los edificios de la Gran Vía, en los que se aludía explícitamente a su destino a vivienda (de alto standing, por supuesto) y a oficinas; a pesar de lo cual, con el tiempo acabaría prevaleciendo el sector terciario. Un acceso básico a los proyectos puede obtenerse a través del libro: AA.VV, *Gran Vía, 1910-2010*, Madrid, Ayuntamiento, 2009; véase el capítulo "Las Caras de la Gran Vía", pp. 127-221.

[169] Así lo corrobora un expediente con las instancias presentadas entre 1910 y 1912 por un buen número de propietarios de fincas expropiadas; elevado al ministro de la Gobernación, éste se declaró incompetente para resolverlas. Documentación disponible en: Archivo de Villa, 15-303-12.

[170] A partir de ejemplos seleccionados se conoce el impacto que sobre el peculiar perfil demográfico y socioeconómico del vecindario del área afectada tuvieron los desahucios, abordado con rigor no exento crítica social en el breve texto del historiador DE MIGUEL SALANOVA, Santiago titulado "El Madrid que muere. Perfil socio-económico de la Gran Vía antes de su construcción", en Alejandra IBARRA (coord.), *No es un país para jóvenes* (*Encuentro de Jóvenes Investigadores en Historia Contemporánea,* Granada febrero de 2009). Madrid, Instituto Valentín Foronda, 2012, 23 págs. Posteriormente y de forma más amplia este autor ha vuelto sobre la misma temática en su libro: *La Gran Vía de Madrid. Historia social de una ciudad extinta (1860-1936*), Madrid, Asociación Cultural y Científica Iberoamericana (ACCI), 2017, 340 págs.

[171] Así lo considera Carlos DE SAN ANTONIO, a pesar de admitir que de la creación de la Gran Vía se obtuvieron resultados positivos y negativos en *El Madrid del 98. Arquitectura para una crisis (1874-1998),* Madrid, Consejería de Educación y Cultura, 1998, pp. 83-86. Disponible en: http://www.MADRID%20DEL%1898-guia%de%20Arquitectura%1874-1998.pdf. Consultado el 13.06.2020.

Fig. 16: El Casino del Círculo de la Unión Mercantil (1924), prototipo de la arquitectura ecléctica típica del reinado de Alfonso XIII (Gran Vía, 24 c/v a calle Hortaleza)
Fuente: Hemeroteca Municipal (Madrid)

4.4.2. *La Barriada Metropolitana, remate norte del Ensanche para las clases medias en contacto con el caos urbanístico del Extrarradio*

En el sector Noroeste del Ensanche se había retrasado considerablemente la edificación respecto a los barrios de Salamanca o de Argüelles por efecto de la concentración en la zona de varios tipos de infraestructuras (las vinculadas al *Canal de Isabel II*) y servicios (hospitales[172] y cementerios),todas ellas poco

[172] Entre ellos destacaba el *Hospital de Jornaleros*, construido en piedra caliza entre 1908 y 1916, por su porte monumental y por la autoría de los arquitectos Antonio Palacios y Joaquín Otamendi, que colaboraron también en otros edificios oficiales de la época, entre ellos el Palacio de Comunicaciones.

atractivas para la función residencial; por ello, más que a una zona urbana se asemejaba a esos espacios de borde en donde la ciudad tiene una presencia aún testimonial en forma de quintas de recreo, merenderos o alguna huerta. Tampoco mejoraba su atractivo la presencia, fuera ya de la *Ronda Norte del Ensanche*, de una barriada espontánea de las muchas que aparecieron en el borde exterior del Ensanche, a las que se acogieron, normalmente en condiciones de vida muy deficientes, los inmigrantes de origen rural y también obreros madrileños incapaces de acceder a una vivienda en el casco y mucho menos en el Ensanche. Se trataba del barrio de Cuatro Caminos, prototipo de esta modalidad de barriadas del *Extrarradio de Madrid*, cuyo origen se remonta a 1863 cuando comienzan a aparecer construcciones, aún con un fuerte carácter rural, a lo largo de la antigua carretera de Francia, convertida en transcurso del tiempo en la 'calle mayor' de la barriada[173]. Justamente, el eje viario en cuestión le aportó una excelente accesibilidad, que acabaría convirtiendo la glorieta de Cuatro Caminos hacia principios del siglo XX en un nudo de comunicaciones, procedentes tanto desde Madrid (tranvías eléctricos) como desde los pueblos de la zona norte (Fuencarral y Colmenar Viejo) e incluso desde la Ciudad Lineal recién creada[174].

Este sería el marco geográfico elegido por un grupo de ingenieros y arquitectos madrileños y vascos para impulsar la primera línea del ferrocarril subterráneo, cuya acta de nacimiento tuvo lugar el 27 de enero de 1917, fecha en que se constituyó la *Cía. Metropolitano Alfonso XIII* con respaldo financiero del Banco de Vizcaya (4 millones) y de otros inversionistas españoles, entre ellos el propio rey[175], hasta completar los 10 millones de la inversión. La

[173] El geógrafo Eduardo MARTÍNEZ DE PISÓN realizó en su tesis de licenciatura una amplia investigación sobre los orígenes y el desarrollo hasta los años 60 del barrio desde las perspectivas demográfica, urbana y económica: "El barrio de Cuatro Caminos". *Estudios Geográficos,* nº 95 (1964), pp. 192-252.

[174] Estas líneas suburbanas fueron gestionadas a partir de 1909 por la CMU, promotora de la Ciudad Lineal. Todas ellas eran servidas por pequeñas locomotoras a vapor (las populares 'maquinillas'). La línea Colmenar era mixta (pasajeros y mercancías) y entre las mercancías transportadas destacaban productos genuinos de la Sierra de Guadarrama como la piedra para adoquines y la leche. Más información sobre estas líneas puede encontrarse en VALENZUELA RUBIO, Manuel, "Los orígenes de los transportes…", pp. 119-120.

[175] Los técnicos promotores *ex equo* de la empresa fueron los ingenieros Carlos Mendoza, Antonio González Echarte y el arquitecto Miguel Otamendi, el mayor de una saga de ingenieros y arquitectos de origen donostiarra, cuyo protagonismo en la génesis de esa barriada fue determinante. En cuanto a la presencia del rey entre los inversionistas, cabe decir que respondió a su demostrado interés por la modernización de Madrid ascendiendo a la estimable cifra de 1,4 millones de pesetas. Sobre los hermanos Otamendi Machimbarrena remitimos al texto de Pedro NAVASCUÉS (2015): "Ingenieros y arquitectos: los Otamendi", en NAVASCUÉS, Pedro (coord.), *Ingenieros* y *arquitectos*, Madrid, Fundación Juanelo,2015, pp. 11-22 (Ciclo de Ciclo de Conferencias).

primera línea del *Metro de Madrid*, inaugurada en octubre de 1919, enlazaba la Glorieta de los Cuatro Caminos, pórtico del barrio homónimo, y la Puerta del Sol tras un recorrido de 3,48 km y 8 estaciones, lo que aportaba a toda esta zona, marginal hasta entonces respecto a las áreas centrales, una envidiable accesibilidad con importante incidencia sobre su ya inminente desarrollo urbano. Ya la propia construcción del Metro tuvo una primera repercusión espacial en la zona por cuanto, al ser Cuatro Caminos la estación de cabecera de la línea 1 Norte-Sur, hubo que habilitar los terrenos necesarios para la construcción de diversas instalaciones complementarias (cocheras y talleres, subestación eléctrica, servicios de la compañía etc.), a cuyo fin se adquirió una parcela de terreno en los alrededores de la estación, tarea de la que se encargaría otro de los Otamendi, en este caso José María, ingeniero industrial[176]. A la vista de la escalada de precios del suelo que tales compras exteriorizaron o bien porque ya lo tuvieran previsto desde el período de gestación de la compañía del Metro, el caso es que en 1918 los mismos promotores decidieron emprender una gran operación urbanística sobre los terrenos comprendidos entre Cuatro Caminos y las tapias de *La Moncloa* a ambos lados de la ronda norte del Ensanche, sobre los que se esperaba que repercutieran los beneficios económicos derivados de la accesibilidad que les aportaba la infraestructura de transporte. Fuera o no concebida como una operación especulativa premeditada, el hecho es que dio lugar al nacimiento de la que, en expresión de Luis Galiana, "puede ser calificada como empresa pionera dentro de la práctica inmobiliaria de nuestro país". La *Compañía Urbanizadora Metropolitana* (CUM) surgía, pues, en un momento en que las sociedades dedicadas al negocio inmobiliario no pasaban de media docena de empresas creadas con este objetivo social, entre ellas la *Cía. Madrileña de Urbanización* (CMU), promotora de la Ciudad Lineal[177]. Así pues, la CUM, nació como filial de la empresa del Metro, con la que compartía no sólo soporte financiero del Banco

[176] Es de destacar el papel que jugó en la construcción del Metro de Madrid el arquitecto Antonio Palacios Ramilo (1874-1945), figura relevante de la arquitectura madrileña, del cual fue arquitecto oficial desde la creación de la compañía, para la que realizó algunas notables construcciones (central térmica, por ejemplo), pero también otro tipo de obras más prosaicas como los accesos a las estaciones o las cocheras. De alguna manera, Palacios hizo en el Metro de Madrid una función similar a la que ejerció Otto Wagner en el de Viena. Sobre el papel de Palacios en la arquitectura del metro remitimos a la tesis doctoral de Susana OLIVARES ABENGOZAR, *Antonio Palacios Ramilo (1874-1945*): *La arquitectura del metropolitano y su idea de metrópoli*. Universidad Politécnica de Madrid, 2015,355 págs. (Tesis doctoral). Disponible en: http://www.oa.upm.es/42896/SUSANA_OLIVARES_ABENGOZAR_01.pdf. Consultado: 15.06.2020.

[177]GALIANA, Luis, "La Compañía Urbanizadora Metropolitana", *Ciudad y Territorio*, nº 71 (1994), p. 42.

de Vizcaya, sino también miembros del consejo de administración y equipos técnicos. (**Fig. 17**)

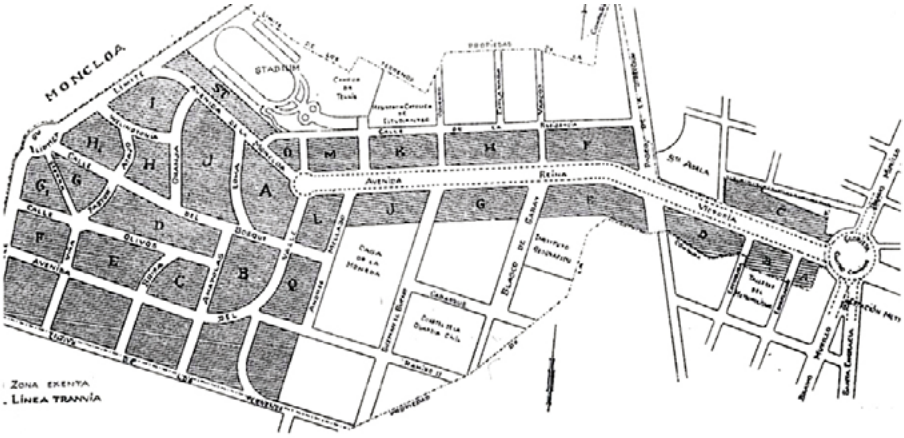


Fig. 17: Plano de conjunto de la Barriada Metropolitana (CUM).
Área sombreada: acogida a la Ley de Saneamiento. Área en blanco: zona exenta.
Línea discontinua perimetral: límite de la propiedad de la CUM. Línea discontinua en Avda. Reina Victoria: tranvía eléctrico.
Disponible en: https://urbancidades.wordpress.com/2010/06/30/compania-urbanizadora-metropolitana/

La creación de la *Barriada Metropolitana* presentaba similitudes y diferencias con la Gran Vía; la diferencia más evidente era que se actuaba sobre una zona con aún baja ocupación urbana del suelo frente a las altas densidades del casco histórico; la semejanza consistía en haberse acogido a la *Ley de Saneamiento, Mejora y Ensanche de Poblaciones* de 1995[178], lo que implicaba obtener el derecho a la expropiación de las calles pero también de sus bandas laterales hasta una anchura de 50 m, al mismo tiempo que la obligación de someterse el proyecto a subasta pública, cuya adjudicación obtuvo la CUM por R.O. en enero de 1920. Para entonces la CUM había emprendido un programa de compra de suelo, que, según Galiana alcanzaba ya 64 ha[179], sobre las que desarrollaría el proyecto acogido a la los beneficios de la Ley de Saneamiento: básicamente, una avenida de 920 m de largo coincidente con el tramo final de

[178] La concesión de los beneficios de la regeneración se justificaba en que los terrenos que recorría la avenida estaban gravemente degradados a ambos lados de la Ronda.

[179] Incluidas las 26 ha propiedad de la familia del presidente de la Compañía Carlos de Izaguirre, según recoge el trabajo de Luis GALIANA, "La Compañía Urbanizadora…", p. 45.

la ronda del Ensanche, de 40 m de ancho y con paseo arbolado en su centro, que recibiría el nombre de Reina Victoria, junto con sus calles adyacentes hasta 50 m de profundidad. Además, por imposición municipal, se desarrollaría el *Parque Urbanizado de la Primera Zona del Ensanche*[180] consistente en una urbanización de viviendas unifamiliares, la llamada "Colonia Metropolitano"; el sector en cuestión sería ocupado por lujosos chalets y palacetes sobre parcelas adquiridas por personalidades relevantes de la sociedad madrileña, incluidos artistas y escritores, entre ellos el futuro Nobel Vicente Aleixandre. En cambio, en la Avenida Reina Victoria la ordenanza municipal autorizó la construcción de edificios de hasta 35 m de altura (equivalentes a 10 plantas), el doble de las permitidas en el Ensanche[181]; de acuerdo con esta ordenanza se pudieron construir tres edificios en un estilo inspirado en la arquitectura americana del momento, destinados a su explotación en alquiler y dotados de todos los elementos de higiene y confort más avanzados del momento. Su peculiar estética y sus dimensiones le valieron el nombre popular de *Titanic*, realizados con proyecto de otro de los hermanos Otamendi, Julián en asociación con Casto Fernández Shaw. Avenida y Parque Urbanizado fueron, pues, las dos piezas básicas sobre las que pivotará el desarrollo posterior de la *Barriada Metropolitana* y como nexo de unión entre ambas la propia CUM trazó un tranvía eléctrico de 1 km de longitud, mediante el cual se facilitaba la comunicación con la estación del Metro tanto de los residentes de la avenida y de la "colonia" como de los visitantes a las oficinas públicas, a los hospitales de la *Cruz Roja* o a los aficionados al fútbol.

Fuera del área considerada como de regeneración urbana y acogida por ello a los beneficios de la *Ley de Saneamiento*, la CUM había adquirido ya desde sus orígenes grandes extensiones de terreno destinados a acoger un área residencial de clase media dotada de todo tipo de servicios y de una buena comunicación, lo que haría posible recoger las plusvalías generadas por la creación del Metro[182]. Coherente con este planteamiento, la CUM se limitó

[180] Figura urbanística prevista en el *Anteproyecto del Ensanche de Madrid* en cada una de sus tres zonas, todos ellos ubicados en los extremos de la cuadrícula; en este caso se trataba del correspondiente a la primera zona.

[181] A cambio de ello, según Luis Galiana, la Administración Central obtuvo de la CUM suelo a buen precio para construir una serie de edificios destinados a dependencias de varios ministerios: *Dirección General de la Guardia Civil* (Gobernación), *Instituto Geográfico y Estadístico (*Fomento), *Delegación de Hacienda* y *Direcciones de Aduanas y Loterías* (Hacienda), configurando así un peculiar barrio administrativo fuera del casco histórico. GALIANA, Luis, "La Compañía Urbanizadora…", p. 46.

[182] Que este era el objetivo explícito de la creación de la CUM lo demuestra el que la compra de los terrenos le fuera encomendada al propio Consejero Delegado de la Compañía, José María Otamendi, ingeniero industrial. Según Susana OLIVARES, mediante este mecanismo la

casi exclusivamente a la urbanización y venta de solares, siendo por ello la edificación una actividad marginal (los *Titanic*) y sólo en alquiler[183]. Lo que no obstó para que, simultáneamente, sus técnicos realizaran por encargo los proyectos arquitectónicos de muchos de los edificios que se construyeron sobre los solares vendidos a particulares, lo que les permitió, por una parte, impulsar el desarrollo de la barriada y, por otra, supervisar la imagen final del conjunto arquitectónico, más historicista y regionalista en los chalets del *Parque Urbanizado* y más moderno en los edificios de vivienda colectiva de los flancos de la avenida. Alusión aparte merece el campo de fútbol, que, con el nombre de *Stadium Metropolitano*, se construyó sobre una superficie de 39.000 m2 en el borde norte de la actuación, aprovechando la existencia de pendientes más pronunciadas en aquel sector. Al margen de consideraciones deportivas, lo que más interesaba de esta iniciativa desde el punto de vista empresarial era que las 35.800 localidades de capacidad máxima con que contaría el estadio generaran nuevos clientes al ferrocarril metropolitano[184]; el estadio fue inaugurado en 1923 con proyecto de José María Castell. Aunque la intención original era arrendarlo a los clubs de fútbol y de otros deportes de Madrid y promover regularmente la celebración en él de competiciones deportivas y otros eventos, tras un año de prueba acabó siendo arrendado al Atlético de Madrid, que, tras muchas vicisitudes durante la guerra civil y la posguerra, finalmente lo adquirió en 1950[185]. (**Fig. 18**)

Compañía habría llegado a hacerse, mediante compras o aportación, con el control de 900 ha, que se extendían desde las tapias de La Moncloa hasta más allá de la Glorieta de Cuatro Caminos a ambos lados de la avenida, OLIVARES, Susana, *La arquitectura del metropolitano*, p.46. Disponible en: http://.www.oa.upm.es/42896/7/SUSANA_OLIVARES_ABENGOZAR_02.pdf. Consultado:17.06.2020.

[183] Para reforzar la actividad edificatoria de la CUM se creó, ya en 1935, la *Compañía Inmobiliaria Metropolitana*, cuya actividad se desarrolló tanto en la *Barriada Metropolitana* como en la Plaza de España y el final de la Gran Vía, donde construyó los dos edificios que más contribuyeron a crear la imagen del Madrid de los años 50: el Edifico Plaza y la Torre de Madrid. Ya en la posguerra, se crearía la tercera empresa del grupo, la *Inmobiliaria Vasco-Central (VACESA*). De la fusión de las tres empresas resultaría en 1989 la moderna *METROVACESA*, el gran coloso inmobiliario de la etapa de 'boom' con sus éxitos y sus fracasos. Más información sobre la inversión bilbaína en el negocio inmobiliario de Madrid puede hallarse en BILBAO LARRONDO, Luis, "El capital bilbaíno en la configuración en el Madrid de la posguerra". *Scripta Nova,* vol. XX (2016), nº 541, 35 págs.

[184] Está sobradamente documentado que fueron consejeros de la CUM los que constituyeron la *Sociedad Stadium Metropolitano* para su construcción en terrenos de la compañía.

[185] Durante la posguerra civil el *Estadio Metropolitano* pasó por un largo período de reconstrucción tras los importantes deterioros sufridos durante la contienda, lo que implicó importantes cambios en su titularidad, protagonizados por el Ejército del Aire, que lo compró a la CUM en 1941 y financió los gastos de su puesta en funcionamiento. A partir de 1943, en que el estadio volvió a ser utilizado, el Atlético de Madrid siguió usando el estadio, previa fusión con

Fig. 18: Vista de conjunto del Estadio Metropolitano, Avda. Reina Victoria y Colonia Metropolitano (hacia 1925)
Disponible en: https://www.pinterest.ch/pin/505880970628695003/

4.4.3. *La Ciudad Lineal, entre la utopía urbanística y el pragmatismo empresarial*

Fuera del término municipal de la capital y con más intensidad en la docena de municipios que lindaban con Madrid la influencia de la ciudad se hacía patente ya en la segunda mitad del siglo XIX de muy variadas formas; valgan como ejemplo los palacios y quintas de recreo de la nobleza y la alta burguesía en Carabanchel, Chamartín, Canillas, Barajas, entre otros[186], pero también la

el Aviación Nacional en 1939 y su cambio de nombre por el de *Athlétic Aviación Club*. Finalmente, tras una importante renovación y ampliación del estadio hasta una capacidad de 50.000 localidades, el año 1950 el Atlético lo compraría a la Fundación Nuestra Señora de Loreto, su anterior propietaria, permaneciendo en él hasta la puesta en funcionamiento en 1966 del Estadio del Manzanares. Más información en el artículo de Alfredo RELAÑO. "Aquel viejo y querido Metropolitano". *El País,* 12.09.2017.

[186] El arquitecto y profesor de urbanismo de la Universidad Europea de Madrid Miguel LASSO DE LA VEGA ha realizado importantes aportaciones a la investigación sobre este modelo de espacios de ocio periurbano de la aristocracia madrileña a partir de su tesis doctoral: *Quintas de recreo y casas de campo aristocráticas alrededor de Madrid. Los Carabancheles, Canillejas y Chamartín.* Universidad Politécnica de Madrid, 2004 (Publicada por el Ayuntamiento de Madrid, 2006, 2 vols.). Una de sus últimas publicaciones sobre el mismo tema ha formado parte del libro colectivo: AA.VV, *Quintas de recreo madrileñas,* Madrid, Instituto de Estudios Madrileños y Visor Libros, 2018.

barriadas marginales que reproducían empeoradas las que habían surgido en torno a las rondas del Ensanche; a pesar de lo cual, en estos municipios la presencia de lo rural aún era predominante en un paisaje dominado por cultivos extensivos de secano de muy baja productividad, donde, por tanto, los precios del suelo eran mucho más bajos que los del municipio de Madrid; por ello, resultaban muy atractivos para su parcelación con destino a edificar cobijos elementales carentes de las mínimas condiciones de habitabilidad por sus propias deficiencias edificatorias, por la más absoluta falta de servicios urbanos y sin ningún tipo de equipamiento público en su entorno. Así, mediante el mecanismo de la parcelación rural fuera de todo control o planificación surgieron esta modalidad de asentamiento en los municipios de Vallecas, Vicálvaro, Chamartín de la Rosa, Carabanchel Bajo, Villaverde, fundamentalmente.

Pues bien, en este cinturón semirural periférico de Madrid surgiría a finales del siglo XIX una de las aventuras urbanísticas de lo más imaginativa, en buena parte frustrada, de aquel período en el que se debatieron en publicaciones y conferencias cuestiones recurrentes en el panorama urbanístico del tránsito entre el siglo XIX y el XX: higienismo, barrios para obreros, casas baratas, ciudades-jardín, entre otros[187]. Precisamente, tal fue el caldo de cultivo en el que se gestó la *Ciudad Lineal*, de la que hoy queda poco más que el nombre de un distrito de Madrid y una larga avenida dedicada a su creador, Arturo Soria (1844-1920). El personaje, ingeniero de formación, pero también escritor, empresario, inventor, político y, en definitiva, una persona fuera de lo común, afrontaría a lo largo de su vida muy innovadores y ambiciosos retos profesionales y políticos[188]. Preocupado por los problemas que arrastraba Madrid durante todo el siglo[189], pensó resolverlos mediante la revista *La Ciudad Lineal*, en la que pretendió hacer confluir las

[187] De lo que queda constancia en la frecuente presencia activa tanto en los congresos y reuniones científicas sobre higiene, urbanismo o arquitectura como en Exposiciones Universales: Chicago (1993), Gante (1913). La trayectoria internacional de la Ciudad Lineal culminaría con su presentación ante la Sociedad de Naciones (1925) y la constitución el año 1929 en Paris de *la Association Internationnelle des Cités Lineaires,* según información aportada por ALONSO PEREIRA, José Ramón," La Ciudad Lineal, 1897-1997. El centenario de la primera revista mundial dedicada al urbanismo como ciencia", *Boletín Académico* (A Coruña), nº 2 (1997), p. 15.

[188] Hay base en la vida de Arturo Soria para nutrir un sugerente análisis biográfico, sobre el que proponemos al lector dos referencias: un artículo de RUEDA LAFFOND, José Carlos, "Arturo Soria", en TORRES VILLANUEVA, Eugenio (coord.), *Cien Empresarios Madrileños (s. XVIII-XIX*), Madrid, Editorial LID, 2017 (Colección Empresarial), pp. 199-204 y la tesis doctoral de Armando LÓPEZ RODRÍGUEZ, *Arturo Soria y Mata. Una biografía,* Madrid, UNED, 2017.

[189] Reflejados en una serie de artículos publicados en el periódico *El Progreso* entre 1981 y1983 bajo el título de "Cosas de Madrid".

tres líneas maestras de su pensamiento: la técnica, plasmada en el transporte, la reformista, inspirada en la integración de clases, y la naturalista, que se alcanzaría mediante la fusión entre campo y ciudad, el objetivo más ambicioso de su propuesta urbanística[190]; ésta, sin embargo, no llegó a plasmarla en un corpus teórico estructurado, como sí hicieron sus contemporáneos Ebenezer Howard (*The Garden City*) o Tony Garnier (*La Cité Industrielle*). Si por algo se diferenciaba la *Ciudad Lineal* frente a otras formulaciones contemporáneas fue por el protagonismo dado en ella al transporte como pieza estructurante y de relación, convertido en elemento básico de la propuesta desde su misma concepción; ello suponía un paso de gigante respecto al urbanismo de ensanche dominante en España desde los años 60 del siglo XIX. Soria recuperaba así una de las líneas maestras del pensamiento de Fernández de los Ríos plasmada en las reflexiones y propuestas contenidas en su libro *El Futuro Madrid*. Conociendo la trayectoria del personaje, tal protagonismo no era de extrañar, dado que Arturo Soria había conseguido crear a partir de 1876 una red de tranvías urbanos y trenes periurbanos de nueva construcción o mediante absorción de líneas ya existentes[191]. Justamente, una de las piezas más ambiciosas de dicha red estaba llamada a ser el *Ferrocarril-Tranvía de Circunvalación*, cuya propuesta se remonta a 1892, el cual enlazaría los núcleos todavía rurales de la periferia madrileña comenzando en Fuencarral al norte y terminado en Pozuelo de Alarcón al oeste. Aparte de sus dimensiones (50 km.) la originalidad de esta línea estribaba en que serviría de eje en torno al cual se organizaría el innovador y rupturista modelo de *Ciudad Lineal*. De ella tan sólo se realizaría un tramo de 5,2 km entre Canillejas y Chamartín de la Rosa, primero de tracción a vapor y después eléctrica, que discurriría por la gran avenida central de 40 m de anchura, eje articulador de la nueva ciudad. Con la misma atención a la "locomoción", según expresión muy usada por Soria, sería la conexión de la Ciudad Lineal con Madrid mediante sendas líneas de tranvía por el norte (a Cuatro Caminos) y por el sur (a Las Ventas), ambas barriadas situadas en el borde del Ensanche. (**Fig. 19**)

[190] Ya lo había formulado Ildefonso Cerda al hablar de "urbanizar el campo y ruralizar la ciudad" y Soria lo reformularía en su famoso lema: "Cada familia una casa y en cada casa una huerta y un jardín".

[191] La primera de ellas, concedida en 1876, era ya premonitoria de los planteamientos urbanísticos se Arturo Soria por su propio nombre: Estaciones y Mercados. Para más detalle sobre la trayectoria del negocio tranviario de Arturo Soria, integrado en la Compañía Madrileña de Urbanización (CMU), remito a VALENUELA RUBIO, Manuel, "Transporte y estructura metropolitana…", pp. 377-400.

Fig. 19: Propaganda de la Ciudad Lineal con su extensión inicialmente prevista entre Chamartín de la Rosa y Vallecas, posteriormente acortada hasta Canillejas (5,2 km) Fuente: Compañía Madrileña de Urbanización (CMU)

Pocos experimentos urbanísticos habrán merecido tanta atención como el impulsado por Arturo Soria y su instrumento empresarial, la *Compañía Madrileña de Urbanización* (CMU)[192], creada en 1894, fecha también del

[192] Curiosamente, los análisis académicos sobre la Ciudad Lineal arrancan de los años 60 del siglo XX, entre cuyos iniciadores destacamos aquí dos con obras rigurosamente coetáneas: COLLINS, G.R. & FLORES, C, *Arturo Soria y la Ciudad Lineal.* Madrid, Revista de Occidente, 1968,410 págs. TERÁN, Fernando, *La Ciudad Lineal. Antecedente de un urbanismo actual,* Madrid, Edit. *C*iencia Nueva, 1968. Entre los muchos autores que posteriormente han publicado sobre La Ciudad Lineal destacaría a MAURE RUBIO, Miguel Ángel, *Arturo Soria y*

nacimiento de la *Ciudad Lineal* entendida como expresión del pensamiento teórico y aplicado elaborado durante años por su fundador. Es inevitable compararla con la ciudad jardín de Ebenezer Howard[193], con el que Soria mantuvo una actitud de hostilidad no exenta de autosuficiencia; en realidad eran dos opciones distintas de canalización del crecimiento urbano, que en lo único en que coincidían era en la preferencia por la vivienda unifamiliar aislada como modalidad de alojamiento y el ser ambas de iniciativa privada. Este hecho marcaba sin duda el rasgo diferencial de la *Ciudad Lin*eal respecto a la forma de gestionarse la ciudad con anterioridad en España. Hasta el punto de que "lo singular y lúcido de la propuesta de Soria era llevar a cabo una ciudad privada concebida, diseñada, construida y gestionada por una sociedad por acciones" en palabras de Carlos Sambricio, quien no duda en calificar a la Ciudad Lineal como "la primera ciudad privada de España y arquetipo de urbanismo liberal"[194]. Por tanto, más allá de las referencias constantes de Soria a antecedentes ideológicos de raíz utópica, la pequeña parte de la *Ciudad Lineal* que llegó a edificarse (nada menos que 5,2 km), al margen de las invocaciones a la naturaleza, a la vida sana, a la integración social y al resto de su ideario progresista, en el fondo respondió a los intereses de una empresa comercial en la que confluían los negocios ligados a su doble personalidad: la inmobiliaria (compra-venta de terrenos, construcción y venta de viviendas) y la del transporte en su interior y con el resto de la aglomeración madrileña. Además, dada la lejanía del continuo edificado de Madrid y la escasa capacidad financiera y de gestión de los municipios por donde discurría la *Ciudad Lineal*, hacía ineludible que la CMU afrontara la creación de dotaciones y servicios propios, gracias a los cuales la nueva barriada sería no sólo atractiva sino también viable como área residencial de vivienda permanente. Por ello, la compañía, además de realizar la urbanización y construir viviendas de diversas tipologías, tuvo que asumir dotar al conjunto residen-

la Ciudad Lineal como contribución madrileña al urbanismo moderno (Tesis Doctoral), UPM, 1989, convertida en libro: *La Ciudad Lineal y Arturo Soria*, Madrid, COAM (Servicio de Publicaciones), 1991 y a Carlos SAMBRICIO, que le ha dedicado varios y muy sesudos artículos, en donde de forma total o parcial ha tratado la aportación de Arturo Soria y la Ciudad Lineal al urbanismo español y mundial.

[193] La *Garden City Association*, análoga a la CMU, fue fundada en 1899 y su primera ciudad jardín (*Letchworth*) se puso en marcha a partir de 1902, previa constitución de la empresa promotora *First Garden City Ltd.*

[194] SAMBRICIO, Carlos, "Ciudad Lineal, un ejemplo de urbanismo liberal", en AA. VV, *Arturo Soria y el urbanismo europeo de su tiempo, 1894-1994: Primer Centenario de la Compañía Madrileña de Urbanización, Madrid,* Fundación Cultural COAM, 1996 (Ciclo de Conferencias), pp. 38-49. Una reedición ampliada y mejor ilustrada de este artículo se puede consultar en el libro del mismo autor: *Madrid: ciudad-región. I. De la ciudad Ilustrada a la primera mitad del siglo XX,* Madrid, Dirección General de Urbanismo y Planificación Regional, 1999, pp. 61-80.

cial de infraestructuras básicas (tranvías, traída de aguas, central eléctrica) y complementarias (compañía telefónica) así como de servicios para la vida cotidiana (colegios, iglesia, talleres, campos de deportes), al mismo tiempo que impulsaba la creación de actividades comerciales (tiendas, lechería) y de ocio y esparcimiento para los "linealistas"; entre estas últimas destaca un velódromo (usado también como primer aeródromo de Madrid) y un parque de atracciones que incluía teatro, frontón, salón-restaurante y casino, entre otras ofertas recreativas[195]. Con ello, aparte de garantizar a los residentes unas condiciones de vida muy superiores a las que tenían la mayoría de los barrios de Madrid, le servían como reclamo publicitario para los potenciales y, de paso, le dieron a Soria la oportunidad de generar iniciativas empresariales en que se aunaban la innovación con la búsqueda de beneficio económico (compañía telefónica, por ejemplo).

Todo lo cual no significaba que en la *Ciudad Lineal* se alcanzara la autosuficiencia propia de una ciudad nueva al estilo de las creadas en el entorno de Londres por Howard y no fue porque en la mente de su fundador no latiera ese objetivo de máximos, que se fueron quedando en la cuneta del realismo. Así ocurrió con la cooperativa de consumo, la universidad, los cuarteles, el sanatorio o el asilo y, sobre todo, decayeron las otras dos piezas de la *Ciudad Lineal*, sin las que habría sido imposible llegar a constituir una ciudad completa de 30.000 habitantes: la *Ciudad Lineal Industrial* y la *Ciudad Lineal Agrícola*, complemento ambas de la *Ciudad Lineal Urbana*, en que se integrarían los diversos grupos sociales y profesionales resultantes de la trilogía[196]. Que todo ello formara parte de un proyecto construido con rigor conceptual y pragmatismo empresarial, hay dudas razonables para afirmarlo y en tal postura se sitúa Carlos Sambricio, quien afirma categóricamente que "tanto la idea del ferrocarril de circunvalación como la propuesta de una ciudad anular en torno a Madrid eran propuestas irrealizables pero que se plantearon como reclamo y apoyo de una idea"[197]. Idénticas carencias objetivas confluían también en la presunta aplicación del urbanismo lineal a gran escala como fórmula de colonización interior o de conexión entre ciudades sin límite de longitud alguno; a pesar de lo cual, el discurso lineal va a ser esgrimido por determinadas vanguardias a uno y otro lado el Atlántico en el período de entreguerras para apoyar sus propuestas. Mucho más tarde, sin embargo, el modelo de desa-

[195] Un curioso caso de multifuncionalidad presentaban los kioskos, elemento urbano que servía de apeadero, refugio de serenos, cabina de teléfonos y de otros servicios urbanos.

[196] Así lo formulaba en el número 125 de revista *La Ciudad Lineal* de 30 de abril de 1902, citado por Pedro NAVASCUÉS, "Ciudad Lineal", en AZCÁRETE, José María (coord.), *Madrid*. Madrid, Espasa Calpe, 1979, Vol. 3, pp. 1108-1109.

[197] SAMBRICIO, Carlos, "Ciudad Lineal…", p. 46.

rrollo urbano lineal en su versión axial ha sido recuperado en la urbanística moderna por el *Plan de los Cinco Dedos (Fingerplanen)* de Copenhague[198] y, más recientemente, por la figura del *Transit Oriented Development* como sistema de crecimiento lineal consistente en ejes de elevada densidad residencial servidos por un transporte público de alta capacidad, básicamente el ferroviario[199]. (**Fig. 20**)

Fig. 20: Vista parcial de la Ciudad Lineal en el entorno de Canillejas, en la que destaca la placita de toros y la tipología residencial (Años 40)
Disponible en: http://historias-matritenses.blogspot.com/2014/01/las-paradas-de-la-ciudad-lineal-parada-2.html

[198] Aprobado en 1949, el Plan asumía una estrategia de descentralización urbana de Copenhague basada en la realización de varias líneas de desarrollo, que partiendo de la ciudad antigua se extendían por el territorio circundante apoyadas en un transporte masivo de ferrocarril, a lo largo del cual se organizaban linealmente tanto las nuevas áreas residenciales como los servicios y equipamientos colectivos.

[199] Otras propuestas urbanísticas inspiradas en la Ciudad Lineal dignas de destacar fueron las formuladas por los desurbanistas soviéticos (Nikolái Miliutin), por Frank Lloyd –Wright en su *Broadacre City* o por Carlos Carvajal Miranda en sus *Colonias Agrícolas Lineales* de Chile, citados por FIGUEROA SALAS, Jonás, "La Ciudad Lineal del Centenario: los cien años de la utopía lineal", *Revista de Urbanismo* (Santiago de Chile), nº 20 (2009).

Disponible en: http://www.revistaurbanismo.uchile.cl/CDA/urb Consultada: 21.06.2020.

Lo dicho viene a demostrar el carácter avanzado de la versión territorial de la propuesta de Soria y, como suele ocurrir en las iniciativas innovadoras y ambiciosas, la suya no contó con el apoyo institucional ni financiero que facilitaran su viabilidad. Por una parte, no existía un marco normativo de ámbito municipal (plan de extensión) y mucho menos supramunicipal en que se apoyara la propuesta de Soria, con el añadido de que las instituciones madrileñas no veían con buenos ojos el proyecto pues se escapaba de su jurisdicción. Ésta y otras dificultades jurídicas, políticas y económicas jugaron en su contra, como señaló ya en 1968 uno de sus primeros analistas, Fernando Terán[200]. Entre las últimas sobresale una deficiente base financiera al no contar con el respaldo de un socio capitalista con fuerte capacidad inversora[201]; por el contrario, la vía elegida por Arturo Soria para financiar su proyecto fue la suscripción popular de las acciones de la promotora, lo que suponía una entrada de dinero en pequeñas cantidades, que la dejaba en situación de debilidad frente a los acreedores. Por el contrario, las facilidades dadas a compradores de parcelas (pago a plazos) y las excelentes oportunidades higiénicas, lúdicas, recreativas y culturales que ofertaba la Ciudad Lineal atrajeron a compradores no sólo de las clase medias madrileñas sino incluso de las menos acomodadas (empleados) y también de las acomodadas[202]. Si la base financiera de la CMU fue ciertamente endeble, en cambio fue profundamente innovador su marketing, para lo que contó con un excepcional vehículo como sería entre 1897 y 1932 la revista *La Ciudad Lineal*, considerada como la primera revista especializada en urbanismo[203].

Aún con tantas limitaciones y deficiencias intrínsecas al modelo promocional elegido por Soria para la Ciudad Lineal, llegaría a un cierto esplendor

[200] TERÁN, Fernando, *La Ciudad Lineal…,* p. 41.

[201] Uno de sus nietos, Arturo SORIA PUIG, expresaba así la clave financiera del fracaso de su abuelo: "Un urbanista que no tenga detrás un autócrata, como Haussmann con Napoleón III, o a un banco está poco menos que condenado al fracaso, tenga o no talento" en su artículo "… Construir una ciudad lineal", en HUMANES, Alberto, (coord.), *Imágenes arquitectónicas de la ciudad prometida*, Madrid, Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid (COAM), 1986, p. 114.

[202] Para todas ellas, incluso para la clase de bajos recursos, la CMU tenía modalidades de parcelas y construcciones adecuadas a sus posibilidades. De los problemas financieros de la CMU es buena prueba que a los suscriptores de títulos hubo que darles terrenos a cambio de intereses, tal como señala DIEZ DE BALDEÓN, Alicia: "Arturo Soria y la Ciudad Lineal", en Carlos SAMBRICIO, (ed.), *Un siglo de vivienda social (1903-2003)*, Madrid, Editorial Nerea, 2003, Vol. 1, pp. 67-68.

[203] Un amplio despliegue sobre el contenido de esta revista puede hallarse en ALONSO PEREIRA, José Ramón, "La Ciudad Lineal 1897-1997…, pp. 11-15. Disponible en: http://handle.net/2183/5291. Consultado: 23.06.2020.

en los años previos a la I Guerra Mundial; así, a la altura de 1911 en ella vivían 4.000 personas alojadas en 700 viviendas y, lo que era todavía más importante, se había constituido una comunidad de "linealistas" con sentimiento de pertenencia a la barriada (lo que hoy llamaríamos "sentido del lugar")[204]. De que ello era así, hay una actividad vecinal que lo acredita: la celebración de la *Fiesta del Árbol*, que a largo de las sucesivas ediciones llegó a plantar miles de árboles con resultados tangibles hoy en día en el Pinar de Chamartín. Sin embargo, tan brillante realidad acabaría resultando un espejismo ya que en 1914 la CMU se declaraba en suspensión de pagos, lo que significó que todos los proyectos se paralizaron y que la empresa sobreviviera a duras penas hasta la muerte del fundador en 1920. Sus sucesores optaron por redirigir el negocio dando prioridad a la explotación de las líneas férreas sobre las otras áreas de actividad (la promoción inmobiliaria entre ellas); incluso se desnaturalizó el modelo urbanístico concebido por el fundador cuando se puso en marcha en las inmediaciones del pueblo de Canillejas la *Colonia Alfonso XIII*, más parecida a una barriada-jardín que a la *Ciudad Lineal* que la había combatido[205].

5. LA CUESTIÓN OBRERA Y EL PROBLEMA DE LA VIVIENDA EN LAS DÉCADAS DE CAMBIO DE SIGLO

Consumida ya la primera mitad del siglo XIX, comenzó a aflorar el problema de la profunda desigualdad imperante en la sociedad madrileña con su secuela más visible: las pésimas condiciones de vida y de vivienda que padecían las clases populares. A ello ayudaron movilizaciones populares como las revueltas estudiantiles de la noche de San Daniel (10 de abril de 1865) o asonadas militares como la sublevación del cuartel de San Gil (22 de junio de 1866), agravados por la crisis financiera iniciada también en 1866, así como por las pésimas cosechas de los años siguientes. No obstante, sin minusvalorar la carestía, el hambre y la mortalidad como factores con mayor incidencia en la conflictividad social, todas ellas encontrarían un caldo de cultivo muy favorable para su exteriorización en el ambiente de inestabilidad institucional creado por el derrocamiento de Isabel II provocado por la *Revolución de Se-*

[204] Tan optimista valoración parece ser que no estaba por completo contrastada con la realidad, toda vez que no eran raros los propietarios que preferían vivir en el centro y utilizar sus casas en la Ciudad Lineal como segundas viviendas, a pesar de las facilidades de transporte y el atractivo ambiental de la barriada. En similares términos lo formula DIEZ DE BALDEÓN, Alicia, "Arturo Soria…", p.67.

[205] Mucha más información sobre la gestión de la Ciudad Lineal por los herederos de Soria puede encontrarse en el artículo de LÓPEZ RODRÍGUEZ, Armando, "La singladura de la Compañía Madrileña de Urbanización a la muerte de su fundador", *Espacio, Tiempo Forma (Seria V Historia Contemporánea*), nº 29 (2017), pp. 329-351.

tiembre de 1968 ("La Gloriosa") y los cambios de régimen que le sucedieron durante el Sexenio Democrático. Todo lo cual ayudó a poner sobre el tapete la cuestión social, nunca abordada seriamente y mucho menos resuelta por la burguesía gobernante durante décadas[206]; tal constatación es igualmente válida si nos referimos a la vivienda digna para las clases populares. Sobre ambas carencias gravitó el tímido reformismo emprendido tan tardíamente como los años 80 del siglo con la creación de la *Comisión de Reformas Sociales* (1883).

Mientras tanto, la solución al problema de la vivienda obrera basculó entre el voluntarismo y la filantropía, actitudes desde las que surgieron algunas iniciativas, condenadas al fracaso desde sus inicios o con resultados totalmente insuficientes para paliar tan dramática situación. Como en tantos otros aspectos de la realidad madrileña, el liberalismo progresista triunfante en la Revolución de septiembre de 1868 se hizo notar también en el problema de la vivienda obrera; de hecho, nada más constituido el *Ayuntamiento Popular* y dejando de lado la ya naciente polémica sobre la idoneidad de los barrios para obreros como medida adecuada para resolverlo, se lanzó a la creación de cuatro barrios obreros distribuidos por la periferia madrileña[207]. Con ello se pretendía dar cumplimiento a una idea que Fernández de los Ríos, uno de los mentores intelectuales de la revolución desde su exilio de París, había plasmado en el que sería el auténtico *vademécum* de las reformas para construir un nuevo Madrid, *El Futuro Madrid*[208]. Así pues, inmediatamente después de tomar posesión de su puesto como flamante Regidor de Obras del Ayuntamiento el uno de enero de 1869, puso en marcha su plan inspirado en las viviendas presentadas a la *Exposición de París de 1867* sobre la experiencia francesa, en la que causó general admiración el poblado para los obreros de la fábricas de hilaturas de Mulhouse (Este de Francia),

[206] Sin embargo, como demostró Clementina DIEZ DE BALDEÓN, finalmente la burguesía tuvo que plantearse el problema, consciente de que había que darle una solución sobre la base de razones ideológicas, económicas, de higiene y de salubridad, "Apuntes sobre el problema de la vivienda obrera en el Madrid de la segunda mitad del siglo XIX", *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, Vol. XVII (1980), pp. 391-408.

[207] Con ellos el Ayuntamiento iniciaba su política de intervención en materia de vivienda social, que tras diversas etapas y modelos promocionales se ha prolongado hasta la actualidad. Una aproximación a esta primera actuación inmobiliaria municipal puede encontrarse en VALENZUELA RUBIO, Manuel, "Ciudad y acción municipal: la política de vivienda del ayuntamiento de Madrid (1868-1978)", *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, Vol. XV (1978), pp. 5-6 (incluye también el Plano General del *Futuro Madrid* en que se localizan los 4 barrios, cada uno para 100 viviendas).

[208] Con esta actuación municipal Fernández de los Ríos aspiraba a contraponer su modelo residencial al de las casas de vecindad, en donde vivían los obreros madrileños en condiciones inhumanas, aunque con grandes beneficios para sus caseros. Así lo dejó registrado en la que sería, de alguna manera, su testamento urbanístico, la *Guía de Madrid…,* pp. 604-605 ("Casas para familias poco acomodadas").

formado de viviendas unifamiliares con jardín y dotado de los servicios básicos para la vida cotidiana[209].Tan ambicioso plan se quedó en buenas intenciones debido a la situación financiera por la que atravesaba la hacienda municipal. Tan sólo de uno de ellos se llegó a realizar un tímido intento sobre las 17 ha de terreno que el Estado poseía en el entorno de la carretera de Aragón pertenecientes a la segunda zona del Ensanche; finalmente, la Municipalidad no lo llegó a aprobar porque el Estado no facilitó tales terrenos[210]. (**Fig. 21**)

Que el ambiente era propicio para este tipo de iniciativas de vivienda social son buena prueba las propuestas formuladas, aunque ni siquiera emprendidas, por una gran variedad de personajes e instituciones tan heterogéneas como el Duque de Montpensier o la *Sociedad Económica Matritense*; esta última, previo concurso, abaló el proyecto de "Casas para obreros o económicas" firmado por el ingeniero José Antonio Rebolledo, dotado de notable solvencia técnica y dignidad arquitectónica pero no de capacidad financiera, lo que hizo que el modelo cooperativo utilizado se viera abocado al fracaso. Sin ser propiamente una propuesta de barriada obrera típica, hay que admitirle ambición y originalidad por su planteamiento, aunque no exenta de osadía, a la "Barriada urbano-campestre de La Florida" a construir en los terrenos de la *Real Posesión de la Florida* (finca de *La Moncloa*), que el Gobierno Provisional había entregado al Ministerio de Fomento en enero de 1869 para la instalación en ella de la *Escuela General de Agricultura*[211]. La barriada en cuestión vinculaba una promoción de casas para obreros y otra de casas de campo con jardín o huerta a una granja modelo

[209] Jean Dolfus fundó en 1853 la *Société Malhousienne des Cités Ourvieres*, financiada por el Estado y destinada a la construcción de viviendas para obreros. La *cité* de Mulhouse llegó a contar con 1.200 viviendas con proyecto de Émile Müller. En cuanto a los poblados de Madrid, el día 2 de enero de 1869 se hacía la propuesta oficial de cuatro barrios "para familias laboriosas y poco acomodadas", cuyo contenido, junto con la planta y alzado de la casa-tipo, figuraba en la portada del Boletín Oficial del Ayuntamiento de Madrid de Madrid de ese mismo día, aparecido con fecha de 8 de marzo. Los detalles de la propuesta pueden verse en FERNÁNDEZ DE LOS RÍOS, Ángel, *Guía de Madrid…,* pp. 404-605.

[210] Sobre la documentación generada por el proyecto de este barrio, incluido el modelo de casa y el presupuesto de ejecución, así como sobre la ubicación de la misma en el Archivo de Villa aporta información detallada MAS HERNÁNDEZ, Rafael, El *Barrio de Salamanca…,* p. 69. De otro barrio supuestamente iniciado tras el asilo de San Bernardino en marzo de 1869, tan sólo hay referencia en una nota de la *Guía de Madrid…,* p. 605), sin haber dejado ningún otro rastro documental, que sepamos.

[211] Previamente, había sido suprimida su antecesora la *Escuela Central de Agricultura* con sede en la finca de La Flamenca de Aranjuez desde 1856, finca que había formado parte del Patrimonio de la Corona hasta su venta en 1870 en el marco de la *Desamortización del Patrimonio que fue de La Corona*. Para su instalación en La Florida se acondicionó la *Real Fábrica de Loza Fina de la Moncloa* (popularmente conocido como "La China"), donde se impartía la docencia. Posteriormente, se le fueron incorporando construcciones para granjas y otras instalaciones complementarias además de campos de cultivo destinados a la investigación agronómica al mismo

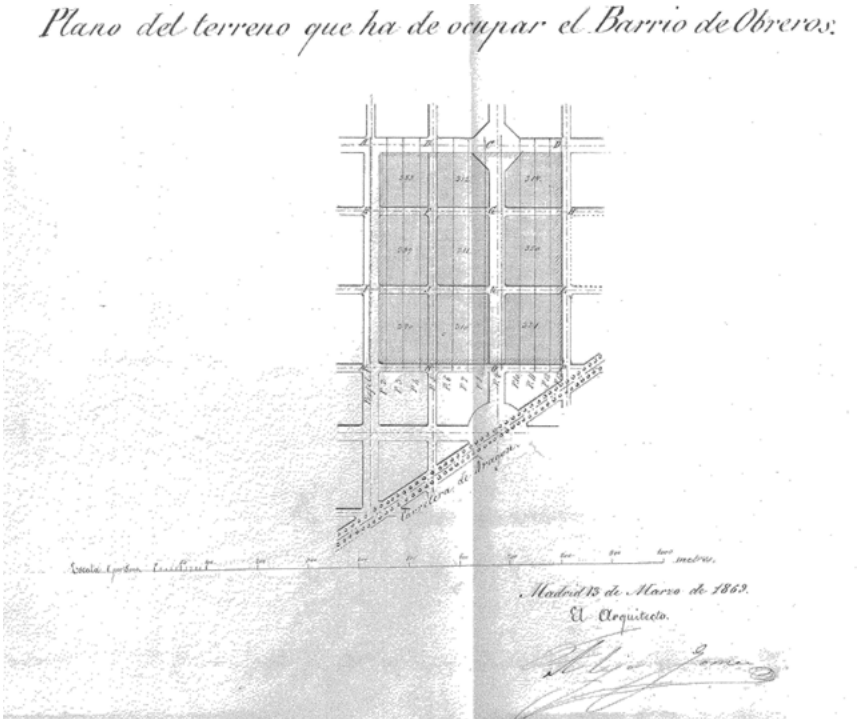


Fig. 21: Plano y ubicación del primero de los cuatro barrios para obreros proyectados por Fernández de los Ríos en su etapa de concejal del Ayuntamiento de Madrid (1969) Fuente: Archivo de Villa. Secretaría (Negociado de Obras). Signatura: S-498-21

y a las instalaciones para las Escuelas de Agricultura, Veterinaria, Farmacia y Sordomudos; en conjunto, aspiraba a dar alojamiento en ambas promociones a 14.000 habitantes[212]. Si bien el proyecto obtuvo durante la primera Regencia de Serrano todo tipo de aprobaciones oficiales, finalmente, ya en 1871, sería

tiempo que el centro docente cambiaba de estatus y de nombre. Éste sería el inicio de todo un proceso de cesiones de terrenos en usufructo dentro de la ex finca real durante todo el período de la Restauración con destino a usos docente-asistenciales y de investigación, que culminarían con el que sería el último y definitivo eslabón, la *Ciudad Universitaria*. Una detallada relación de estas cesiones con sus correspondientes superficies puede encontrarse en: LOSADA, Alberto, *La ciudad Universitaria y la Escuela de Agricultura, Madrid 1869-1929,* Madrid, 2017, 62 págs. Disponible en: http://oa.upm.es/45984/1/la_CU_y_la_EA_2017-UPM.pdf. Consultado: 5.06.2020.

[212] EXPOSICIÓN *que eleva al Senado la Compañía Constructora de la barriada urbano-campestre de La Florida en La Moncloa, con motivo del proyecto de Ley sobre escuelas regionales de enseñanza agrícola, presentado a este alto Cuerpo Colegislador por el Excmo. Señor Ministro de Fomento*, Madrid, Imprenta de J. Antonio García, 1871, 18 págs.

definitivamente desechado pues ni sus dimensiones ni la estabilidad política del momento eran propicias para una empresa en exceso adelantada a su tiempo, pues preconizaba, al menos en parte, las futuras *Ciudad Lineal* y *Ciudad Universitaria*. El único proyecto de casas para obreros que consiguió salir adelante y concretarse en el plano de Madrid al este del Ensanche durante el convulso período revolucionario fue el emprendido a partir de 1873 por la cooperativa *El Porvenir del Artesano* de casas destinadas a sus asociados[213]. Por tanto, el saldo final del Sexenio, por lo que se refiera al avance en España de la política de vivienda social fue desolador, no obstante los muchos proyectos surgidos.

Iniciado en 1875 el largo período de la Restauración borbónica, la acción pública sobre el ya endémico problema de la vivienda de unas capas populares cada vez más numerosas por el efecto combinado de la inmigración y la incipiente industrialización en Madrid, no acaba de plantearse en términos prácticos. A pesar de que hubo un intento fallido de tramitación en 1878 de una ley para la "construcción de barriadas para obreros", aprobada por el Senado y rechazada por el Congreso de los Diputados, la única fórmula que logró algunos aunque magros resultados fue la promoción filantrópica protagonizada por las constructoras benéficas. Se trataba de una fórmula bien representativa de la doble moral de la sociedad madrileña de la Restauración, que oficialmente ignoraba el problema pero lavaba su mala conciencia recurriendo a la caridad para mal resolverlo. Es muy sintomático, por ejemplo, que la constitución de la primera y más importante de estas iniciativas filantrópicas, *La Constructora Benéfica*, fuera firmada el 28 de abril de 1875 en el propio despacho del alcalde de Madrid Conde de Toreno y que la plana mayor de la Junta Directiva estuviera formada por un plantel de altas cargos del régimen y miembros de la nobleza y así siguió siéndolo durante su larga trayectoria de más de 50 años (1875-1921)[214]. Aparte de los donativos en dinero o en terrenos aportados por personas, instituciones o empresas, que constituían la base de la financiación de estas sociedades de caridad, a lo más que llegó la acción pública fue a la concesión de beneficios fiscales durante el período de la promoción. Esta modalidad promotora se difundió también por otras ciudades españolas y en el propio Madrid también la utilizaron *La Constructora Mutua*, inspirada por Belmás, y la *Sociedad Benéfica Española de Casas Higiénicas*, apoyada por los arquitectos Cabello Lapiedra y Espelius. En cuanto a los resultados de la promoción filantrópica, se redujo en

[213] Los resultados prácticos no fueron gran cosa a pesar del muy elaborado mecanismo de adjudicación de las viviendas entre los cooperativistas, descrito por DÍEZ DE BALDEÓN, Clementina, *Arquitectura y clases sociales*…, p. 473.

[214] No obstante, son dignos de elogio los promotores que impulsaron la iniciativa, en que, además de nobles y políticos, hay que destacar como su auténtica inspiradora la figura de Concepción Arenal.

el caso de la *Constructora Benéfica* a cinco grupos de viviendas dispersos por distintos puntos de la periferia de Madrid (una 250 en total), y en el caso de la *Sociedad Benéfica* a un pequeño poblado (*Barrio de la Reina Victoria*) en la carretera de Extremadura[215]. La legislación de casas baratas, ya en pleno siglo XX, actuó como recambio muy mejorado de esta fórmula promotora. En todas ellas, se dejaban notar los escasos avances en la mejora de la vivienda de las clases menos acomodadas en manos de la una iniciativa privada, que, como la filantrópica, carecía de impulso suficiente y de instrumentos adecuados para alcanzar una solución mínimamente eficaz. Tampoco lo fue, al menos en Madrid y al contrario que en otros países más industrializados, las barriadas que para sus obreros se construyeron empresarios filantrópicos o previsores ante el ascenso del movimiento obrero. (**Cuadro 1**)

Llegados a la década de los 80 se produjo un giro significativo en la actitud de los gobiernos de la Restauración frente a la "cuestión social": la aprobación por R.D de 5.12.1883 de la *Comisión de Reformas Sociales*; su objetivo era conocer las condiciones de vida y de trabajo de la clase obrera y proponer reformas legislativas para mejorarlas; la novedosa medida, primera de su género en España, fue impulsada por Segismundo Moret, ministro de la Gobernación de un efímero gobierno liberal presidido por José Posada Herrera, siendo nombrado como su primer presidente Cánovas del Castillo. La Comisión, con el respaldo de todas las fuerzas dinásticas y del entonces emergente movimiento krausista, desarrolló durante dos décadas un importante acopio de información sobre la situación de la vivienda de los obreros, del que se desprende las malas condiciones de insalubridad y el hacinamiento existente en las viviendas de las clases humildes en general y en Madrid en particular[216].

[215] Más detalles sobre este modelo de promoción de vivienda social y su impacto urbano en Madrid puede encontrarse en VALENZUELA RUBIO, Manuel, "Las sociedades constructoras benéficas, una respuesta paternalista al problema de la vivienda obrera. Su incidencia en la configuración de la periferia madrileña (1875-1921)", *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, Vol. XX (1983), pp.63-98. Sobre el funcionamiento corporativo de la Constructora Benéfica remitimos a CABEZA SÁNCHEZ-ALBORNOZ, Sonsoles, "La Constructora Benéfica, 1875-1904", en OTERO CARVAJAL, Luis Enrique. & BAHAMONDE MAGRO, Ángel (dir.), *Madrid en la Sociedad del siglo XIX. Vol. I: la ciudad y su entorno*. *Madrid, centro de poder político. Poder económico y élites locales*, Madrid, Comunidad de Madrid-Alfoz-UCM, 1986, pp. 135-158. Sobre los aspectos arquitectónicos de sus promociones aconsejamos consultar el capítulo de DÍEZ DE BALDEÓN, Clementina, *Arquitectura y clases sociales*…, pp. 474-490.

[216] En los Informes de la *Comisión de Reformas Sociales* se recogían descripciones muy elocuentes sobre la insalubridad y el hacinamiento en viviendas inadecuadas de Madrid, contadas por sus propios usuarios. Entre las muchas modalidades de este tipo de alojamiento se contaban las ubicadas en las denominadas casas de vecindad o corralas, pero también las buhardillas y sotabancos de fincas de alquiler donde convivían, debidamente jerarquizadas, diversas clases sociales, además de las que malvivían en chozas, cuevas y otros cobijos inmundos de la periferia.

Cuadro 1: Proyectos e Iniciativas de barrios obreros en Madrid durante el período 1846-1911							
Año	Promotor	Tipo	Denominación	Nº Viv.	Localización	Estado	Observaciones
1846	Ayuntamiento de Madrid	Pa	Cinco Arrabales	-	Varias	Ni	Autosuficientes
1860	Carlos Mª de Castro	Pa	Barrio obrero	3000	Tras el Retiro	Ni	Bloques + unifamiliares
1862	Giraud Daguillon	Po	Villa Isabel	325	Recoletos/ Sta. Bárbara	Na	Viv. colectivas + equipamientos
1863	Ángel de las Pozas y Cabarga	A	Barrio de Pozas	480	Calle Princesa	T	Viviendas colectivas
1868	D. & A. Altolaguirre	Po	Bº Obrero Sta. Mª de la Cabeza	172	Pº Sta. Mª de la Cabeza	Ni	Viviendas + equipamientos
1869	Ángel Fdez. de los Ríos	Po	4 Barrios obreros	400	Varias	Ni	Viviendas unifamiliares
1869	Sr. Aldama	Pa	Barriada Urbano-Campestre	200	Finca La Florida	Ni	Viv. + equipamientos + centros doc.
1870	Antonio Rebolledo	Pa	Casas para obreros económicas	-	Sin especificar	Ni	Rl. Sdad. Económica Matritense
1873	El Porvenir del Artesano	A	Casas para obreros	-	Sin especificar	I	Paralizada
1873	Marqués de Manzanedo	Pa	Barrios para obreros	-	Sin especificar	Ni	Diario de avisos, 11.09.1873
1875	La Constructora Benéfica	Po	Barrio de Pacífico	68	Calle de la Caridad	T	Colectivas + unifamiliares
1878	Manuel Mª de Santa Ana	Pa	Barriadas para obreros	100	Sin especificar	Ni	Aprobadas por el Senado
1880	Ángel de las Pozas y Cabarga	A	Barriada de Vallehermoso	-	Ensanche Norte	Av	Casas de vecindad + corralas
1882	La Constructora Mutua	Po	Grupo de casas económicas	-	C/ Bravo Murillo	I	Mariano Belmás
1884	Centro Industrial y Mercantil	Pa	Colonia de Sta. Eulalia	3500 vecinos	Fuera Ensanche Norte	Ni	Bloques de 4 plantas
1888	La Constructora Benéfica	Po	Barrio de Bellas Vistas	60	Cuatro Caminos	T	Individuales 2 plantas

Año	Promotor	Tipo	Denominación	Nº Viv.	Localización	Estado	Observaciones
189-	La Constructora Benéfica	Po	Casa de vecindad	15	Bº de Lavapiés	T	Colectiva
1906	La Constructora Benéfica	Po	Barrio de Guindalera	26	C/ Cartagena	T	Unifamiliares 1 planta
1906	Cia. Madrileña de Urbanización	A	Barriada obrera	11	Prolongación Manzana 97	T	Para obreros de la CMU
1906	Sdad. Bca de Casas Higiénicas	A	Barriada Reina Victoria	-	Cra. Extremadura	I	Cabello Lapiedra y Espelius
1919	La Constructora Benéfica	Po	Bloque	50	C/ Tenerife	T	Ley Casas Baratas, 1911

ABREVIATURAS:

TIPO	ESTADO	OBSERVACIONES
A: Actuación	Av: Avanzado	CMU: Cía Madrileña de Urbanización
Pa: Propuesta	I: Iniciado	
Po: Proyecto	Na: No aprobado	
	Ni: No iniciado	

Fuente: Bibliografía y documentos varios (elaboración propia).

Al mismo tiempo, se activaba el debate sobre las muchas dimensiones del tema de la vivienda entre los profesionales competentes en la materia (ingenieros, arquitectos, médicos, higienistas). Entre las polémicas surgidas adquirieron particular relevancia dos; por una parte, existían posturas encontradas en torno a si la mejor opción de vivienda social la aportaban los barrios obreros separados físicamente del resto del tejido residencial o bien la vivienda asequible integrada en las mismas edificaciones con el resto de las clases sociales. Complementario del anterior fue el debate sobre si había de darse primacía a la dimensión higiénica de la vivienda por encima de cualquier otra, dada su incidencia decisiva sobre la salud y, en última instancia, sobre la mayor morbilidad de la clase trabajadora[217]; si la respuesta era afirmativa, tal primacía implicaría dar prioridad a las condiciones urbanísticas existentes en las zonas donde se ubicaran las viviendas asequibles para las clases populares, lo que, de alguna manera, condicionaba y reducía el margen de maniobra del modelo de barrio obrero aislado en zonas sin ninguno infraestructura ur-

[217] A pesar de lo cual, no acababa de detectarse, ni siquiera entre los expertos, la correlación entre morbilidad y clase social. Así lo denunciaba HUERTAS, Rafael, "Vivir y morir en Madrid…, p. 267.

banística (agua, saneamiento, etc.)[218]. En tal contexto debe ser entendida la polémica entre los arquitectos sobre la idoneidad o no del modelo de barrio obrero como fórmula para resolver el problema de la vivienda barata, que, aunque se mantuvo latente durante dos décadas desde que lo formulara Cerdá en su *Teoría General de la Urbanización*, saltó de nuevo a la palestra en el *I Congreso Nacional de Arquitectos* celebrado en Madrid el año 1881, a partir del cual quedaron patentes las posturas enfrentadas sobre el particular, tanto a nivel individual como corporativo[219].

En plena polémica sobre los barrios obreros y sobre la casa higiénica y a quién correspondía asumir la iniciativa de promoverlos, aparecieron en escena la figura de Arturo Soria, su teoría de la Ciudad Lineal y la CMU[220]. Dejando de lado sus novedades urbanísticas y empresariales, interesa indagar aquí cómo se planteaba la CMU la cuestión de la vivienda para obreros a partir de su lema "para cada familia una vivienda y en cada vivienda una casa y un jardín", uno de sus principios fundacionales. De entrada, entre los programas residenciales ofertados por la CMU existía la "casa de obrero", construcción de una planta aislada sobre una parcela de 400 m2, previamente urbanizada y adquirida en propiedad (a plazos, eso sí) para este fin, pero sin llegar a integrarse en una unidad residencial diferenciada para esta tipología. Con ello la ideología de la Ciudad Lineal se separaba radicalmente de la modalidad promocional de vivienda para obreros de inspiración filantrópica o de caridad pero también de cualquier protagonismo del Estado, de la primera por impotente y del segundo por incompetente. Por tanto, lejos de veleidades estatalistas, la CMU se alinea con la iniciativa particular sin despreciar la asociativa protagonizada por "las sociedades obreras, construyendo casas para sus socios, las cooperativas y las sociedades particulares, que son las que deben emprenderlo haciendo de él un negocio y contando con el apoyo y

[218] Una visión de conjunto sobre la perspectiva urbana de los trabajos de la Comisión aporta el texto de BUJ BUJ, Antonio, "La cuestión urbana en los informes de la Comisión de Reformas Sociales", en Horacio CAPEL *et al*., (coord.) *Ciencia e ideología en la Ciudad.* Valencia, Generalitat, 1994, Vol. II, pp. 73-86.

[219] Así ocurrió con la *Sociedad Central de Arquitectos* como ente corporativo y el arquitecto Repullés y Vargas, ambos contrarios a la creación de barrios obreros o sólo cuando estos barrios se entendieran como continuación de la población y no separados ella como algo autónomo. Así lo formulan Raquel PÉREZ DEL HOYO, Clara GARCÍA MAYOR y Leticia SERRANO, "La construcción de barrios obreros: Una aproximación al debate urbanístico en España, 1881-1907", *Scripta Nova* (Barcelona), Vol. XX (2016), nº 54, pp. 22-23.

[220] Punto de partida de la construcción teórica de la Ciudad Lineal fue la serie de artículos publicados por Arturo Soria en su periódico *El Progreso* en 1882. Un buen resumen de su contenido puede encontrarse en BOILEAU, Iván, "La Ciudad Lineal. A critical study of the Linear suburb of Madrid", *The Town Planning Review* (Liverpool), 1960, vol. 30, issue 3.

auxilio del Estado"[221].Con ello, la fórmula para mejor solucionar el problema de vivienda para los obreros en un Madrid caro e insalubre vendría dada por la CMU ofreciéndole la posibilidad obtener en ella una vivienda más barata, más sana y más cómoda para todas las clases sociales.

Tan ambicioso objetivo de alojar a los obreros de Madrid en viviendas unifamiliares con jardín no pareció haber alcanzado grandes resultados en la Ciudad Lineal, por lo que, justamente coincidiendo con la aprobación de la primera *Ley de Casas Baratas*, Hilarión González del Castillo, uno de los pesos pesados e ideólogo de la Ciudad Lineal, no veía objeciones a que se construyeran casas de vecindad en alquiler en sus solares, con la única condición para los promotores de que las casas de vecindad que se construyeran no ocuparan más de una quinta parte de la superficie. El cambio de criterio respecto a los objetivos fundacionales de la Ciudad Lineal era evidente pues el modelo de vivienda preconizado entones, según González del Castillo, era compatible con "esas casas que pueden albergar de diez a veinte familias y de sesenta a cien personas sin que por eso falseemos los principios fundamentales y las aspiraciones de nuestra Ciudad Lineal"; añadía a continuación, para reforzar el argumento, que "la casa de vecindad que se construya en esos terrenos será siempre más barata, más tranquila, mucho más alegre y muchísimo más higiénica que la casa de vecindad de Madrid"; en definitiva, que las casas de vecindad para ser alquiladas por pisos serían bienvenidas a la Ciudad Lineal[222]. Tan sólo nos consta que se realizara una promoción de este tipo en la manzana 95 (ampliada) denominada *Villa Aurorita*, si bien con un programa residencial algo más complejo que el descrito por Hilarión González, sobre un superficie de 20.000 m2 adquirida a la CMU; en ella estaba previsto construir 26 hotelitos adosados y 16 bloques colectivos con 12 viviendas cada uno más dos pabellones para lavaderos y otro para escuelas; en principio, la promoción se destinaría al alquiler con preferencia para

[221] Así se expresaba Pascual López, uno de los periodistas colaboradores asiduos de la revista *La Ciudad Lineal*, cuando apuntalaba su desconfianza respecto a la iniciativa pública en materia de vivienda social con la siguiente argumentación: "Creemos que no es función del Estado, y menos del Estado Español, dadas las condiciones de nuestra Hacienda, intentar resolver directamente problema tan complicado". Véase LÓPEZ, Pascual, "El proyecto de casas para obreros" *La Ciudad Lineal,* nº 443, 20.03.1911, p. 2503. Evidentemente, el artículo se refería a la Ley de Casas Baratas de 1911, entonces en tramitación.

[222] Lo cual era de lógica aplastante. Quedaba por dilucidar el destino que se le darían a las cuatro quintas partes restantes de la parcela edificable: jardincillos independientes adjudicados a cada vivienda o bien un solo jardín para uso exclusivo de los residentes. Toda la argumentación sobre este 'quiebro' en la estrategia inmobiliaria de la Ciudad Lineal puede encontrarse en GONZÁLEZ DEL CASTILLO, Hilarión, "Casas de vecindad en la Ciudad Lineal", *La Ciudad Lineal,* nº451 (10 de junio de 1911), pp.2633-2634.

trabajadores de la CMU[223]. Si bien se trataba de una iniciativa privada[224], su relación genética con la CMU era evidente pues como promotor figura la persona que realizó las obras y la plantación de árboles en la barriada[225]. Que la opción de alojar a los obreros en la Ciudad Lineal ya la tenían asumida sus propios promotores lo corrobora el texto anteriormente citado de Hilarión González del Castillo en el que, como alternativa a la incorporación de casas de vecindad a la Ciudad Lineal, vistos los condicionantes que se les planteaban, les daban la posibilidad de realizarlas "fuera de esta barriada, pero inmediato a ella, y singularmente en la carretera de Aragón, donde la Compañía tiene a la venta lotes de terreno dotados de agua e inmediatos a nuestras vías férreas…", donde no se darían tales limitaciones[226]. Esta cita pone de manifiesto el carácter de multinegocio con el que operó la CMU durante toda su trayectoria, a saber, comprar terrenos, parcelarlos o urbanizarlos, venderlos, construir y transportar a los vecinos que los habitaran; esta visión de conjunto le llevó a comprar terrenos y, tras urbanizarlos o no, revenderlos estimulando así los procesos de desarrollo no planificado sobre suelo rústico en los municipios del cinturón de Madrid. En el entorno de la Ciudad Lineal este entramado de negocios, que siempre buscó la proximidad a sus líneas de tranvía, hizo surgir dos grandes barriadas junto a la carretera de Aragón en los términos municipales de Vicálvaro y Canillejas[227]. (**Fig. 22**)

[223] Previamente (1906) la CMU había construido para sus obreros un bloque corrido de viviendas no precisamente muy higiénicas pues sólo deponían de retretes colectivos. Toda la información sobre ellas incluidos planta y alzado, procedentes de la revista *La Ciudad Lineal* puede encontrarse en BRANDIS, Dolores y MAS, Rafael, "La Ciudad Lineal y la práctica inmobiliaria de la Compañía Madrileña de Urbanización", *Ciudad y Territorio. Revista de Ciencia Urbana*, nº 3/81 (1981), p. 70.

[224] Los promotores fueron Aurora Murua y Adolfo León, quien era el encargado de las obras de la CMU, siendo Manuel Delgado Vidal el responsable de cobrar los alquileres, muy vinculada también a los negocios de la compañía, tal como se informa en la página web: http://historias-matritenses.blogspot.com/2014/01/las-pradas-de-la-ciudad-lineal-parada-2.html. Además, en ella se recogen otros detalles de la promoción: el tamaño de los hotelitos (3 habitaciones, comedor, cocina y jardín) y de las viviendas colectivas (2-3 habitaciones más servicios). Consultado: 28.03.2020.

[225] De hecho, la finalización de los cuatro primeros hotelitos la recogió el propio órgano oficial de la CMU, *La Ciudad Lineal*, en su número 459 de fecha 30 de agosto de 1911 tras haber sido inaugurados el 3 de mayo del mismo año. En la web citada en la nota anterior se reproduce la foto aérea de la promoción al año 1932, en que aparecen ya construidos 8 hotelitos y un pabellón colectivo, del que se reproduce una postal de la época.

[226] GONZÁLEZ DEL CASTILLO, Hilarión, "Casas de vecindad...", p. 2634.

[227] Sobre la formación de estas dos barriadas y, en general, sobre el negocio de los terrenos de la Ciudad Lineal hay un análisis detallado en BRANDIS, Dolores y MAS, Rafael, "La Ciudad Lineal y la práctica…", pp. 60-65. En el municipio de Vallecas adquirió también terrenos en el entorno del ferrocarril de vía estrecha Pacífico-Vallecas, absorbido por la CMU en 1908 para

Fig. 22: Casa de vecindad en alquiler de la Colonia "Villa Aurorita" (Ciudad Lineal), construida en 1911.
Disponible en: http://historias-matritenses.blogspot.com/2014/01/las-paradas-de-la-ciudad-lineal-parada-2.html

Mientras esto ocurría en la periferia aún rural de los municipios del entorno de Madrid, seguía agravándose el problema de la vivienda de las clases populares hasta términos insoportables[228]. Algo ayudaron a mejorar la situación medidas como la creación por el Ayuntamiento del *Servicio de Empadronamiento de las Viviendas* por iniciativa del higienista y su posterior director César Chicote, que lo considerarlo como la única forma de conocer la situación detallada de la vivienda insalubre en la ciudad para así estar en condiciones de resolverla en lo posible. A partir de este conocimiento directo el ayuntamiento emprendió

la explotación de sus cantesas de yeso, negocio igualmente ligado a la actividad promotora de la compañía. Sin embargo, con la vista puesta en sus otros negocios, lo convirtió en mixto (yeso y viajeros), al mismo tiempo que se compraban y parcelaban terrenos de secano a lo largo de la vía, en donde andando el tiempo se ubicarían los barrios marginales del Pozo del Tío Raimundo y de Palomeras. La quiebra de la CMU en los años 20 impuso la subasta de estos terrenos entre los acreedores, subasta que no fue completa pues en los años 40-50 todavía había parcelas a nombre de la CMU en dichos barrios; en todo caso, las parcelaciones de la CMU dejaron su impronta en la morfología (viario y parcelario) de las barriadas marginales surgidos en ellos en los años 50. En cuanto al ferrocarril, dejó de funcionar en 1931.

[228] Tan es así que en 1905 había en Madrid 438 casas de vecindad con una sola fuente para toda la casa y un solo retrete por piso albergando un total de 52.521 personas, según información procedente del *Laboratorio Municipal* y recogida por Philip *HAUSER*, *Madrid desde el punto de vista*…. pp. 323-327 (casas de vecindad). Todavía eran peores la condiciones higiénico-sanitarias en las llamadas "casas de dormir", pp. 327-330.

mejoras en algunas barriadas, se ensancharon calles, se derribaron casas viejas y ruinosas y se mejoraron otras por dentro o por fuera[229]. (**Fig. 23**)

Finalmente, en línea con lo que ocurría en otros países europeos, el Estado se vio obligado a intervenir en la solución de tan persistente problema mediante instrumentos administrativos y legales[230]. Entre los primeros es de destacar la creación en 1902 del *Instituto de Trabajo*, germen del *Instituto de Reformas Sociales* (IRS, 1903), ambos por impulso de José Canalejas, ministro de Agricultura, Industria y Comercio en el gobierno Sagasta con el respaldo de los intelectuales institucionistas[231]. Del IRS salió la idea de la primera legislación sobre casas baratas, aunque fue lenta su tramitación en el *Congreso de los Diputados* pues el proyecto entró en 1908 y su aprobación se retrasó hasta 1911 (con reglamento de 1912). El avance de esta ley respecto a legislaciones anteriores fue indudable, pero sus resultados prácticos en relación con la vivienda asequible bastante discutibles. Sus detractores la llegaron a acusar de ser la "ley que nunca existió" o, yendo más lejos, que fomentó la especulación[232], pues sirvió más bien a los promotores y constructores de vivienda burguesa o, en el mejor de los casos, hizo posible un puñado de barrios-jardín distribuidos por toda España con ejemplos en Madrid tan poco representativos de vivienda obrera como la *Colonia de la Prensa* en Carabanchel. Los más benévolos culpan de su fracaso a la escasa participación de las Cajas de Ahorros en su financiación, con excepción

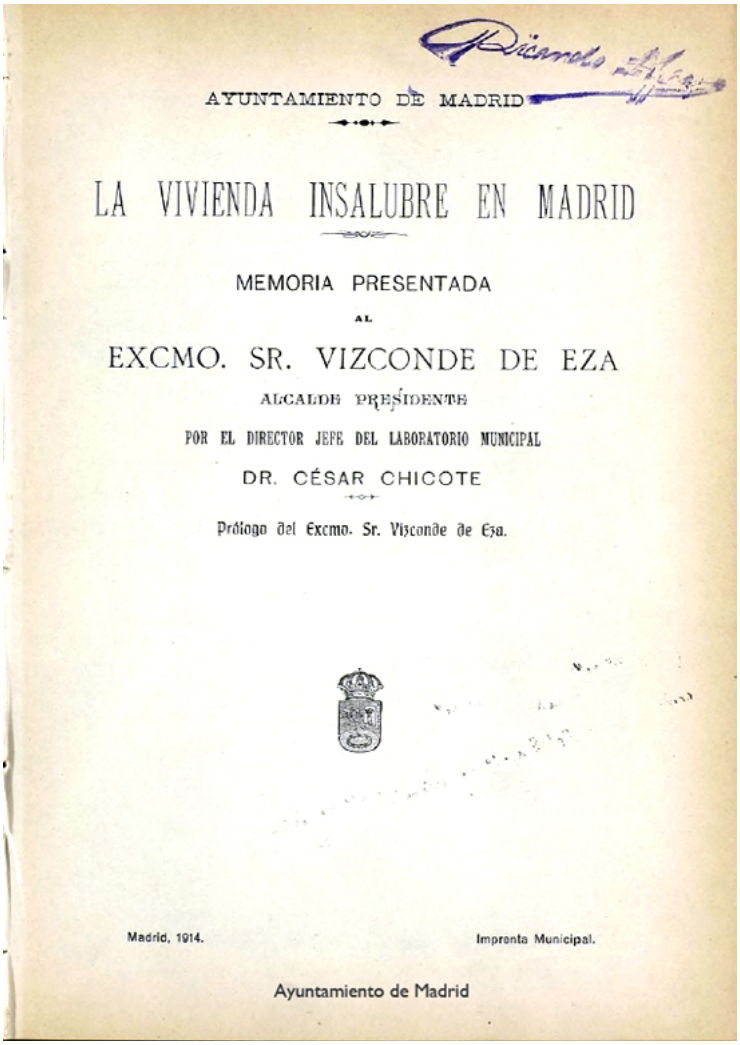
[229] A pesar de lo cual todavía en 1914 éstos eran los datos del *Laboratorio Municipal* sobre la vivienda insalubre en Madrid: en las casas de corredor vivían 60.000 personas y en alguna de ellas habitaban 775 personas; en otras 15 vivían en total 6.235; el número de chozas eran 2.000 con 10.000 habitantes. Datos recogidos en el prólogo del Vizconde de Eza, alcalde de Madrid, al libro de César CHICOTE, *La vivienda insalubre en Madrid (*Memoria presentada al Exmº Sr. Vizconde de Eza, alcalde presidente, por el Director Jefe del Laboratorio Municipal). Madrid, imprenta Municipal, p. 15. No es de extrañar que en los barrios más insalubres la mortalidad se disparara hasta tres veces en comparación con los barrios acomodados de la Villa; los datos sobre la sobremortalidad consecuencia de la vivienda insalubre, desglosados por distritos y barrios y cartografiados aparecen en las págs. 25-29 de la citada obra.

[230] A crear el ambiente favorable a la adopción por el Estado de medidas más activa en la "cuestión social" y en la vivienda barata ayudaron sin duda la Exposiciones Universales de Paris (1867 y 1889) así como los seis *Congresos de Casas Baratas* celebrados en otras tantas ciudades europeas entre 1889 y 1902 o, al menos, a despertar la preocupación en las instituciones por este acuciante problema.

[231] Con ley o sin ella, lo que falló en Madrid respecto a otras capitales europeas fue el incumplimiento de las ordenanzas en materia de salubridad de la edificación residencial, sobre todo la modesta, con sus inevitables efectos sobre las humedades y la falta de luz y de ventilación, denunciadas por los higienistas, pero, lo que aún es peor, sobre el hacinamiento. Así lo corrobora con citas de médicos el higienista Rafael HUERTAS, "Vivir y morir en Madrid…", p. 258.

[232] Así lo afirma MARTÍNEZ DE SAS, María Teresa, "Los comienzos de un problema secular. La política sobre la vivienda obrera y los alquileres en los primeros socialistas españoles", *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Vol. IX (2005), nº 194, p. 21.

de las vascas, por lo que este error "comprometió la obtención de capitales para la construcción de habitaciones higiénicas, cómodas y económicas"[233].


AYUNTAMIENTO DE MADRID

LA VIVIENDA INSALUBRE EN MADRID

MEMORIA PRESENTADA

AL

EXCMO. SR. VIZCONDE DE EZA

ALCALDE PRESIDENTE

POR EL DIRECTOR JEFE DEL LABORATORIO MUNICIPAL

DR. CÉSAR CHICOTE

Prólogo del Excmo. Sr. Vizconde de Eza.

Madrid, 1914. Imprenta Municipal.

Ayuntamiento de Madrid

Fig. 23: Portada de la publicación *La Vivienda Insalubre en Madrid* de César Chicote (1914).
Fuente: Biblioteca Regional "Memoria de Madrid"

[233] Así opina María Antonia CASTRILLÓN RAMÓN: "Influencias europeas sobre la *Ley de Casas Baratas* de 1911: el referente de la *Loi des Habitations à Bon Marché* de 1894". *Cuadernos de Investigación Urbanística (CITUR)* (Valladolid), nº 36, p. 31.

6. LA IMAGEN DE MADRID ENTRE LOS SIGLOS XIX Y XX. ARQUITECTURA PARA UNA CAPITAL CON ASPIRACIONES COSMOPOLITAS

En el período comprendido entre 1857 (fecha del primer censo moderno de la población española) y 1900 la población de Madrid pasó de 281.170 habitantes a 575.675 y a 750.896 en 1920, lo que significa que entre las dos primeras fechas la población se multiplicó por 2,04 y entre la primera y la tercera lo hizo por 2,69. El indudable estallido demográfico que estos datos traslucen es compatible con la combinación entre arcaísmo y modernidad, que va a caracterizar en distintas dosis la evolución de Madrid entre mediados del siglo XIX y las dos primeras décadas del siglo XX. Esto es visible tanto en el plano social y económico como en el urbanístico y arquitectónico. Durante las primeras décadas del período Madrid fue, por encima de todo, una ciudad burocrática con una pirámide sociolaboral supeditada a las funciones de capitalidad y a las actividades terciarias vinculadas al poder, en cuya cúspide figuraban los profesionales liberales, los políticos y los financieros y cuya base la ocupaba la mayoría de la población dedicada a actividades de baja cualificación, compuesta por obreros de la construcción, servicio doméstico, artesanos y trabajadores de las industrias de productos para el consumo urbano (tabacos, velas, tapices etc.) o al servicio del estado (fábrica de la moneda, por ejemplo). Especial peso tuvo en la segunda mitad del siglo XIX el sector de la construcción, en donde tenía fácil acomodo la masa de inmigrantes de origen rural sin ninguna cualificación, que encontraron oportunidades de empleo en la urbanización y edificación del Ensanche y de los muchos edificios representativos que se construyeron en Madrid por iniciativa pública y privada[234]. La situación cambiaría sustancialmente en el tránsito entre los dos siglos no tanto por la conversión de Madrid en ciudad industrial (que no llegaría hasta la posguerra civil), sino por su ascenso a centro empresarial y de servicios (financieros, comerciales, educativos y de ocio y relación) de ámbito nacional, sin olvidar el mantenimiento de las actividades vinculadas a la capitalidad; lo cual dio como resultado un vuelco en el mercado de trabajo dando entrada a una nueva tipología de trabajadores de mayor cualificación preferentemente en el sector servicios (empleados de oficina y de comercio) y obreros especializados.

[234] Para algunos autores el negocio del ladrillo se convirtió en motor económico de Madrid en la segunda mitad del siglo XIX; así lo documenta el texto de Borja CARBALLO, Rubén PALLOL, Nuria RODRÍGUEZ y Fernando VICENTE: "De aduar marroquí a metrópoli europea: Madrid entre dos siglos (1860-1936)", en *Coloquio sobre la ciudad y la modernización en la España Contemporánea* (Cádiz, 24.04.2009), pp. 7-8. Disponible en: http://www.ucm,es/Madrid-contemporaneo-1/historia-urbana. Consultado:23.06.2020.

Si nos detenemos en el cambio producido en el espacio construido de Madrid, era clamoroso el contraste, en términos de calidad edificatoria y de habitabilidad, entre el espacio de la vida cotidiana (la vivienda y su entorno) y los espacios del empleo público y privado. A pesar de la mejora de la habitabilidad en las nuevas zonas residenciales del Ensanche, asiento de la nueva clase media burocrática, tanto el casco histórico como las barriadas del Extrarradio dentro del municipio de Madrid, y mucho más los suburbios surgidos de forma espontánea en los municipios vecinos, seguían manteniendo unas condiciones de vida prácticamente inalteradas respecto a décadas pasadas. Así lo corroboran los estudios de Hauser (1900) y Chicote (1914), en los que se refleja cómo el tipo de vivienda que habitaban las clases trabajadora seguía careciendo de las mínimas condiciones de higiene pues aún consistían en casas de vecindad, corralas, buhardillas y sotabancos con niveles de habitabilidad ínfimos, sin ventilación, agua corriente ni servicio sanitario; no es extraño por ello, que a Madrid le correspondiera el dudoso honor de ser, de entre todas las capitales europeas, la que alcanzara tasas de mortalidad de hasta el 42 por mil[235].

6.1. El Madrid de las clases dominantes. Los barrios aristocráticos

En contraste con la lamentable situación residencial en que vivía la mayoría de los vecinos de Madrid durante el período aparentemente estable de la Restauración, en las décadas entre los siglos XIX y XX se estaba construyendo otro escenario edificado tras el que quedaban ocultas las flagrantes desigualdades sociales reflejadas en las condiciones vida de las clases trabajadoras. La flamante Gran Vía con su arquitectura grandilocuente destinada a alojar las nuevas funciones urbanas terciarias y el Paseo de la Castellana con su cortejo

[235] Así lo formula Carlos SAMBRICIO en, "Los orígenes de la vivienda obrera en España: higienismo, reformismo y normalización de lo vernáculo", en SAMBRICIO, Carlos (ed.), *Un siglo de vivienda social (1903-2003)*. Madrid, Editorial Nerea, 2003, vol. I, p. 34. Este dato, no obstante, no debe entenderse referido al conjunto de Madrid sino a algún distrito, siendo el más representativo de la sobremortalidad madrileña el de Inclusa, que llegaría a alcanzar en 1900 una tasa de mortalidad 45,7 por mil, según datos de HAUSER citados por Rafael HUERTAS, "Vivir y morir en Madrid…", p. 263. Más ajustada a la realidad, pero igualmente por encima de las ciudades europeas sería la tasa calculada para el conjunto de Madrid por Antonio FERNANDEZ GACIA referido al año 1897 (29,69 por 1000), muy superior, en cualquier caso, a escala de distrito por el de Hospicio (65,24 por mil), debida básicamente a las defunciones en los centros hospitalarios existente en ese distrito; los restantes distritos arrojan valores no muy lejanos a la media de Madrid. Más información detallada sobre la sobremortalidad en Madrid aporta Antonio FERNÁNDEZ GARCÍA, "La población madrileña entre 1876 y 1931. El cambio de modelo demográfico", en BAHAMONDE MAGRO, Ángel. & OTERO CARVAJAL, Luis Enrique (eds.), *La Sociedad madrileña durante la Restauración, 1876-1931,* Madrid, Comunidad, 1989, Vol. I, pp. 42-43.

de mansiones para la nueva y vieja aristocracia de la sangre y del dinero son ejemplos paradigmáticos de la dualidad que en tantos aspectos caracterizó los reinados de Alfonso XII y Alfonso XIII. El eje Prado-Recoletos-Castellana se convertiría, pues, en el lugar elegido para instalar sus residencias las clases pudientes madrileñas, llegando a concentrar la mayor parte de los palacios, palacetes y hoteles[236] construidos en Madrid en la época citada. Allí se impuso un tipo de vivienda de lujo, rodeada de amplios jardines y fuentes con sus edificios auxiliares, cerrada al exterior por un perímetro construido o enrejado que, con tamaños y estilos distintos según la categoría y la riqueza del propietario, se convertiría en el paradigma del modelo residencial al que aspiraban los miembros del nuevo capitalismo burgués, enriquecidos en los negocios financieros, inmobiliarios, en los ferrocarriles o en los suculentos contratos del Estado, cuyo arquetipo sería el marqués de Salamanca. Ellos convirtieron el citado eje urbano en el escaparate de sus fortunas y sus palacetes en "imagen de las virtudes, aficiones y gustos de sus propietarios", según expresión de Pedro Navascués[237]; incluso algunos de ellos, como el propio Salamanca o Indo, que allí tuvieron sus palacios, actuaron también como promotores inmobiliarios de palacetes u hoteles para la venta o el alquiler[238]. Al margen de su mayor o menor calidad arquitectónica el "modelo palacete" sirvió de soporte a una gran floración de actividades decorativas al servicio de una suntuosidad destinada a reforzar el prestigio de sus dueños y a alimentar sus ínfulas de protectores de las artes[239].

[236] No siendo sinónimos ni por el lujo ni por las dimensiones, todos ellos aspiraban a asimilarse a los patrones de la arquitectura palaciega, siendo su referente el palacio real y los palacios de los grandes linajes de la aristocracia española (Alba, Osuna o Medinaceli), pero con estilos más desenfadados de inspiración extranjera (italianizante, barroca o ecléctica).

[237] NAVASCUÉS, Pedro, "Palacios madrileños del ochocientos", en AA. VV, *Casa de América –Rehabilitación del Palacio de Linares,* Madrid, Edit. Electa, 1992, p. 23.

[238] Se dio la coincidencia de que ambas promociones de Indo y Salamanca se situaron frente a frente a la altura del actual paso elevado de Juan Bravo; el de Salamanca, en concreto, se articulaba en torno a la desaparecido calle de la Ese, por su trazado, que se iniciaba en la calle de Serrano y terminaba en el Paseo de la Castellana.

[239] Así lo vio un autor nada sospechoso de elitismo como Pío BAROJA, cuya opinión de estas residencias palaciegas es claramente ambigua cuando dice "Si realmente en estas residencias asentose con frecuencia el egoísmo, la frivolidad y la ignorancia, qué duda cabe que fueron las más albergue de altas virtudes pues en ellas recibió el pintor novel sus primeros alientos, allí encontró el mejor mercado de sus cuadros y, en general, el bibliófilo, el anticuario, el orfebre, ebanista, carrocero etc., más seguro porvenir" en su artículo "Los palacios de Madrid", en *Desde el exilio* (recopilación de artículos publicados en *La Nación* de Buenos Aires, 1936-1943), Madrid, Edit. Caro Reggio, 1999, pp.83-88. Consultado el 25.06.2020. Disponible en: http://urbancidades.wordpress.com/2008/04/15/pio-baroja-y-los-palacios-de-Madrid/

El sector del eje más claramente marcado por la arquitectura de palacete fue el Paseo de La Castellana, que entonces finalizaba en la Fuente Castellana (actual Plaza de Castelar), a lo largo del cual se construyeron no menos de 50 edificios de estas características, de los que sólo una docena han sobrevivido a la piqueta del desarrollismo de los años 60 y 70, en que La Castellana iniciaba su integración en el distrito terciario y de negocios de Madrid[240]. Los palacios de la Castellana han dado lugar a una abundante bibliografía desde muy diversos puntos de vista desde el arquitectónico y estético[241] al urbanístico pues, no en vano, su presencia marcó de forma indeleble no sólo ambos márgenes de La Castellana sino también los vecinos barrios del Ensanche Norte, fundamentalmente el barrio de Almagro y del borde oeste del de Salamanca. Es de advertir que el modelo palacete como fórmula residencial de la alta burguesía se mantuvo vigente a lo largo de las dos primeras décadas del siglo XX con la particularidad de que se difundió fuera de La Castellana y su entorno por amplias zonas del Este y Norte del Ensanche[242]. (**Fig. 24**)

No fue ésta la única zona del Madrid de la Restauración marcada por la presencia de las altas clases madrileñas; con un perfil sociológico muy similar al de La Castellana, aunque con una tipología más compacta, destacó el barrio de los Jerónimos (o del Museo, del Retiro o de Alfonso XII, como se le ha denominado), cuya polémica génesis se sitúa en los años finales del reinado de Isabel II (1865). Coincidiendo con las últimas décadas del siglo XIX y la primera del XX, se fue creando allí un barrio aristocrático constituido por palacios, casas-palacio y palacetes formando manzanas cerradas y normalmente sin jardín[243]; en definitiva, lo que se intentó aquí, a pesar de su trazado similar

[240] Lo que afectó también al resto del eje desde Atocha a la Plaza de Castilla como documenta con un gran lujo de información, cartografía y fotos BRANDIS, Dolores, "Los tiempos y los ritmos del paisaje. Los paseos del eje Prado-Recoletos-La Castellana", *Ería,* Vol. 2018-1, pp. 19-21.

[241] Una buena síntesis sobre estilos y con ejemplos se puede encontrar en DÍEZ DE BALDEÓN, Clementina, *Arquitectura y clases sociales*…, pp. 188-206. Mucho más exhaustivo es el libro editado por la Comunidad de Madrid, en el que, bajo el epígrafe "Palacios urbanos para la nueva aristocracia" se describen 45 palacios (no sólo de La Castellana) de este período; a él remitimos al lector interesado: LASSO DE LA VEGA, Miguel (coord.), *Los palacios de Madrid,* Madrid, Dirección General del Patrimonio Histórico, 2010, pp. 271-489.

[242] De lo cual deja constancia con datos objetivos y cartografía ALONSO PEREIRA, José Ramón, *Madrid 1898-1931, de corte a metrópoli*, Madrid, Consejería de Cultura y Deportes, 1985, pp. 50-51.

[243] Algunos ejemplos representativos de las lujosas mansiones construidas de este barrio con sus correspondientes plantas y alzados fueron recogidos dentro del capítulo de los barrios burgueses por DIEZ DE BALDEÓN, Clementina, *Arquitectura y clases sociales*…, pp. 278-288. Una selección de algunas de ellos con fotografías y una ficha informativa están disponibles en: http://www.madrida360.es/2018/31/ruta-palaciega-por-el-barrio-de-jeronimos.Consultada: 13.07.2020

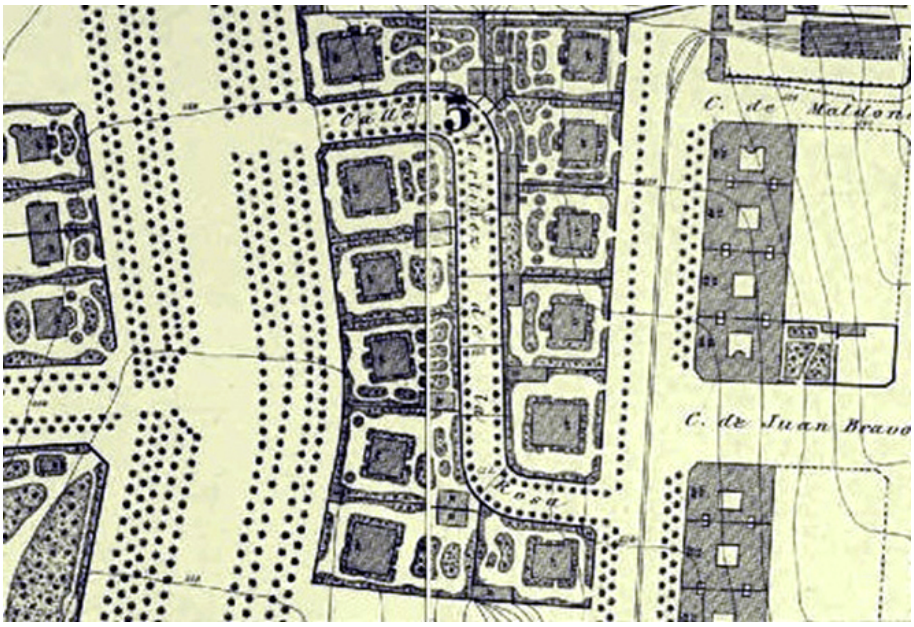


Fig. 24: Dos versiones de la vivienda burguesa de alquiler (unifamiliar y colectiva), promovidas por José de Salamanca en el sector medio de la calle de Serrano, con la estación del tranvía en el ángulo superior derecho (Calle Maldonado)
Fuente: Plano Parcelario de Madrid de Ibáñez Ibero, 1875 (Escala original: 1:2.000)

y su continuidad con el Ensanche, fue, en expresión del arquitecto Pérez-Mínguez, "un intento de hacer un urbanismo de alta burguesía y de gran estilo, un poco copiando las fórmulas que entonces ya se habían planteado en París"[244]. Se le ha criticado, sin embargo, presentar una "arquitecturas dispar, confusa y muchas veces hasta encontrada"[245]. La crítica en cuestión tuvo como contrapartida positiva la diversificación funcional del aristocrático barrio mediante la implantación en él de un potente terciario muy diversificado: financiero (Bolsa, 1893), hotelero (Hotel Ritz, 1910), y, sobre todo, cultural, compuesto de un excepcional conglomerado museístico (anterior y posterior al nacimiento del propio barrio), al que acompañaron instituciones culturales de tanta categoría

[244] Luis PEREZ-MINGUEZ, "El trazado y el ambiente del Barrio de Alfonso XII", *Arquitectura* (Madrid), nº 100 (1967), pp.18-21 (Número monográfico dedicado al Barrio de Alfonso XII).

[245] Así opinaba Rafael MONEO, quien medio siglo más tarde colaboraría a aumentar la disparidad arquitectónica del barrio con su intervención en el claustro de Los Jerónimos para convertirlo en prolongación del Museo del Prado. Sobre la cita en cuestión véase MONEO, Rafael, "Alfonso XII. Notas a un desarrollo", *Arquitectura* (Madrid), nº 100 (1967), pp.12-17 (Número monográfico dedicado al Barrio de Alfonso XII).

como la RAE (1894), el *Archivo de Protocolos* (1886) o dieciochesco *Jardín Botánico*. Sobre tan sólida base arquitectónica y cultural se han fundamentado opiniones tan elogiosas como la dedicada por Fernando Chueca al denominarlo "barrio griego" o la de Ramírez de Lucas al referirse a él como la "acrópolis madrileña"[246]. Simultáneamente, también se producía, en viviendas de menor categoría una cierta diversificación sociológica compuesta de artistas y escritores; el ejemplo de Pío Baroja puede ser representativo. Caso bien distinto fue el barrio de Argüelles, nacido en pleno reinado de Isabel II, donde, especialmente en su primer tramo, se construyeron un buen número de palacios con jardín para la vieja o la nueva nobleza, algunos de trazas equiparables a los construidos en La Castellana (el del Marqués de Cerralbo, por ejemplo, construido en 1884). Sin embargo, el grueso del barrio lo conforma una trama de construcción cerrada a base de fincas de alquiler para una clase media que va emergiendo al compás de la transformación de Madrid en centro de servicios superiores.

6.2. Nuevas técnicas constructivas al servicio del poder político y económico. La arquitectura en hierro como paradigma

En las décadas a caballo entre los siglos XIX y XX el contraste entre las "dos ciudades"[247], que cohabitaban en Madrid (la burguesa y la proletaria), se traslada también al ámbito de la arquitectura pública y privada más representativa del protagonismo que estaba adquiriendo en Madrid el sector terciario y no sólo el vinculado a su condición de sede del poder político, sino también el de un terciario dinámico como centro financiero del país pero también como núcleo proveedor y consumidor de productos y servicios, particularmente el comercial[248]. De la pujanza de este Madrid, forjada desde mediados del siglo

[246] CHUECA, Fernando, "Barrio griego"*, Arquitectura* (Madrid), nº 100 (1967), pp.32-33. RAMÍREZ DE LUIS, Juan, "La acrópolis madrileña", *Arquitectura* (Madrid), nº 100 (1967), pp. 39-43.

[247] Término muy acertadamente utilizado por Javier GARCÍA-GUTIÉRREZ MOSTEIRO, "Del Madrid isabelino al de la Restauración: arquitectura y espacio urbano", en *Arquitectura y espacio urbano de Madrid en el siglo XIX* (Ciclo de Conferencias*)*. Madrid, Museo de Historia de la Ciudad,2008, p. 55.

[248] A tal cambio ayudó poderosamente la conversión de Madrid en centro de la red de todas las modalidades de comunicaciones (ferroviaria, viaria, postal, telegráfica y telefónica), pero también de otras redes intangibles como la red de decisiones financieras (a través de la banca y la bolsa) y empresariales en general, traducidas en la ubicación en Madrid de las sedes sociales de las grandes sociedades mercantiles, independientemente de sus centros de producción; se trata del 'efecto sede', sobre el que existen opiniones encontradas. A la conversión de Madrid en centro empresarial de primer orden en el primer tercio del siglo XX se refería SÁNCHEZ PÉREZ, Francisco, "Madrid, 1914-1923: los problemas de una capital en los inicios del siglo XX", *Malanges de la Casa de Velázquez* (Madrid), Tome 30-3(1974) (Époque Contemporaine), p. 55.

XIX y consolidada en las primeras décadas del XX, ha dejado constancia una importante transformación arquitectónica, que cambió profundamente su fisonomía anterior. A ello colaboró decisivamente la irrupción de nuevas corrientes técnicas y estéticas procedentes del exterior (la arquitectura en hierro, por ejemplo), pero también la recuperación de estilos constructivos de raigambre endógena llámense historicistas (renacentista, plateresco o mudéjar) o regionalistas, con los que compitieron otros estilos historicistas, pero sobre todo el ecléctico, inspirado en el muy francés estilo *Beaux Arts*. No en vano Madrid se convirtió en un mercado muy dinámico con muy abundantes y diversos clientes públicos y privados[249], que dejaron su huella en aquel paisaje urbano construido con pretensiones cosmopolitas[250].

Comenzando por la arquitectura institucional, se terminaron en este período los edificios iniciados o proyectados en décadas anteriores como la *Biblioteca y Museos Nacionales*, obra de Francisco Jareño (1818-1892) inaugurada en 1892, y la *Bolsa de Comercio* de Repullés y Vargas (1893), a los que vinieron a unirse el *Ministerio de Fomento* de Velázquez Bosco (1884-1886) y el complejo administrativo compuesto por el *Palacio de Comunicaciones* de Antonio Palacios y Joaquín Otamendi (1907-1919) y el *Ministerio de la Marina* (1925-1928), ambos construidos sobre terrenos donde estuvo ubicado el Palacio de San Juan y posteriormente el más duradero y representativo de los Jardines de Recreo, los "Jardines del Buen Retiro"[251]. En la esfera de la administración hay que ubicar también la nueva sede de la *Real Academia Española de la Lengua* (1894) a espaldas del *Museo del Prado* o el *Museo Nacional de Antropología* (1873-1875); en muchos de ellos, con las notables excepciones del Ministerio de Marina y el ecléctico Palacio de Comunicaciones, se optó por un estilo de inspiración clasicista visible en sus fachadas columnadas. También en la esfera pública se ubicaba, por su condición de banco emisor, el *Banco de España*, para cuya sede definitiva en la Plaza de Cibeles (1891), construida sobre el palacio del marqués de Alcañices, se optó

[249] De la atmósfera de dinamismo arquitectónico vivido durante estas décadas dan buena prueba los sucesivos congresos de arquitectos (1881, 1988, 1904).

[250] Por ello sorprende que en su largo y muy detallado capítulo publicado por Emilio Castelar sobre Madrid en 1893, junto a muchas referencias a costumbres populares castizas (figones, cafés flamencos, toros etc.), no hubiera referencia alguna al nuevo Madrid económico y arquitectónico, que iba surgiendo en aquellos años; de hecho, el edificio más moderno que reprodujo en su texto fue la Puerta del Sol, reformada en 1862. He aquí la ficha completa: CASTELAR, Emilio: "Madrid", en *Las capitales del mundo*, Barcelona, Heinrich y Cía., Editores, 1893, pp. 251-274 (Consultado en la biblioteca privada del autor).

[251] Los jardines de recreo fueron la modalidad de espacios de ocio de pago más representativos del Madrid Isabelino y de la Restauración, siendo *Los Campos Elíseos* y los *Jardines del Buen Retiro* los más parecidos a los actuales parques de atracciones por la gran variedad de la oferta recreativa que se ofrecía en ellos.

por un estilo historicista autóctono, el neoplateresco, con proyecto de Sainz de la Lastra y Adaro[252]. (**Fig. 25**)

Fig. 25: Inauguración del nuevo edificio de la Real Academia Española de la Lengua en la calle Felipe IV de Madrid (8 de abril de 1894).
Fuente: Revista *La Ilustración Española y Americana*. Grabado de Juan Comba (1852–1924)

Sin dejar el sector público, es obligado hablar de la arquitectura más vanguardista del momento, importada de Europa tras su utilización en las *Exposiciones Universales* de Londres (1851) y de Paris (1889), cuyos edificios más emblemáticos fueron el *Cristal Palace* y la *Torre Eiffel*, respectivamente. Se trata de la arquitectura en hierro, incorporada total o parcialmente también a una gran variedad de edificios destinados a muy diversos usos: recreativos (teatros, frontones etc.), culturales, académicos, comunicaciones o administrativos. Su uso, pues, será omnipresente en la arquitectura madri-

[252] Desde su creación a mediados del siglo XIX hasta su nacionalización en 1962 en el marco de la *Ley de Ordenación del Crédito y Banca*, el Banco de España mantuvo un peculiar estatus privado-público, pues a su condición de sociedad anónima se unía una fuerte presencia del Estado.

leña de la Restauración[253]. Cronológicamente, la utilización del hierro como material de construcción se estrenó en el *Viaducto de la Calle de Bailén*, cuya idea sobrevolaba la vaguada de la calle de Segovia desde el reinando de José I y a nivel proyectual desde 1859, aunque su construcción no se pospondría, con proyecto del ingeniero municipal Eugenio Barrón, hasta 1872 y su inauguración oficial tendría lugar dos años más tarde (1874)[254]. Casi coetáneos fueron los dos primeros mercados municipales cubiertos con que contó Madrid; la idea original de su creación partió de Fernández de los Ríos y fueron proyectados por Manuel Calvo Pereira; inspirados en su homólogo *Les Halles* de París, la inauguración de ambos mercados se aplazó también hasta la Restauración monárquica: el de La Cebada a 1875 y el de Los Mostenses a 1876, los dos desaparecidos[255]. La arquitectura de hierro también recibió el favor institucional a la hora de proyectar los edificios destinados a alojar las exposiciones celebradas en Madrid a lo largo la década de los 80, muy activa en este tipo de eventos y siguiendo los ejemplos extranjeros para fines análogos. De las tres celebradas nos quedan por orden cronológico el *Palacio de Velázquez*, construido en el interior del Parque del Retiro con proyecto de Velázquez Bosco entre 1881 y1883 para la *Exposición de Minería, Artes Metalúrgicas, Cerámicas y Cristalerías*; en el interior también del Retiro, aunque algo posterior (1886-87), se construiría con destino a la *Exposición de Filipinas* (1887), el *Palacio de Cristal*, en cuyo proyecto, firmado por Alberto de Palacio, se combinan equilibradamente arquitectura e ingeniería; rigurosamente coetánea fue la *Exposición Nacional de Bellas Artes*, para la que se construyó entre 1881 y 1887 el gran complejo arquitectónico denominado *Palacio Nacional de las Artes e Industrias*, una vieja aspiración desde

[253] Como trabajo clásico sobre la arquitectura de hierro en el siglo XIX merece citarse el de NAVASCUÉS, Pedro "La arquitectura del hierro en España durante el siglo XIX", *Construcción, Arquitectura y Urbanismo (CAU),* Barcelona, nº 65 (1980), pp. 42-64. Para el caso de Madrid, de obligada consulta por su exhaustivo contenido técnico es la tesis doctoral de SEBASTIÁN MAESTRE, José Antonio, *Arte, Ciencia e Industria en la arquitectura madrileña, 1870-1936.* Madrid, Universidad Autónoma de Madrid, 2015, 520 págs. http://repositorio.uam.es/bitstream/handle/10486/671764/sebastian-maestre-jose-antonio.pdf?sequence=6&isallowed=y. Consultada: 26.06.2020.

[254] Una descripción minuciosa de sus dimensiones y fecha de conclusión puede encontrarse en Ángel FERNANDEZ DE LOS RÍOS, *Guía de Madrid…,* pp.215-216. La construcción del viaducto haría posible que la calle de Bailén enlazara sin solución de continuidad la Plaza de San Marcial, precedente de la Plaza de España, con la iglesia de San Francisco el Grande, alcanzando 1.332 m de longitud y 20 m de ancho.

[255] El único mercado de hierro que se conserva en Madrid es el de San Miguel, inaugurado en 1915 con proyecto de Alfonso Dubé y una clara influencia de la estética modernista; su orientación hacia la gastronomía le ha convertido de uno de los grandes atractivos para el turismo a Madrid tanto español como extranjero.

los tiempos de Isabel II[256] . En la misma década las dos grandes compañías ferroviarias (MZA y Norte) tomaron la decisión de sustituir sus viejos embarcaderos por nuevos edificios en los que quedara reflejado su protagonismo en la organización del sistema ferroviario español; para ello eligieron la que se consideraba entonces la vanguardia material y técnica, la arquitectura de hierro, omnipresente en toda Europa en similares instalaciones, a menudo combinada con estilos historicistas. Paradójicamente, la primera gran estación de la nueva generación fue la de Delicias (1879-1880), que operaría como estación de cabecera de una línea de segundo rango, la del *Ferrocarril Madrid-Cáceres-Portugal* con proyecto del ingeniero francés Émile Cachelièvre. Prácticamente todo fue francés en la construcción de la nueva estación "de paso" de la línea del Norte (1881-1882) desde el autor de la estructura metálica, el ingeniero Jean Mercier y su equipo de arquitectos e ingenieros, hasta la nueva zona de pasajeros de rasgos arquitectónicos inconfundiblemente franceses. Por su parte, la MZA eligió para dirigir la construcción de la nueva estación de cabecera de su red en Atocha al ya citado Alberto de Palacio, cuyo proyecto fue realizado entre los años 1889-1892, dando como resultado una combinación muy equilibrada entre la sensibilidad de la arquitectura y la técnica ingenieril, lo que le ha merecido una justa valoración entre los estudiosos del tema. Sobre el conjunto de las tres estaciones de Madrid, Pedro Navascués opinaba que con el final del siglo XIX culminó la aclimatación de la nueva arquitectura en Madrid, aunque sus orígenes se remonten a los últimos años del reinado de Isabel II[257]. Con ser ya suficientes señas de identidad de la arquitectura del hierro en Madrid las obras citadas, su presencia como elemento innovador también se hizo presente en edificios institucionales como la sala de lectura de la Biblioteca Nacional o la Cárcel Modelo (1877-1884), en pasajes comerciales (Pasaje Matheu), en patios (Escuela de Ingenieros de Minas), en edificaciones para el ocio o el espectáculo

[256] Sendas descripciones sobre los tres edificios con un mayor detalle sobre los aspectos tecnológicos se pueden consultar en SEBASTIÁN MAESTRE, José Antonio, *Arte, Ciencia e Industria*…, pp. 283-284, 284-286 y 281-283, respectivamente. Los estudiosos del arte han emitido opiniones no siempre coincidentes sobre estos peculiares edificios, que, por suerte para Madrid, se conservan en uso como espacios expositivos (los dos primeros) y para usos mixtos el tercero: Museo de Ciencias Naturales y Escuela de Ingenieros Industriales.

[257] Es de destacar que Pedro NAVASCUÉS aprovechara las estaciones como pretexto para darnos una visión de conjunto de la arquitectura de hierro en Madrid, como puede colegirse del mismo título: "Las estaciones y la arquitectura del hierro de Madrid", en AA. VV, *Las estaciones ferroviarias de Madrid. Su arquitectura e incidencia en el desarrollo de la ciudad,* Madrid, Servicio de Publicaciones del COAM, 1980, pp. 41-102. Sobre los aspectos técnicos y actores intervinientes en las tres estaciones remitimos a SEBASTIÁN MAESTRE, José Antonio, *Arte, Ciencia e Industria…,* pp. 269-277.

(Plaza de toros de Rodríguez Ayuso, Circo Price, Teatro de la Princesa, hoy María Guerrero) así como en numerosos elementos decorativos de comercios, mobiliario urbano etc., sin olvidar la presencia del hierro en puentes, y edificios industriales[258]. (**Fig. 26**)

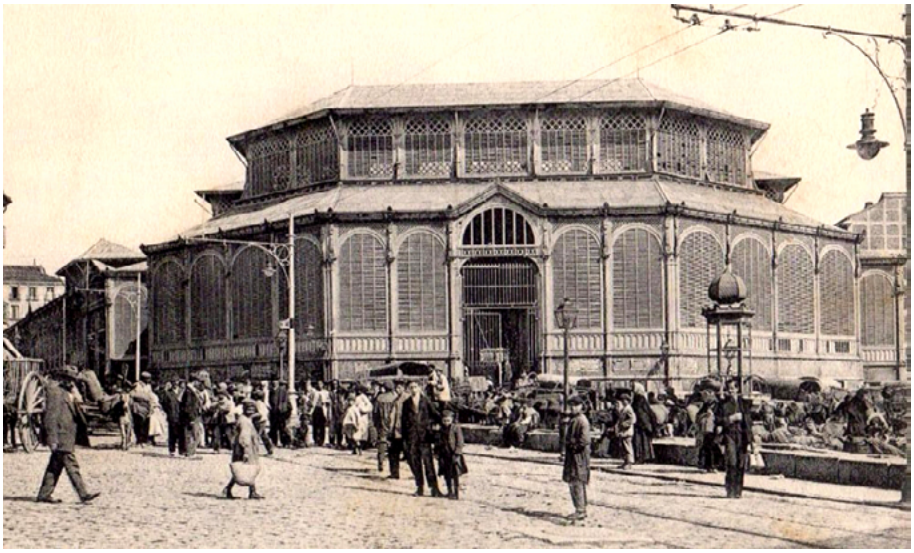


Fig. 26: Mercado de la Cebada hacia 1900 (Postal sin circulación). Foto Lacoste. Fuente: jmolina1946 (Alcorcón, Madrid). Antigüedades, arte, libros y coleccionismo

6.3. Los estilos historicista y ecléctico, recurso arquitectónico grandilocuente para las nuevas funciones urbanas muy exigentes en imagen

Los estilos historicistas también gozaron de una amplia acogida en el Madrid de las décadas de transición del siglo XIX al XX más o menos modificados respecto a los originales o combinando elementos de diversa procedencia estética. Como ya se ha indicado, en los edificios institucionales prevaleció ora el estilo neoclásico (Biblioteca Nacional), ora el neoplateresco (Banco de España), ora el neobarroco (Ministerio de la Marina). Sin embargo, en la arquitectura de las iglesias y complejos conventuales prevaleció el neogótico, por ser considerado el verdadero "estilo cristiano", del que subsisten numero-

[258] Una más detallada información sobre la presencia del hierro en la arquitectura e ingeniería madrileñas, pero también de su incidencia en la expansión de la industria de la fundición en Madrid, se encuentra en ARBAIZA BLANCO-SOLER, Silvia, *Desarrollo de una capital,* Madrid, Editorial La Librería, pp. 189-198.

sos ejemplos dispersos por el Ensanche con ejemplares tan genuinos como la iglesia de *Ntra. Sra. De los Ángeles* de la calle Bravo Murillo, la de *La Milagrosa* en la calle García de Paredes o la *Basílica de la Anunciación* en plena calle Goya[259]. Se quedó en proyecto el que habría sido sin duda el templo de mayores dimensiones y categoría eclesiástica de Madrid; hablamos de Catedral de la Almudena, cuyo primer proyecto en riguroso estilo neogótico salió del estudio de Francisco de Cubas González-Montes, que, aunque no se llegó a construir en dicho estilo, al menos nos legó en su cripta una muestra interesante de estilo neorrománico, muy raro en Madrid, inaugurada en 1911[260]. Con menor implantación en Madrid pero con la misma función religiosa el estilo neobizantino dejó algunos excelentes ejemplos, de los que el único realizado por completo según el proyecto original fue la iglesia de San Manuel y San Benito (1903-1910), que alza su esbelta estampa en las proximidades del parque del Retiro. Peor fortuna corrió la *Real Basílica de Atocha*, que, impulsada por la propia Reina Regente, habría de asumir un papel político-institucional como iglesia de corte y *Panteón de Hombres Ilustres*; el ganador del concurso convocado al efecto (1890) resultó ser el arquitecto Fernando Arbós Trementi con un proyecto de estilo neobizantino, del que tan sólo se llegó a construir entre 1892 y 1899 el claustro-panteón y la torre- campanile, quedando aplazada hasta los años 20 la reconstrucción de la iglesia, aunque sin seguir el proyecto original. Del mismo autor junto con José Urioste sería el proyecto ganador del concurso convocado por ayuntamiento Madrid en 1877

[259] He tomado la expresión "estilo cristiano", referida al neogótico, del artículo de Pedro NAVASCUÉS "Madrid, ciudad y arquitectura (1808-1898)", en FERNÁNDEZ GARCÍA, Antonio (dir.), *Historia de Madrid*. Madrid, Editorial Complutense, 1993, p. 434. En el citado artículo hay también una referencia al convento de Las Salesas, que merece una aclaración pues su nombre completo de *Primer Monasterio de la Visitación* es debido a ser el directo heredero del histórico de las *Salesas Reales*, reconvertido en sede del Tribunal Supremo tras la exclaustración de las monjas en 1870. De hecho, el nuevo monasterio se halla a no más de un kilómetro de distancia del antiguo en el primer tramo de la calle de Santa Engracia, donde fue construido en 1883 con proyecto del Marqués de Cubas y financiación de Dña. María del Rosario Wall Fernández de Córdoba sobre una manzana completa del Ensanche. La iglesia del monasterio es, sin duda, uno de los ejemplos más genuinos del neogótico madrileño a lo Violet-leDuc, del que era un ferviente seguidor el propio Marqués de Cubas.

[260] Francisco de Cubas y González Montes (1827-1899), arquitecto, hombre de negocios, diputado, alcalde de Madrid durante 25 días y marqués de Cubas a título póstumo, reproduce a escala más reducida en el reinado de Alfonso XII el papel jugado por el Marqués de Salamanca en el de Isabel II. Su propuesta para la catedral de la Almudena, tras sucesivas modificaciones y retrasos, sería concluida en la segunda mitad del siglo XX con proyecto de Fernando Chueca en un estilo de difícil adscripción. Sobre la propuesta neogótica de Cubas para la catedral de Madrid remitimos a Pedro NAVASCUÉS, "La obra arquitectónica del Marqués de Cubas (1826-1899)", *Villa de Madrid, Vol.* 9 (1972), nº 34, pp. 19-31.

para la construcción de la llamada *Necrópolis del Este* sobre unos terrenos de 120 ha ubicados en el paraje de La Elipa pertenecientes al antiguo municipio de Vicálvaro, que serían comprados e incorporados al municipio de Madrid con esta finalidad[261]. El nuevo cementerio, llamado a sustituir siete de los 12 cementerios existentes en Madrid en aquellas fechas, se planteó como una auténtica nueva ciudad con planta en cruz griega y perfectamente adaptada a la topografía, aunque ni su tamaño ni su estilo arquitectónico se corresponda con el actual. De hecho, la actual *Necrópolis del Este* o *Cementerio de la Almudena* se compone de varias piezas creadas a lo largo de las décadas finales del siglo; la primera gran trasformación del proyecto original se produjo cuando en 1984, coincidiendo con la epidemia de cólera de ese año y, antes de la conclusión de las obras, hubo que habilitar en la zona un *Cementerio de Epidemias,* el cual, junto con el *Cementerio Civil* creado también en 1884, quedaron integrados en el proyecto final. En todo caso, el mayor cambio en la imagen formal de la necrópolis se produjo a partir del proyecto de reforma de 1902, encomendado al arquitecto municipal Francisco García Nava, que mantuvo el trazado original de Arbós y Urioste, pero les dio una nueva solución estética a todos los elementos arquitectónicos del cementerio, consiguiendo crear así el único conjunto plenamente modernista de Madrid y uno de los mejores de Europa[262].

Como síntesis y superación de los lenguajes historicistas hay que entender la arquitectura ecléctica, cuya aportación a la imagen de Madrid entre los siglos siglo XIX y XX fue definitiva allí donde se estaba consumando el tránsito del Madrid capitalino al Madrid metropolitano, fundamentalmente a lo largo de los dos grandes ejes históricos de la calle de Alcalá y Prado-Recoletos-Castellana y del recién creado de la Gran Vía. El mismo término de ecléctico implica la combinación parcial de elementos y estéticas aportadas por los distintos estilos historicistas para conseguir crear la imagen grandilocuente que se quería transmitir en consonancia con el tipo de cliente que hacía el encargo arquitectónico: organismo público, la gran empresa industrial o financiera para sus sedes centrales, pero también hoteleras o inmobiliarias con destino a las clases surgidas de la terciarización de la economía ma-

[261] El proceso de anexión a Madrid de los terrenos de *La Elipa*, emprendido por el alcalde José Abascal en 1876, no se haría sin resistencia del ayuntamiento de Vicálvaro, que dilataría el acuerdo municipal hasta que el Gobernador Civil de la provincia hubo de dictar en 1884 una orden imponiendo la inmediata anexión.

[262] Una completa síntesis del complejo funerario de La Almudena desde el punto de vista urbanístico y arquitectónico puede encontrarse en la ficha de *Arquitectura de Madrid*, "Cementerio de Ntra. Sra. de la Almudena", Madrid, Fundación Arquitectura COAM, 2014. La ficha incluye resumen de arquitectura y arquitectos, sinopsis del proyecto, bibliografía etc. Disponible en: http://www.guía-arquictura-madrid-coam.org/#inm.F3.73. Consultada: 30.06.2020.

drileña. Se trata, sin duda, del estilo más representativo de las aspiraciones cosmopolitas que se respiraban en el Madrid de entresiglos[263]. Un cliente muy asiduo de esta modalidad arquitectónica fue el sector financiero (gran banca y compañías de seguros) para sus sedes en Madrid, cuyos primeros ejemplos datan de finales del siglo XIX y cuyo ejemplo más representativo fue el edificio construido en la confluencia de las calles de Alcalá con Sevilla para *La Equitativa* entre 1882 y 1891 con proyecto de Grases y Riera creando allí un hito arquitectónico al igual que años después (1910) lo haría entre Alcalá y Gran Vía la sede de *La Unión y el Fénix* con el inconfundible aire francés que le dieron los arquitectos Jules y Reymond Ferrier ganadores del concurso convocado al efecto[264]. Les tomaron el relevo como focos emisores de imagen urbana la floración de sedes bancarias construidas en la misma zona durante el primer tercio del siglo, colaborando eficazmente a dar cara a la *city* madrileña, cuyos ejemplos más notables fueron la del Hispano-Americano (1903-1905) con proyecto de Eduardo Adaro y la del Bilbao (1919 1922) proyectado por Ricardo Bastida. Íntimamente vinculados a los viajes de negocios de los ejecutivos de las actividades financieras compartieron estilo ecléctico los dos grandes hoteles, no por casualidad ubicados en las proximidades del triángulo financiero: el Ritz (1908) de Charles H. Mewes y el Palace (1910-1913) con proyecto de Eduardo Ferrés y León Monnoyer; igual argumentación valdría para el *Casino de Madrid*, que exhibe su exuberante arquitectura desde 1910 en la acera de los impares de la calle de Alcalá, justamente enfrente de La Equitativa, con proyecto de Luis Esteve y José López Salaberry. Equivalentes muy similares a estos hallaremos en el primer tramo de la Gran Vía adornado de grandes arquitecturas eclécticas, entre ellas las de varios casinos elitistas (Gran Peña, Militar y Círculo Mercantil). (**Fig. 27**)

[263] Particular importancia en la génesis del Eclecticismo tuvo el movimiento estético de origen francés denominado "estilo *Beaux Arts*", cuya influencia se difundió por toda Europa a caballo entre los dos siglos y cuyo efectismo es el resultado de la utilización de elementos arquitectónicos y decorativos de una forma totalmente libre con un solo objetivo: impresionar. A la versión más genuinamente madrileña, ya en el siglo XX, la ha denominado José Ramón ALONSO PEREIRA como "Estilo Alfonso XIII" en: *Madrid, 1898-1931…,* pp. 79-84.

[264] El desembarco de las compañías de seguros se realizó en fecha tan temprana como 1864, protagonizado por La Unión y el Fénix, en aquel momento atraídas por el negocio de los seguros contra incendios surgido al calor de la construcción del Ensanche; sin embargo, las más grandes de las que operaban en Madrid en los años 20 no tenían más de 10 años, como nos informa SÁNCHEZ PÉREZ, Francisco, "Madrid, 1914-1923…", p. 57.

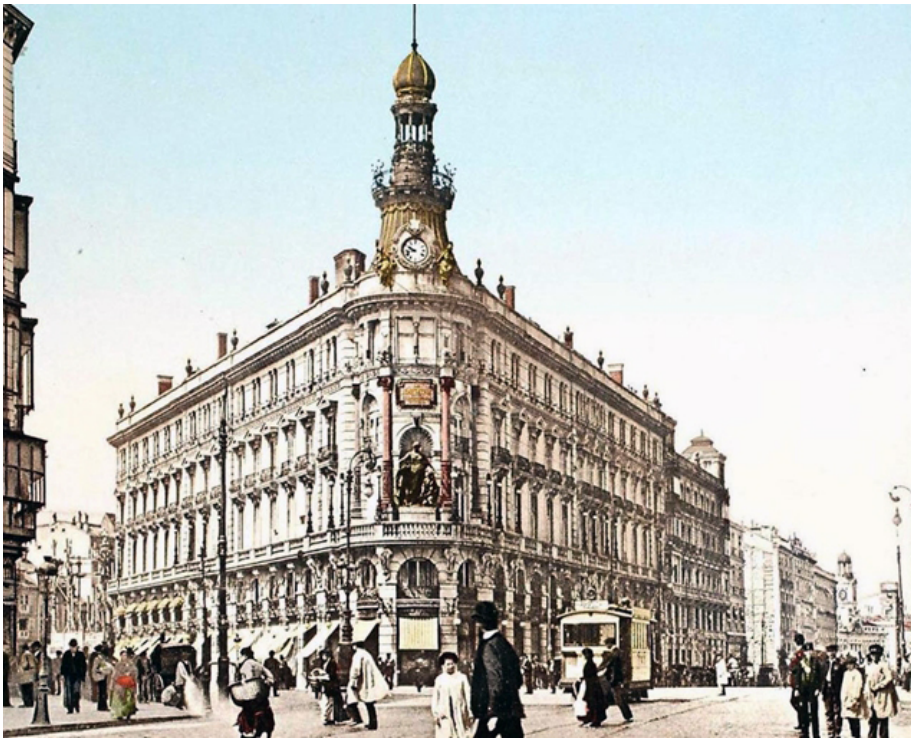


Fig. 27: Edificio central de la compañía de seguros "La Equitativa" (1890), integrada en el grupo empresarial de la Société Générale de Crédit Mobilier.
Fuente: Museo Reina Sofía (Anónimo).

6.4. El neomudéjar, un estilo multiuso omnipresente en la arquitectura madrileña de entresiglos

De entre todos los estilos historicistas recuperados para la arquitectura madrileña en el período considerado ninguno como el neomudéjar llegó a tener una presencia tan generalizada e intensa en la construcción de la imagen de la ciudad; hasta tal punto que llegó a adquirir una cierta carta de naturaleza, algo así como el genuino estilo madrileño[265] e, incluso yendo más lejos, hubo quien consideró al mudéjar como "la aportación más netamente española a la historia de la arquitectura y como el estilo propio de

[265] Quizá el mejor rótulo para definir el arraigo en Madrid del neomudéjar lo utilizó Pedro NAVASCUÉS en su capítulo "El neomudéjar como expresión castiza del historicismo", integrado en su ya clásico libro: *Arquitectura y arquitectos madrileños del siglo XIX*, Madrid, Instituto de Estudios Madrileños, 1973, pp. 227-236.

nuestro pueblo, síntesis de culturas y civilizaciones"[266]. Con raíces históricas en los siglos bajomedievales, se integró en la onda del tradicionalismo arquitectónico que invadió de edificios "neo" las ciudades españolas desde la arquitectura doméstica hasta la institucional pasando por la religiosa, la festiva y la industrial. Madrid fue un ejemplo representativo de la omnipresencia de este estilo arquitectónico de ladrillo, modesto por los materiales que utilizaba pero dotado de una gran vistosidad decorativa de inconfundibles resonancias andalusíes de ascendencia islámica[267]; de hecho, el neomudéjar dejó su impronta tanto en las fachadas de ladrillo visto de tramos de calle y sectores del casco histórico, en su perímetro de rondas y hasta en manzanas completas del Ensanche, sin olvidar hitos tan representativos del paisaje urbano madrileño como las Escuelas Aguirre. Sin embargo, fueron pocos los palacios y viviendas de lujo construidas en este estilo, ya que las clases adineradas aristocráticas y burguesas preferían los estilos afrancesados o historicistas por considerar que emitían una imagen más acorde con su posición social[268].

Fueron muy otros, pero no menos dignos, los usos a los que se dedicaron la enorme nómina de edificios neomudéjares madrileños, cuya construcción se concentraría mayoritariamente en el período 1880-1910, salvo la muy notable excepción de la *Plaza de Toros de Las Ventas*, inaugurada el año 1931. Una parte muy sustancial del censo neomudéjar en Madrid tuvo alguna relación con la religión católica y sus organizaciones y consistió en iglesias, conventos, centros docentes y, de forma muy llamativa, en instalaciones de beneficencia para los grupos sociales más vulnerables (niños,

[266] Así lo asumía el romanticismo español y lo formuló en término académicos el famoso discurso de ingreso el año 1859 en la *Real Academia de Bellas Artes* de José AMADOR DE LOS RÍOS sobre "El Estilo Mudéjar en la Arquitectura". Una síntesis de la idea central de dicho discurso que aparece entrecomillado en el texto procede de Carlos DE SAN ANTONIO: "Las nuevas experiencias arquitectónicas", en PINTO CRESPO, Virgilio (dir.), *Madrid Atlas Histórico de la Ciudad, 1850-1939*. Madrid, Fundación Caja Madrid y Editores Lunwerg, 2001, p.188.

[267] Justamente, la arquitectura mudéjar medieval formaba parte del exotismo que tanto atrajo a los viajeros románticos llegados a España a mediados del siglo XIX, de lo que algunos como Richard Ford, Gustave Doré y Charles Davillier dejaron constancia en sus libros de viajes, según ha demostrado LOPEZ SALIDO, Pedro Victorio, "La formulación del estilo mudéjar en el siglo del Romanticismo: una propuesta de estudios desde la literatura de viajes". *De Arte* (Madrid), nº 13 (1974), p 191.

[268] Entre ellos sobrevive en las cercanías de la Glorieta de Quevedo, aunque en estado de absoluto abandono, el palacete del Marqués de Salados, construido en 1883 con proyecto de Rodríguez Ayuso para Joaquín Núñez Pernías, titular del citado marquesado. Comparte abandono con el Hospital Homeopático, en el que se hallaba integrado como edificio de administración y servicios.

mayores y mujeres) en forma de hospitales, asilos u hospicios, entre los más frecuentes. Coincidía esta eclosión de servicios asistenciales gestionados por la Iglesia con la llamada "paz religiosa", que, tras los episodios desamortizadores del silgo XIX, fue inaugurada por la Restauración borbónica en 1875 y que se prolongaría hasta la II República dando como resultado un espectacular aumento de las órdenes religiosas, especialmente las femeninas, muchas de ellas procedentes de Francia[269]. Dos rasgos a destacar en la gestación de este tipo de instituciones de beneficencia fueron, en primer lugar, la protección recibida de destacados miembros de la nobleza o de la alta burguesía en forma de donación de los terrenos y, en muchos de casos, de financiación de las obras; el segundo fue la preferencia por aquellas zonas del Ensanche donde el precio del suelo aún era asequible por su baja ocupación e incluso, en algunos casos, por la falta de urbanización[270]. No es por ello casual que, en un sector de la cuadrícula del Ensanche, concretamente en la parte alta del barrio de Salamanca recorrida por las calles Claudio Coello, Núñez de Balboa, Juan Bravo y Velázquez, coincidieran tres instituciones religiosas alojadas en sendos edificios neomudéjares; dos de ellas eran instituciones de beneficencia (el *Asilo Provincial Nuestra Sra. De las Mercedes* y El *Asilo de Huérfanos del Sagrado Corazón*, construido con proyecto realizado de forma altruista por el marqués de Cubas) y una tercera, el segundo convento de clausura de la *Concepción Jerónima*, reubicado con proyecto de José Marañón en la calle Lista (hoy Ortega y Gasset)

[269] Así lo demuestra el dato de que entre 1875 y 1923 se instalaran en Madrid 46 nuevas comunidades masculinas y 142 femeninas, mayoritariamente dedicadas a actividades docentes y asistenciales en base a los acuerdos del primer *Concordato del Estado Español con la Santa Sede*, firmado en 1851, siendo presidente del Consejo de Ministros Juan Bravo Murillo, del partido Moderado. Más información y cartografía sobre la localización de las nuevas fundaciones conventuales en la zona norte de Madrid puede encontrarse en VELASCO MEDINA, Fernando, "La Iglesia: reorganización, privilegio y crisis", en PINTO CRESPO, Virgilio (dir.), *Madrid Atlas Histórico de la Ciudad, 1850-1939*. Madrid, Fundación Caja Madrid y Editores Lunwerg, 2001, pp. 314-317.

[270] Esto explica las grandes dimensiones de las parcelas compradas, que en ocasiones ocupaban una manzana completa. Un análisis detallado sobre las diversas fórmulas utilizadas por las organizaciones religiosas para obtener el suelo donde instalarse puede encontrarse en la investigación realizada por PENEDO COBO, Julio: "Implantación del clero en el Ensanche norte durante la Restauración", en BAHAMONDE MAGRO, Ángel & OTERO CARVAJAL, Luis Enrique (eds.), *La Sociedad madrileña durante la Restauración, 1876-1931*, Madrid, Comunidad de Madrid-CIDUR, 1989, pp. 251-266. Sendos planos que reflejan la "colonización" por las comunidades religiosas entre 1900 y 1930 de los distritos del norte del Ensanche (Salamanca, Chamberí y Argüelles), cuya orientación social burguesa estuvo en sus propios orígenes, se pueden consultar en VELASCO MEDINA, Fernando, "La Iglesia: reorganización…", p. 316.

entre 1890 y 1967, previo traslado desde su primitiva localización en la calle homónima del casco histórico[271].

Como excepción, han conseguido sobrevivir al tiempo y a la especulación en los distritos del del Ensanche Norte algunas construcciones neomudéjares dedicadas a usos asistenciales y benéficos, vinculadas también a instituciones religiosas, pero han sido muchas más las dedicadas a la enseñanza en sus distintos niveles. Entre las primeras, manteniendo su función originaria, destacan el *Asilo de las Hermanitas de los Pobres* en Santa Engracia, las *Siervas de María* en la Plaza de Chamberí, el *Hospital de Venerables Sacerdotes Naturales de Madrid* en la calle de San Bernardo y, ya en el borde norte del Ensanche, el *Hospital de San José y Santa Adela,* adscrito durante muchos años a la Cruz Roja[272]. Transformado al uso docente, continua en la calle de Eduardo Dato la auténtica joya del neomudéjar-gótico madrileño, el *Colegio de San Diego y San Vicente*, integrado en el complejo educativo que posee en la zona la organización de San Vicente de Paul[273], aunque originariamente fundado como colegio-asilo de niñas huérfanas con capacidad para 200 camas por las Hermanas de la Caridad con la generosa protección de los marqueses de Vallejo; construido entre 1903 y 1906, es uno de los proyectos realizados en la zona con estética neomudéjar por el arquitecto Juan Batista Lázaro de

[271] Ninguna de las tres instituciones ha sobrevivido a la especulación desatada en la zona durante los años 60 y 70. En el solar de la primera (una manzana completa) se alzó un anodino edificio de oficinas de nombre también anodino: Eurocis. Mayor empaque arquitectónico, en cambio, tiene el Edifico Beatriz que ocupa el solar de la segunda Concepción Jerónima, actualmente confinada en la periferia norte de Madrid próxima a los cuarteles del Goloso. Igual suerte corrió otro gran complejo hospitalario de estilo neomudéjar, el *Asilo-hospital de San Juan de Dios*, construido sobre una parcela de 37.000 m2 procedente de una donación privada ya fuera del Ensanche, en la zona denominada *Las Cuarenta Fanegas* con fachada al Paseo de la Habana.

[272] Convertido en un gran complejo hospitalario, gestionando por la Comunidad de Madrid, el hospital de San José y Santa Adela, es fruto del ambiente filantrópico existente a principios del siglo XX entre la buena sociedad madrileña ante la ausencia de una sanidad pública. Construido el embrión original de cuatro pabellones y capilla por iniciativa de una fundación filantrópica privada con destino a la cura de enfermedades infecciosas, el proyecto en estilo gótico mudéjar lo firmó en 1893 el arquitecto José Marañón y Gómez Acebo, que no lo llegó a ver terminado en 1908. Una primera ampliación con el nombre de Dispensario de Cruz Roja tuvo lugar en 1924 sobre terrenos donados por la Compañía Urbanizadora Madrileña. Existe una tesis doctoral bajo el título "La fundación del Hospital de San José y Santa Adela", defendida en la Universidad Complutense de Madrid por su autor Vicente CORBATÓN BLASCO en 2017.

[273] A ella alude Galdós de forma explícita cuando en *Fortunata y Jacinta* describe a "estas órdenes modernas derivadas de la de San Vicente de Paúl, cuya modificación consiste en recoger ancianos, asistir enfermos o educar niños" (Procedencia de la cita: LOPEZ LANDY, Ricardo, *El espacio novelesco…,* p. 117).

Diego[274]. El anterior ejemplo abona la tesis de que han sido los colegios religiosos construidos en estilos historicistas los que mejor se han adaptado a los cambios producidos en Madrid a lo largo de más de un siglo así como a las transformaciones de la actividad educativa[275].

La anterior afirmación exige una matización según zonas dentro de la misma zona norte del Ensanche, pues, mientras la desaparición de este tipo de centros de enseñanza religiosos alojados en edificios historicistas ha sido prácticamente completa en el Barrio de Salamanca, su pervivencia es observable en el de Chamberí. Así, en el de Salamanca los supervivientes se limitan a dos grandiosos ejemplos de colegios privados de elite; el *Colegio del Pilar*, gestionado por los Hermanos Marianistas y construido en estilo neogótico en 1915 con proyecto de Aníbal Álvarez, aunque destinado inicialmente a un uso benéfico-social[276], se acabó convirtiendo en el más exclusivo de los colegios privados de Madrid con exalumnos en todas las profesiones y formaciones políticas; En el mismo segmento social cabe incluir el colegio *Nuestra Señora de Loreto*, de las madres ursulinas, que, construido en 1889 siguiendo el proyecto de Juan Bautista Lázaro de Diego[277], yergue su majestuosa fachada

[274] Similar evolución experimentó el Real Colegio Nuestra Señora de Loreto, creado como fundación real por Felipe II en el siglo XVI "para el amparo de niñas huérfanas". Tras muchas vicisitudes y cambios de ubicación en Madrid, al Real Colegio e Iglesia se les encontró la que sería su definitiva sede en la calle O'Donnell junto al paseo de ronda del Ensanche; construido en estilo neomudéjar a partir de 1894 con proyecto del Arquitecto Mayor de Palacio, José Segundo de Lema con la colaboración de Enrique Repullés Segarra, el colegio fue reconvertido en colegio religioso de régimen normal gestionado por las religiosas agustinas. Más información y fotografías en: http://artemadrid.wordpress.com/2011/01/23/real-colegio-de-nuestra-senora-de-loreto/. Consultado: 2.07.2020.

[275] Una estimación aproximada elevaría a más de 100 los colegios que desde los años 50 habrían abandonado la zona norte del Ensanche por motivos muy dispares: pérdida y envejecimiento de la población residente, obsolescencia de las instalaciones, falta de espacio para las actividades formativas complementarias (gimnasios, campos de deportes etc.) o, simplemente, para aprovechar las jugosas plusvalías de un suelo cada vez más cotizado con destino a actividades terciarias (oficinas y comercio de lujo, por ejemplo) o para la inversión en inmobiliario de algo standing. Más información sobre el proceso de migración a la periferia de Madrid de los colegios de elite puede encontrarse en FRAGUAS, Rafael, "Los centros religiosos de enseñanza adaptan programas e instalaciones para sobrevivir en el centro de Madrid", *El País,* 24.03.1997.

[276] Según la información de que disponemos, el edificio había sido financiado por la Duquesa de Sevillano, conocida filántropa de origen francés radicada en Guadalajara. Su repentina muerte dio al traste con sus proyectos para el inmueble, lo que facilitó su adquisición por la orden Marianista para dedicarlo a colegio a partir del curso de 1922.

[277] El arquitecto Juan Bautista Lázaro dejó su huella en un buen número de edificios para uso docente en el Ensanche Norte, sobre todo en Chamberí, siendo característico de su estilo la mezcla de elementos neogóticos y neomudéjares, lo que hace difícil a veces su adscripción a una determinada estética. Más información en Biblioteca Digital de Madrid, Consultada el 2.07.2020. Disponible en: www.memoriademadrid.es/buscador.php?accion=VerFicha&id=18729.

neomudéjar en el centro de una manzana del ensanche con vistas a la calle Príncipe de Vergara[278]. (**Fig. 28**)

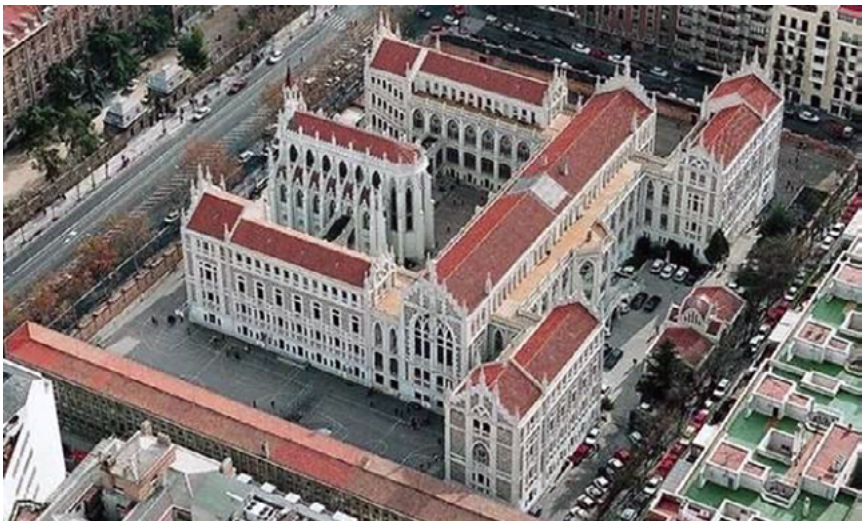


Fig. 28: Colegio de El Pilar de Madrid (Hermanos Marianistas), prototipo de colegio privado para los hijos de las elites política, económica y profesional de Madrid Disponible en: https://www.eleconomista.es/status/noticias/7093839/10/15/-El-Pilar-de-Madrid-la-verdad-os-hara-libre.html

Muy otro ha sido el devenir histórico del estilo neomudéjar en el distrito de Chamberí, donde continúan ocupando sus antiguas ubicaciones (aunque no siempre para el mismo uso) una colección de construcciones neomudéjares, que tienen como común denominador su inicial vinculación religiosa[279]. Los

[278] Se da la circunstancia de que ambos colegios ocupan sendas manzanas completas a ambos lados y a la misma altura de calle la Príncipe de Vergara, una de las zonas más revalorizadas de Madrid.

[279] No era muy favorable la opinión de Galdós sobre este tipo de construcciones ni sobre los usos a los que se destinaban, de lo que dejó constancia en *Fortunata y Jacinta* cuando afirmaba: "Como por encanto hemos visto levantarse en aquella zona grandes pelmazos de ladrillo, de dudoso valor arquitectónico, que manifiestan cuán positiva es aún la propaganda religiosa y qué resultados tan prácticos se obtienen del ahorro espiritual". La cita procede de LÓPEZ-LANDY, Ricardo, *El espacio novelesco…,* p. 117. Sin embargo, en otras ocasiones el autor se manifiesta más benevolente con estas instituciones, como fue el caso del convento de "Las Micaelas", donde ingresaría un tiempo Fortunata, según se desprende de la reconstrucción realizada por Eduardo VALERO GARCÍA en su blog https://historia-urbana-madrid.blogspot.com/2018/08/. Gracias a él se conocen con detalle y gran apoyo cartográfico la ubicación en la parte alta de Chamberí de esta y otras iniciativas de beneficencia religiosa coetáneas.

centros docentes son, sin duda, los más abundantes y dentro de ellos, los benéfico-docentes, que, al menos en sus orígenes y por sus destinatarios diferían de los elitistas del barrio de Salamanca; también fueron distintos por la entidad promotora (*Hijas de la Caridad de San Vicente de Paul*), que configuró un complejo asistencial y educativo entre las calles de Eduardo Dato y José Abascal, en donde se mantiene con tres centros: el ya descrito colegio-asilo de la calle de Eduardo Dato, el asistencial de la calle Martínez Campos y el colegio-convento de la calle José Abascal, construido entre 1905 y 1906 con proyecto de Rafael Martínez Zapatero, cuyas instalaciones, en un austero neomudéjar, destinadas al uso benéfico-docente[280], aún ocupan una manzana completa entre José Abascal y García de Paredes. Por su parte, la *Congregación de los Padres Paules* también actuó en la manzana contigua con similares objetivos asistenciales[281], además de crear allí sus instalaciones centrales en Madrid y construir la basílica de su patrona, La Milagrosa. Similar origen tuvieron el colegio *La Salle-San Rafael* y el complejo formativo de los jesuitas, ambos fundados como instituciones benéficas y patronatos de obreros[282] en la calle Guzmán el Buenos y el Paseo de Areneros, hoy calle Alberto Aguilera, respectivamente. Los dos centros coetáneos eligieron, pues, el sector noroeste del Ensanche, el menos ocupado por la edificación aún a principios del siglo XX y que entonces estaba muy lejos de su actual perfil sociodemográfico medio-alto, siendo de destacar que ambos han experimentado la misma evolución que la población de su entorno. Creado en 1903 con el nombre de Colegio de San Rafael como humilde escuela de barrio bajo el paraguas benéfico-educativo, incorporó a su nombre original el de los Hermanos de La Salle, que lo han venido gestionando hasta la actualidad. Com-

[280] El edificio principal fue dedicado inicialmente al asilo de San Nicolás para convalecientes. Más información sobre la presencia de las órdenes religiosas en Chamberí puede encontrarse en el artículo de JIMÉNEZ BLANCO, Beatriz Cristina, "La ocupación del suelo por parte de las órdenes religiosas en el sector oriental de Chamberí", *Anales de Geografía de la Universidad Complutense,* Volumen extraordinario (2002), pp. 293-302.

[281] Reconvertidos después de la Guerra Civil (1944) en el actual Hospital de La Milagrosa, ha estado integrado en la *Asociación de Hospitales Católicos de Madrid* hasta su reciente adquisición por el Grupo Vithas, conglomerado hospitalario privado vinculado financieramente a CaixaBank.

[282] Los *Patronatos de Obreros* de principios del siglo XX fueron obras sociales de la Iglesia destinadas a fomentar entre los obreros la fe católica y las buenas costumbres, así como a favorecerlos moral y materialmente; en su creación tuvieron un papel relevante ciertas órdenes religiosas como los paules y los jesuitas, siendo considerados como precedentes de los sindicatos católicos. Como definición podría valer la siguiente: "agrupación de trabajadores en derredor de personas o entidades que los educan, los preservan y les proporcionan recreos", *La Paz Social*, 1909, p.293, cita procedente del artículo del sociólogo Juan José CASTILLO: "Modulaciones ideológicas del catolicismo social en España: de los círculos a los sindicatos", *Revista Española de la Opinión Pública,* nº 45 (1975), p. 55.

partió con los jesuitas de Areneros el mismo arquitecto Enrique Fort y Guyenet, quien, en colaboración con Luis Esteve, realizó entre 1903 y 1907 en vistoso estilo neomudéjar el edificio principal de este colegio, en el que se ha producido, al mismo tiempo que lo hacía el propio barrio, una evolución de su alumnado hacia una clientela de clase media como colegio concertado y bilingüe.

Quizá el caso más llamativo de esa misma evolución, incluso acentuada, sea el de los jesuitas, cuyos orígenes en esta zona del Ensanche se remontan también a 1903, cuando la marquesa viuda de Vallejo donó a la orden dos millones de pesetas para apoyar una iniciativa educativo-social destinada, en la mejor tradición paternalista, a la moralización de los obreros y de sus hijos. Con este telón de fondo los jesuitas pusieron en marcha un programa formativo de enseñanza técnica para obreros pero también para la formación de las clases medias. Para los hijos de obreros, inspirándose previamente en iniciativas desarrolladas en Francia y en Bélgica, los Jesuitas crearon una escuela gratuita de aprendizaje profesional, en la que se les formaba en distintos oficios manuales (ajuste, forja, fundición carpintería, electricidad etc.), complementada posteriormente con el *Instituto Católico de Artes e Industrias* (ICAI), destinado a la impartición de enseñanzas técnicas, del que saldrían ya con titulación de peritos e ingenieros. Para acoger ambas líneas formativas se encargó la construcción de un nuevo edifico sobre el solar adquirido al efecto en el Paseo de Areneros al arquitecto Enrique Fort y Guyenet (1848-1908), considerado como uno de los representantes más destacados del estilo mudéjar en Madrid; de hecho, realizó en la zona varios ejemplos representativos de su maestría en el manejo del ladrillo como material arquitectónico y decorativo, entre ellos el construido entre 1903 y 1908 para el ICAI. Este edifico, a pesar de haberse desarrollado en varias fases para dar acogida a todos los espacios destinados a la actividad formativa y de gestión, incluida la espectacular capilla neogótica y un patio central, su imagen final es la de un conjunto homogéneo con el que se llegó a ocupar y ocupa una manzana completa entre las calles Alberto Aguilera y Santa Cruz de Marcenado. La tercera pieza del complejo formativo se incorporaría en 1909, consistente en el *Colegio de la Inmaculada y San Pedro Claver*, más conocido como *Colegio Areneros*, centro éste destinado a impartir enseñanzas medias para alumnos externos del resto de Madrid. Tal densidad de actividad educativa y técnica hizo necesario recurrir a la construcción de un edificio nuevo destinado a talleres para el que se contrató en 1908 a Antonio Palacios Ramilo sobre un solar próximo situado en la misma calle de Alberto Aguilera[283]. En el complejo

[283] Al contario que el complejo neomudéjar de Enrique Fort, que se conserva intacto con su configuración inicial dedicado a actividades docentes, el edificio de Palacios ha sido adaptado a la reorientación académica del centro, traducida formalmente en el "recrecimiento" del edifico de talleres con varias plantas acristaladas, que lo han desfigurado sustancialmente.

educativo de Areneros tuvo lugar una variante muy elocuente de las transformaciones ocurridas en el aparato formativo instalado en el Ensanche durante los primeros decenios del siglo XX en una doble dirección, la espacial y la sociológica. Una pieza que facilitó la reorganización espacial de las actividades formativas de los jesuitas en Madrid era otro centro docente de la Compañía inaugurado en 1880 dentro de la finca denominada "El Recuerdo", ubicada en el centro de Chamartín de la Rosa, entonces municipio independiente de Madrid, donada a los jesuitas por los Duques de Pastrana para la creación de un centro educativo[284]. Allí funcionó durante años la Facultad de Filosofía de la Compañía en un edificio neogótico del Marqués de Cubas ampliado en 1920 en estilo neomudéjar-gótico por Modesto López Otero. Fue en 1959 cuando se decidió que se trasladaran allí los alumnos, profesores y toda la comunidad de jesuitas del colegio de enseñanza media de Areneros, para lo que se construyeron nuevas instalaciones y donde continúa su actividad como colegio privado de clara orientación elitista. A partir de ese momento el histórico complejo neomudéjar de la calle Alberto Aguilera se reorientaría de forma exclusiva a impartir estudios superiores de Ingeniería (ICAI) y de Derecho y Dirección de Empresas (ICADE), integrados en uno de los campus que la *Universidad Pontificia de Comillas* tiene en Madrid, propiedad de la Compañía de Jesús. Atrás quedaron, pues, las enseñanzas profesionales para obreros sustituidos por un alumnado procedente de las clases acomodadas de la sociedad madrileña. (**Fig. 29**)

Sin salir de Chamberí merecen una mínima mención cuatro edificios de estilo neomudéjar con origen y devenir bien distintos: San Fermín de los Navarros en el Paseo de Eduardo Dato; la basílica de La Milagrosa en la calle de García de Paredes; la Funeraria de Galileo y el palacete de Don Guillermo de Osma en la calle Fortuny. Las tres primeras se crearon dentro de la órbita religiosa; *San Fermín de los Navarros*, sede de la antigua Real Congregación homónima, tras varias ubicaciones anteriores en Madrid, ocupa la actual desde que entre 1886 y 1890 fuera construido el templo con proyecto de los arquitectos Eugenio Jiménez Correa y Carlos Velasco Pintado, quienes utilizaron el estilo mudéjar en el exterior y el neogótico en el interior. La basílica-parroquia

[284] Los jesuitas continuaban así su antigua tradición educativa en Madrid, iniciada en 1572 con la fundación del *Colegio Imperial* (hoy Instituto de San Isidro), hecha posible por la dotación de la Emperatriz María de Austria, hija de Carlos I, con destino da la creación de un colegio gratuito, en el que estudiaron alumnos tan ilustres como Lope de Vega, Calderón de la Barca o Quevedo. Una detallada descripción del origen, organización académica y producción científica del Colegio Imperial y de sus ramificaciones hasta la expulsión de la Compañía en 1767 puede encontrarse en MIGUEL ALONSO, Aurora, "El Colegio Imperial de Madrid: un centro de estudios para la Corte", en *Madrid y la Ciencia. Un paseo a través de la Historia (I): siglos XVI-XVII,* Madrid, Instituto de Estudios Madrileños, 2018, pp. 49-72 (Biblioteca de Estudios Madrileños, XLVIII Ciclo de Conferencias).

Fig. 29: Sede central en Madrid de la Universidad Pontificia de Comillas (ICAI-ICADE), construida a principios del siglo XX para impartir enseñanza profesional a hijos de obreros.
Fuente: Wikipedia (L. García)

de *La Milagrosa* añade una pieza más a la nómina gótico-mudéjar de Juan Bautista Lázaro[285], que la proyectó en colaboración con Narciso Clavería; construida entre 1900 y 1904 por encargo de los Paules, fue consagrada ese mismo año. En cuanto a la *Funeraria de Galileo*, fue promovida por la *Sociedad de Pompas Fúnebres* con destino a cocheras para los vehículos dedicados a esta actividad y después reconvertida en tanatorio; inaugurado en 1898, el edificio, proyectado por Julio Martínez-Zapata en un sobrio neomudéjar de ladrillo visto, fue ampliado en 1905 hasta ocupar la manzana completa entre las calles Galileo y Blasco de Garay; en 1986 fue reconvertida en *Centro Cultural Galileo* de titularidad municipal[286]. Por su parte, el *Palacete de Osma*, el segundo palacete de Madrid construido en estilo neomudéjar, es el resultado de un encargo hecho al arquitecto Enrique Fort, que lo concibió como una palacete urbano con jardín interior dando un protagonismo visual en él a la

[285] Este mismo arquitecto, pero en estilo neogótico, dejó en este mismo barrio otra estimable obra: el santuario y convento de Ntra. Sra. Del Perpetuo Socorro, construidos entre 1892 y 1898. Se trata de un ejemplo más de la invasión de órdenes de origen extranjero, en este caso los Padres Redentoristas, llegados al Ensanche durante la etapa de la Restauración.

[286] La creación de *La Funeraria* en esta zona venía justificada por la existencia en su entono de cuatro cementerios, uno municipal (El del Norte) y tres pertenecientes a sacramentales. A pesar de que desde 1884 quedaron oficialmente cancelados estos cementerios, que serían sustituidos por la Necrópolis del Este, diversas circunstancias hicieron que en la práctica su clausura definitiva se retrasara varias décadas.

rica decoración de inspiración andalusí, enriquecida con azulejería de Daniel Zuloaga; fue construido entre 1889 y 1893, para alojar por expreso deseo de sus propietarios las colecciones y la biblioteca resultantes de su propia afición coleccionista y de sus antepasados; a tal fin en 1916 se constituyó la *Fundación y Museo de Valencia de Don Juan,* convertido posteriormente en Instituto; actualmente mantiene su condición de institución privada [287].

Fuera de los distritos del Ensanche Norte, quedan dos familias de edificios neomudéjares que, distribuidas por toda la ciudad, enriquecen la nómina de piezas aún superviviente en Madrid tras décadas de desconsideración para un estilo tan representativo del período de entresiglos[288]. Hay que admitir que fueron los edificios de uso académico los que mejor han resistido la actuación de la piqueta en las décadas del desarrollismo. Por orden cronológico, el más antiguo fue la sede de la *Facultad de Veterinaria* anterior a su traslado a la Ciudad Universitaria; construida entre 1877 y 1882 con proyecto de Francisco Jareño, se ha mantenido su uso educativo como *Instituto de Bachillerato Cervantes*. Otra importante pieza de arquitectura neomudéjar, construida entre 1883 y 1898 en las proximidades del antiguo hipódromo para alojar el *Colegio Nacional de Sordomudos y Ciegos* con proyecto de Velázquez Bosco, se conserva en perfecto estado, pero dedicada a un uso muy distinto al original, ocupada por el *Consejo Superior de la Defensa Nacional*. Quedan por citar otras dos piezas de estilo neomudéjar, de muy distinto origen y ubicación, que más han contribuido a la conformación a la imagen arquitectónica de Madrid; el primero, por formar parte de la "fachada" de Madrid hacia el valle del Manzanares y la Sierra: el *Seminario Conciliar*, cuya mole de ladrillo se levanta junto a San Francisco el Grande y frente a la colina ocupada por el Palacio Real. Construido a partir de 1901 con proyecto de Miguel de Olabarría y Ricardo García Guerret y modificado por Juan Moya, ocupa el solar del antiguo palacio de los Duques de Osuna siendo inaugurado en 1906[289]. Se mantienen, muy debilitadas por la falta de vocaciones sacerdotales, las actividades propias del

[287] Abierto a investigadores, el acceso del público se halla muy restringido.

[288] Una visión de conjunto sobre lo desaparecido y conservado del estilo neomudéjar en Madrid puede encontrase en el artículo de Victoria CATALINA: "Madrid cuenta con cuarenta importantes edificios de estilo neomudéjar", *El País,* 07.12.1980.

[289] Tras la creación por León XIII en 1885 de la *Diócesis de Madrid-Alcalá* segregándola de la *Archidiócesis de Toledo*, era obligado dotarla del correspondiente Seminario Conciliar, según lo establecido por el Concilio de Trento. Hubo un proyecto previo (1891) para construirlo en otra ubicación, atribuido al Marqués de Cubas entonces arquitecto diocesano. El fallecimiento en bancarrota de Mariano Téllez-Girón, XII Duque de Osuna y XV del Infantado, y la posterior subasta de sus propiedades dio la oportunidad al obispado para adquirir el palacio ducal, sobre cuyo solar, previa demolición en 1900, se construiría el seminario. Los jardines del palacio fueron comprados por el Ayuntamiento de Madrid para la creación de los jardines de las Vistillas.

seminario, complementadas con la sede parcial de la *Universidad Eclesiástica de San Dámaso*. (**Fig. 30**)

Fig. 30: Seminario Conciliar de la Diócesis de Madrid-Alcalá (1901) con mercado al aire libre en Las Vistillas
Fuente: Archivo Regional de la Comunidad de Madrid (Referencia: ES 28079 ARCM 0738R). Disponible en: http://www.madrid.org/archivos_atom/index.php/madrid-las-vistillas-y-seminario-conciliar-01%3Bisad

Con la arquitectura neomudéjar no concluye la aportación de la arquitectura de ladrillo a la actividad educativa entre los siglos XIX y XX. De inspiración también historicista, aunque combinada con el naciente racionalismo, sobre una colina dominando el Paseo de la Castellana,[290] se construyó entre 1910 y 1913 la *Residencia de Estudiantes*, vinculada a la *Junta de Ampliación de Estudios,* creada en 1907 bajo la inspiración de la *Institución Libre de Enseñanza* y precedente del actual *Consejo Superior de Investigaciones Científicas*. En las instalaciones de la Residencia, se combinaron la función investigadora en los laboratorios ubicados en el edificio denominado "El Transatlántico" con la residencial en los dos pabellones gemelos, dando como resultado un original

[290] Conocida por ello como *Altos del Hipódromo*, posteriormente recibiría los nombres de Colina del viento y *Colina de los Chopos*, este último atribuido al poeta Juan Ramón Jiménez, uno de los visitantes ilustres de la Residencia de Estudiantes.

complejo en ladrillo visto con proyecto de Antonio Flórez Urdapilleta. La que fue en los años 20 semillero de los intelectuales, escritores y artistas de la Generación del 27, actualmente ha recuperado un papel relevante en el panorama intelectual de Madrid[291]. Una imagen igualmente historicista con las resonancias palaciegas propias del eclecticismo emite el edificio construido entre 1892 y 1897 para el colegio evangélico *El Porvenir* en las proximidades de la glorieta de Cuatro Caminos.

Faltaría por hacer una breve alusión a algunas de las las numerosas iglesias dispersas por todo Madrid construidas en ladrillo según los cánones de la arquitectura neomudéjar, desde la dedicada a la *Virgen de la Paloma*, una de las advocaciones marianas más populares de Madrid en pleno casco histórico, hasta la fastuosa pieza neomudéjar de *San Miguel Arcángel* en Carabanchel, pasando por la iglesia de *La Concepción* de Ciudad Lineal, fundada como parroquia del nuevo barrio por el propio Arturo Soria. No podríamos cerrar este capítulo, dedicado a la contribución del estilo neomudéjar a la creación de la imagen del Madrid del siglo XX, sin hacer una referencia a las dos piezas que más han contribuido por su localización estratégica dentro de la ciudad, aunque para destinos bien diferentes: las *Escuelas Aguirre* y la *Plaza de Toros de Las Ventas*. Las Escuelas Aguirre, ubicadas en la calle O´Donnell frente al Retiro, se incardinan en uno de los grupos más numerosos de edificios neomudéjares, los dedicados a usos benéfico-sociales. No en vano fueron fundadas por Lucas Aguirre Juárez, un rico comerciante filántropo, con destino la educación de las niñas sobre unos terrenos cedidos por el Ayuntamiento de Madrid. Con proyecto de Emilio Rodríguez Ayuso, las escuelas incluían todo un conjunto de instalaciones docentes poco frecuentes para la época (gimnasio, biblioteca, sala de música, museo escolar etc.), que las alineaban con las corrientes pedagógicas más avanzadas del momento; iniciada su construcción en 1881, fueron inauguradas en 1886. Desde el punto de vista constructivo, el arquitecto hizo uso del ladrillo con absoluta fidelidad a la inspiración andalusí hasta el punto de incorporar la que bien podría considerarse una réplica de las antiguas torres mudéjares, una torre de 37 m de altura rematada por un cuerpo de hierro y cristal. Dependientes administrativamente del ayuntamiento desde 1911, las escuelas se cerraron como centro escolar en los años 70 pasando a ser ocupadas por oficinas municipales; desde 2006 aloja una de las dos sedes, junto a Córdoba, de la *Casa Árabe* en España, donde se celebran diversas actividades culturales relacionados con las culturas española e islámica, siendo gestionada por un consorcio de instituciones españolas de ámbito estatal, comunitario y local. El segundo hito, prácticamente

[291] Baste decir que algunos de los artistas españoles más relevantes del momento fueron colegiales de la Residencia como García Lorca, Salvador Dalí y Luis Buñuel, pero también científicos como Cajal u Ochoa y pensadores como Miguel de Unamuno.

epígono del neomudéjar en Madrid, la Plaza de Toros de Las Ventas, vino a sustituir a la construida en la zona de Goya en 1874 con proyecto de Rodríguez Ayuso y Álvarez Capra, demolida en 1934 tras la inauguración de la actual[292]. La nueva *Plaza de Toros de las Ventas del Espíritu Santo*, su nombre oficial por el barrio en que se levantó allí donde finalizaba el término municipal de Madrid y comenzaba la barriada suburbial de Las Ventas perteneciente entonces al municipio de Vicálvaro, puede bien considerarse la obra póstuma del neomudéjar madrileño; no en vano el proyecto original del Arquitecto José Espelius, cuya ejecución se inició en 1919, no se concluyó hasta 1931 bajo la dirección de Manuel Muñoz Monasterio, un arquitecto formado en el movimiento moderno y en el racionalismo y que, por tanto, se limitó a desarrollar el primitivo proyecto neomudéjar[293].

Fuera ya de la arquitectura religiosa y educativa también en la industrial tuvo presencia el estilo neomudéjar aportando al patrimonio construido de Madrid algunos ejemplos dignos de mención. Entre ellos y dentro del sector privado destacamos la primera fábrica de hielo y cerveza de Mahou, construida en la calle Amaniel siguiendo planos de Francisco Andrés Octavio entre 1891 y 1894; ampliada por Salaberry entre 1899 y 1900, se le sumarían otras obras y ampliaciones a lo largo del siglo XX; fue rehabilitada a finales del pasado del siglo XX, conservando las fachadas y la chimenea, para su conversión en sede del archivo regional, si bien finalmente recaló allí el *Centro Cultural de ABC dedicado al Dibujo y la Ilustración*. Más reciente y de mucho mayor tamaño, a partir de 1911 comenzaba la construcción en la dehesa de la Arganzuela del *Matadero Municipal y Mercado de Ganados*, cuya necesidad se hacía sentir desde finales del siglo XIX ante el crecimiento de la ciudad y los problemas de higiene de las antiguas instalaciones; su construcción fue lenta pues se prolongó hasta 1924 bajo la dirección del arquitecto Luis Bellido y del ingeniero José Eugenio Ribera[294].

[292] Su solar sería ocupado décadas más tarde por el Palacio de los Deportes.

[293] Manuel Muñoz Monasterio, un arquitecto muy ligado a los encargos de las administraciones, tuvo en su obra privada una manifiesta preferencia por la arquitectura de ocio como estadios y complejos deportivos. Más información sobre su trayectoria en este tipo de construcciones puede encontrarse en RIPOLL GÓMEZ, Carlos y Virginia RIPOLL TOLOSANA, "Arquitectura de ocio en Manuel Muñoz Monasterio", en COUCEIRO NÚÑEZ, Teresa (coord.), *Primer Congreso Pioneros de la Arquitectura Moderna Española,* Madrid, 2014, pp. 813-822.

[294] Tan lenta que dio tiempo para ampliar el proyecto inicial del complejo, que pasaría de los 48 edificios de 1911 a los 64 de 1921, siguiendo el modelo alemán de pabellones aislados relacionados entre sí mediante viales y presididos por un Pabellón de Servicios Centrales, la "Casa del Reloj", situada sobre el eje principal de conjunto, actualmente reconvertida en *Centro Cultural del Distrito de Arganzuela*.

6.5 Antonio Palacios, muñidor de la imagen del Madrid más cosmopolita

Si algún arquitecto ha dejado en la imagen del Madrid de las primeras décadas del siglo XX un mensaje más claro de modernidad y cosmopolitismo fue Antonio Palacio Ramilo (1874-1945), cuyas obras comparten muchos rasgos formales con el eclecticismo, combinados con elementos historicistas y clasicistas, magnificados de forma tal que lo convierten en un estilo muy personal y profundamente creativo de difícil clasificación[295]. El resultado es un alarde de grandiosidad, por lo que no es de extrañar que fuera el estilo preferido para construir los edificios representativos de la riqueza y opulencia de la nueva clase empresarial mercantil y financiera madrileña[296]. Un ejemplo elocuente de ello es la sede del *Banco del Río de la Planta* (el de Las Cariátides"), construido entre 1910 y 1918 en la esquina entre Alcalá y Barquillo. Por otra parte, su gusto por el "gigantismo monumentalista" encajaba muy bien con las aspiraciones de las instituciones por integrar Madrid en las tendencias metropolitanas presentes ya en otras grandes ciudades europeas. Así parecen demostrarlo edificios públicos tan monumentales como el *Palacio de Comunicaciones* (1904-1917) o el *Círculo de Bellas Artes* (1919), en el que quedaba patente la ubicación de Palacios entre el clasicismo y el énfasis metropolitano, según expresión de Alonso Pereira[297]. No es casual que todos

Tan extenso complejo construido, perdida su función original en la década de los 80, ha constituido un excelente 'contenedor', en el que se irían alojando, a medida que se rehabilitaba, una gran variedad de actividades culturales, sociales, deportivas y administrativas del propio ayuntamiento. Destaca entre ellas la conversión a partir de 2005 de un sector de las naves en el centro cultural *Matadero Madrid Centro de Creación Contemporánea,* donde se desarrolla un amplio programa cultural con salas de arte, cine documental, teatro, talleres, etc.

Sobre ambos edificios industriales de estilo neomudéjar existen sendas fichas con más información, planos y fotos en el trabajo de GARCÍA RODRÍGUEZ, Laura, *Documentación del Patrimonio Industrial de la Ciudad de Madrid en el siglo XX,* Madrid, Museo de Historia de Madrid, 2018 (Beca de Investigación museológica en colaboración con la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando). Disponible en: http://www.madrid.es/Unidades.Descentralizadas/MuseosMunicipales/Beca/II_Inventario.pdf. Consultado: 06.07.2020.

[295] Muchos autores han creído ver en la arquitectura de Palacios influencias del modernismo de la escuela de Viena (*La Secesión*) y muy en especial de Otto Wagner, también llamado "el Wagner de la arquitectura".

[296] Así lo ha entendido José Ramón ALONSO PEREIRA en el capítulo "Palacios y los edificios comerciales", *Madrid 1898-1931…,* pp. 147-148.

[297] ALONSO PEREIRA, José Ramón, *Madrid, 1898-1931…,* pp. 149-150. Este gusto por las grandes escalas en ocasiones entraba en conflicto con las ordenanzas municipales, siendo un ejemplo representativo el Círculo de Bellas Artes, que superó con mucho el número de plantas y la altura permitidas en la ordenanza de la zona, tal como ha detectado DE SAN ANTONIO, Carlos, "Las nuevas experiencias arquitectónicas", en PINTO CRESPO, Virgilio (dir.), *Madrid Atlas Histórico de la Ciudad, 1850-1939*. Madrid, Lunwerg Editores, 2001, p. 203.

los edificios citados formen parte de la perspectiva más representativa del eje Alcalá-Gran Vía-Sol, el Madrid más fotografiado por su imagen grandilocuente propia de la ciudad pujante que los grupos dominantes madrileños querían transmitir. (**Fig. 31**)

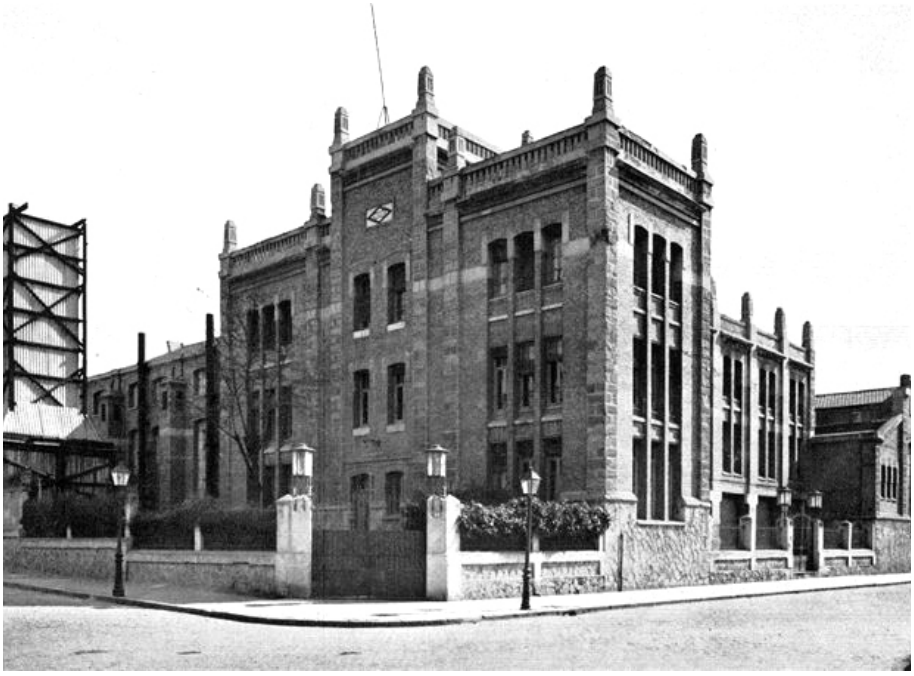


Fig. 31: Antigua central eléctrica del Metro de Madrid, obra de Antonio Palacios (1923)
Disponible en: https://www.antoniotajuelo.com/es/nave-de-motores-del-metro-de-madrid

Es imposible cualquier intento de resumir en pocas líneas la figura y la obra de Antonio Palacios, el más importante arquitecto español de la primera mitad del siglo XX, y de su ingente obra, mayoritariamente relacionada con Madrid. Su larga lista de edificios acoge tanto actividades burocráticas y comerciales (públicas y privadas) como también hoteleras, residenciales (Casa Matesanz, por ejemplo) o vinculadas al transporte, con los que recubre gran parte de la geografía urbana madrileña, siendo particularmente densa su presencia en los grandes ejes viarios del centro de la ciudad (Alcalá, Mayor, Gran Vía, sobre todo); no por eso su obra estuvo ausente de la periferia como era por entonces la ronda norte del Ensanche, donde se levanta una de sus obras más representativas, el *Hospital de Jornaleros* (1908-1916) situado en las inmediaciones de la Glorieta de Cuatro Caminos, reconvertido en *Consejería de la Comunidad de Madrid* en los años

80 del siglo XX[298]. Justo en este mismo entorno se iba a iniciar la colaboración de Palacios con la *Cía. Metropolitano Alfonso XIII*, de cuya plantilla formó parte desde 1917 hasta su muerte en 1945, dejando algunas obras notables de la arquitectura industrial madrileña como la *Central Térmica* de la calle Granada en Pacífico y las dos marquesinas de Sol y Gran Vía, respectivamente[299]. Sin embargo, no todo fueron éxitos en la trayectoria profesional de Palacios, pues *su Proyecto de Reforma del Centro de Madrid y de la Puerta del Sol,* cuya gestación se inició en 1919 (fecha de la inauguración de la primera línea del Metropolitano) y se concluyó entre 1938 y 1939, fecha muy poco propicia para llevarlo a cabo por la gran inversión que habría exigido y por la propia imposible realización de un proyecto tan ambicioso, que habría supuesto una completa reorganización del centro de Madrid. Algunos datos objetivos lo corroboran: 161 manzanas deberían haber sido expropiadas y demolidas, arcos de triunfo en cada una de las calles de acceso a la Puerta del Sol y, lo más sorprendente del proyecto, dos torres de 141 m de altura en cada una de sus esquinas. En definitiva, un espacio urbano inspirado en la historia milenaria del país (Torres de Hércules), enlazándolo con los gloriosos tiempos del Imperio Español, personificados en Carlos V y Felipe II[300]. Es decir, una quimera en plena posguerra civil.

[298] Las más de 30 obras de Palacios en Madrid se han convertido en hitos indiscutibles del paisaje urbano madrileño. Una buena síntesis sobre la vida y obra de Antonio Palacios incluyendo breves descripciones sobre sus edificios más representativos puede encontrarse en ARBAIZA BLANCO-SOLER, Silvia, *Madrid. Desarrollo…*, pp.307-312. Merece la pena destacar una frase de esta autora sobre Palacios:" Dentro del panorama arquitectónico español, muy dado a la permanencia y reiteración de tendencias agotadas, Palacios sobresalía por su racionalidad histórica en una arquitectura revolucionaria, curiosa y muy discutida", p. 307.

[299] La colaboración de Palacios con la compañía del Metro se cimentaba en su amistad con el mayor de los Otamendi, Joaquín, arquitecto también y uno de los fundadores del Metro, del que fue compañero de carrera y su colaborador en uno de los edificios más representativos de Palacios: el Palacio de Comunicaciones. De las dos marquesinas, la de la Red de San Luis se conserva en Porriño (Pontevedra), pueblo natal de Palacios. El papel de Palacios como arquitecto del Metro ha sido ya apuntado en otro lugar de este texto. Una mucho más amplia perspectiva sobre este mismo tema está disponible en el capítulo "Arquitectura del Metro" de la tesis doctoral de OLIVARES ABENGOZAR, Susana, *Antonio Palacios Ramilo…,* pp. 125-287. De la misma autora es la monografía: *Antonio Palacios. Metro y Metrópoli. El ferrocarril subterráneo de Madrid.* Madrid, Edición de la Autora, 2019, 378 págs.

[300] Para acceder al texto en que Palacios presenta su proyecto hay dos opciones: la una en forma de extracto bajo del título "Ante una arquitectura moderna", en HUMANES, Alberto (coord.), *Imágenes arquitectónicas de la ciudad prometida,* Madrid, Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid (COAM), 1986, pp.134-137. La otra en versión integral: PALACIOS RAMILO, Antonio, "Ante una arquitectura moderna" (Discurso leído ante el Instituto de España por… el 6 de enero de 1940 en conmemoración del II Centenario de D. Juan de Villanueva). *Revista Nacional de Arquitectura,* Nº 47-48 (1945), pp. 405-412 (Monográfico sobre Antonio Palacios). Disponible en versión digital en *Revista de Arquitectura 100 años COAM*. Consultada el 7 de julio de 2020.

7. CONSIDERACIONES FINALES

El centenario de Galdós nos ha deparado una nueva oportunidad para reflexionar sobre el complejo devenir de una ciudad que, como Madrid, en algo más de medio siglo (1862-1920) experimentó el tránsito de capital político-administrativa de una potencia de segundo orden a una metrópoli moderna, que aspiraba homologarse con sus análogas de Europa Occidental. Justamente, en la concentración del poder político en ella, con la consiguiente mejora de la accesibilidad desde todo el territorio nacional, estuvo en el origen de la creación de las condiciones favorables para su conversión en el gran centro de servicios (financieros, comerciales, de ocio, etc.), en la que radicó su atractivo para grupos sociales que por motivos laborales, de inversión o de promoción profesional impulsaron un crecimiento demográfico que la llevó a multiplicar casi por tres su población de mediados del siglo XIX. De igual manera, Madrid mejoró su imagen formal tanto por las grandes operaciones de reforma interior, cuyo ejemplo más notable fue la Gran Vía, como por los desarrollos planificados (el Ensanche de Castro) así como por la creación o prolongación de grandes ejes viarios como La Castellana ; todo lo cual le aportó, además de grandiosidad edilicia, una imagen arquitectónica plasmada en un importante censo de edificios monumentales construidos en los estilos finiseculares al uso (historicismo, eclecticismo, etc.). Desde esta perspectiva, Madrid habría accedido ya a la condición de ciudad cosmopolita.

Sin embargo, tras esta fachada de dinamismo y modernidad, Madrid escondía realidades que la mantenían varada en un acusado arcaísmo marcado por la dualidad entre sus dos personalidades entonces irreconciliables: la burguesa y la proletaria. En lo político, muy poco se había avanzado en la implantación de un auténtico sistema democrático, lastrado por la corrupción política y por el protagonismo omnímodo de las clases acomodadas, defensoras a ultranza de sus privilegios y de su ubicación en las mejores zonas de la ciudad. Frente a ello, las clases populares siguieron padeciendo unas condiciones de vida, de trabajo y de vivienda, que no alcanzaba los niveles mínimos tolerables; las frecuentes epidemias que asolaron Madrid durante todo el siglo XIX (la última en 1885) traducían la precariedad de los servicios sanitarios, el hacinamiento y otras muchas deficiencias del alojamiento de las clases menos favorecidas, puestas de manifiesto y fustigadas por médicos e higienistas hasta la segunda década del siglo XX Lo peor es que tales condiciones de vida, que eran endémicas en el casco histórico, se trasladaron también a las barriadas espontáneas que fueron surgiendo en el extrarradio e incluso en bastantes de los municipios vecinos al calor la ausencia de regulación urbanística y de una mayor baratura el suelo en ellos. La burguesía liberal gobernante ni se preo-

cupó por tal situación ni se interesó de forma eficiente por arbitrar políticas de vivienda para los obreros en consonancia con las que los países de nuestro entorno habían puesto en marcha. No faltaron, empero, personalidades que desde dentro o fuera de la política se preocuparan por resolver tan hiriente desigualdad: Entre ellos merecen mención Ángel Fernández de los Ríos, el político progresista del Sexenio Democrático (1868-1874), o Arturo Soria, promotor de la Ciudad Lineal, cuyas respectivas propuestas, tildadas de utópicas, se saldaron con un rotundo fracaso, al igual que ocurrió con las constructoras benéficas y otras iniciativas de vivienda digna de base cooperativa. Tampoco colaboraron hacia un mayor equilibrio social dentro de Madrid las grandes operaciones urbanísticas emprendidas a lo largo del período, lastradas siempre por una legislación con muy escaso sentido social y, además, con carencias de planteamiento que las haría inoperantes. Así ocurrió, por ejemplo, con el Ensanche de Castro, que, aunque impulsado por el Gobierno, se vio sometido a los vaivenes de una legislación cambiante y al egoísmo e insolidaridad de los propietarios de suelo. No mejor fue la suerte en el mismo sentido de las tres grandes operaciones de iniciativa privada del cambio de siglo: la

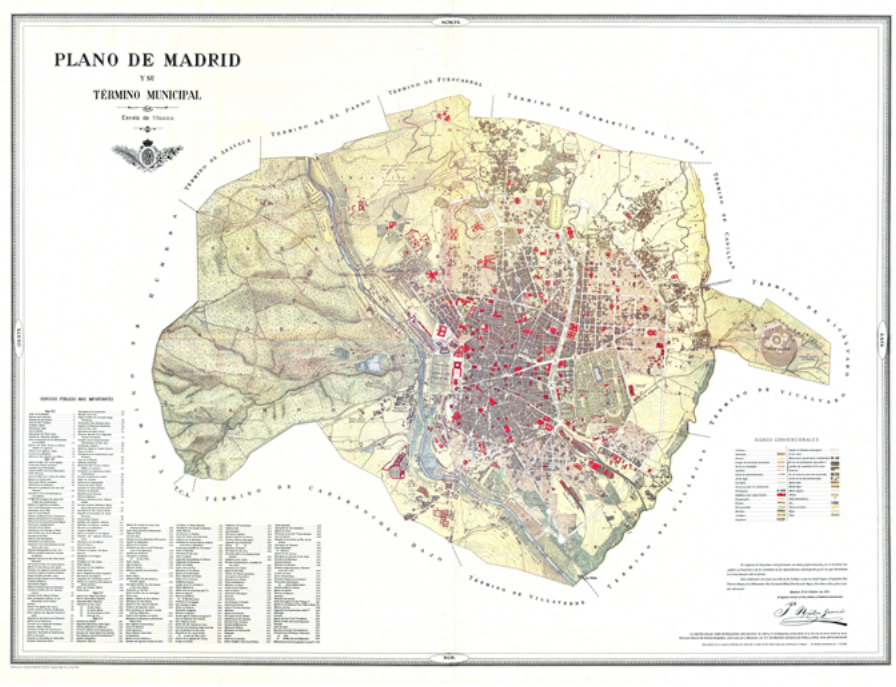


Fig. 32: Plano del término Municipal de Madrid de Pedro Núñez Granés (1911). Fuente: Instituto Geográfico Nacional.

Gran Vía, la *Barriada Metropolitana* y la *Ciudad Lineal*. En la primera por su subordinación a los intereses empresariales (financieros, comerciales y de ocio, sobre todo), que pugnaban por convertirla en el escaparate de su poder y estatus; en la segunda porque se puso al servicio de la especulación ligada a la apertura del Metro en 1919, lo que dio como resultado la creación de sendos espacios para las clases alta (*Colonia Metropolitano*) o de la naciente clase media (Avda. Reina Victoria); en la tercera por unos planteamiento empresariales incompatibles con sus aspiraciones utópicas.

En definitiva, el Madrid que nos dejó Benito Pérez Galdós en enero de 1920, aunque había mejorado sustancialmente en su imagen formal y en su dinamismo económico, seguía estando varado en una desigualdad social tan acusada como él la encontró en septiembre de 1862 y contra la que dirigió su compromiso ético como escritor y el activismo político desarrollado en las últimas décadas de su vida. (**Fig. 32**)

8. SIGLAS UTILIZADAS EN EL TEXTO

AA.VV. Autores Varios
ATT American Telephone and Telegraph
CMP Compañía Madrileña de Teléfonos
CPT Compañía Peninsular de Teléfonos
CMU Compañía Madrileña de Urbanización
CTNE Compañía Telefónica Nacional de España
CUM Compañía Urbanizadora Madrileña
ICADE Instituto Católico de Derecho y Dirección de Empresas
ICAI Instituto Católico de Artes e Industrias
IEAL Instituto de Estudios de Administración Local
IRS Instituto de Reformas Sociales
METROVACESA Inmobiliaria Metropolitana Vasco-Central, S.A.
MZA Ferrocarril de Madrid a Zaragoza y Alicante
RAE Real Academia Española de la Lengua
RD Real Decreto
RO Real Orden
SCC Sociedad de Crédito Comercial
STM Sociedad de Teléfonos de Madrid

9. APÉNDICE: Cronología de los principales acontecimientos políticos, urbanísticos y personales de Galdós durante el período 1843-1920

Año	Acontecimientos políticos	Hitos urbanísticos y arquitectónicos	Hitos en la vida de Galdós en Madrid
1843	Mayoría de Edad de Isabel II y ascenso al trono		Nacimiento en Las Palmas de Gran Canaria
1845	Nueva Constitución		
1847		Entra en funcionamiento la Fábrica del Gas junto a la Puerta de la Toledo	
1848	Segunda Guerra Carlista	Proyecto de Mejoras Generales de Madrid de Mesonero Romanos	
1848		Publicación del Diccionario de Madoz y del Atlas de Coello	
1850		Inauguración del nuevo edificio del Congreso de los Diputados y del Teatro Real	
1851		Inauguración del Ferrocarril Madrid-Aranjuez	
1854	La Vicalvarada de O'Donnell		
1855		Ley General de Ferrocarriles	
1857	Ley General de Instrucción Pública de Claudio Moyano		
1857		Se inicia la construcción del Barrio de Argüelles sobre terrenos de la Montaña del Príncipe Pío	
1858		Llegada a Madrid de las aguas del río Lozoya mediante el Canal de Isabel II	
1860		Aprobación por el Gobierno del Anteproyecto del Ensanche de Madrid	
1862		Finalización de la reforma de la Puerta del Sol	Llegada Madrid y alojamiento en la pensión de la calle Fuentes, 3 (1)

Año	Acontecimientos políticos	Hitos urbanísticos y arquitectónicos	Hitos en la vida de Galdós en Madrid
1862-1869			Estudios de Derecho en la Universidad Central (calle San Bernardo, 49) (7)
1863		Comienza la construcción del Barrio de Salamanca	Alojamiento en la casa de huéspedes de la calle Olivo, 9 (hoy Mesonero Romanos) (2)
1865	Noche de San Daniel	Se crea el barrio de Los Jerónimos sobre terrenos segregados del Real Sitio del Retiro	Comienza su colaboración en el periódico "La Nación" de Pascual Madoz
1865			Socio del Ateneo con el carnet nº 2.762 (calle de la Montera, 32, actual 22) (8)
1866	Sublevación de los sargentos del Cuartel de San Gil		
1868	Revolución "La Gloriosa", exilio de Isabel II y Gobierno Provisional	Derribo de la "cerca" de Felipe IV y conversión del Retiro en Parque de Madrid	
1869	Regencia de Serrano, Gobierno de Prim y Cortes Constituyentes	Ángel Fernández de los Ríos, concejal de obras del Ayuntamiento Popular de Madrid	
1870	Asesinato de Prim		Se muda con su familia a un piso en la calle Serrano, 8 (actualmente, 22) (3)
1871	Amadeo I de Saboya jura la Constitución	Inauguración de la primera línea de tranvía de tracción animal entre los barrios de Salamanca y Pozas	Director de "El Debate" (calle Fomento, 15) (12)
1872		Se inicia la construcción del primer viaducto, con plataforma de hierro	
1873	Abdicación de Amadeo I		
1873	Proclamación de la I República Española		

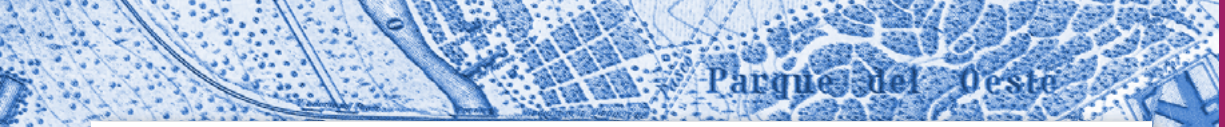
Año	Acontecimientos políticos	Hitos urbanísticos y arquitectónicos	Hitos en la vida de Galdós en Madrid
1874	Golpe de Pavía y Pronunciamiento de Martínez Campos	Inauguración de la Plaza de Toros de Goya con proyecto de Rodríguez Ayuso	
1875	Restauración borbónica en la persona de Alfonso XII	Constitución oficial de "La Constructora Benéfica"	Colaborador de "El Imparcial" (Administración en Plaza de Matute, 5) (15)
1876	Fin de la Tercera Guerra Carlista	Publicación de la "Guía de Madrid" de Ángel Fernández de los Ríos	Nuevo domicilio en Plaza de Colón, 2 C/V a Ronda de Recoletos (hoy Génova) (4)
1878	Matrimonio de Alfonso XII con María de las Mercedes de Orleans	Inauguración del Hipódromo de La Castellana	
1881		Inauguración del alumbrado eléctrico en las calles de Madrid	
1882		Primeros escritos de Arturo Soria sobre la Ciudad Lineal publicados en "El Progreso"	
1884		Creación de la Necrópolis del Este y clausura de los restantes cementerios de Madrid	Inauguración de la sede definitiva del Ateneo (Calle del Prado, 21) (9)
1885	Muerte de Alfonso XII y Regencia de María Cristina de Habsburgo	Última epidemia de cólera en Madrid	
1886	Nacimiento de Alfonso XIII		Diputado al Congreso por Puerto Rico en las listas del Partido Liberal de Sagasta (10)
1890			Participa en el mitin republicano-socialista en el Frontón Central (calle Tetuán)
1892		Nueva estación de Atocha	
1894		Constitución de la Cía. Madrileña de Urbanización (CMU), promotora de la Ciudad Lineal	

Año	Acontecimientos políticos	Hitos urbanísticos y arquitectónicos	Hitos en la vida de Galdós en Madrid
1897			Alquila un piso para sede de su editorial "Obras de Pérez Galdós" (calle Hortaleza, 104) (16)
1897			Toma posesión como académico de la Real Academia de la Lengua (calle Felipe IV, 4) (11)
1897			Penúltimo domicilio de Galdós en el Paseo de Areneros, 46 C/V a Gaztambide (actualmente Alberto Aguilera, 70) (5)
1898	Pérdida de Cuba, Puerto Rico y Filipinas	Electrificación de los tranvías de Madrid	
1899			Se le da su nombre a una calle entre Fuencarral y Hortaleza (Antes Colmillo)
1900	Creación del Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes		
1902	Inicio del reinado de Alfonso XIII		
1907			Diputado al Congreso por Madrid en las listas del Partido Republicano
1909	Semana Trágica		
1910		Comienzo de las obras de la Gran Vía	Diputado al Congreso por Madrid como número 1 de la Conjunción Republicano-Socialista
1911		Primera Ley de Casas Baratas	Último domicilio de Pérez Galdós en Madrid: calle de Hilarión Eslava, 7 (6)

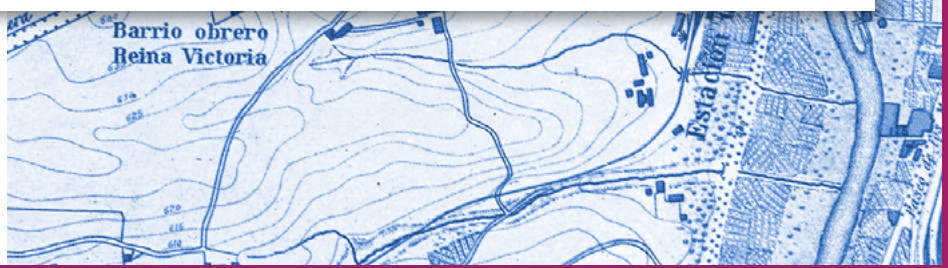
Año	Acontecimientos políticos	Hitos urbanísticos y arquitectónicos	Hitos en la vida de Galdós en Madrid
1914	Gran Guerra (1914-1918)		Diputado al Congreso por Las Palmas de Gran Canarias en las listas del Partido Reformista
1914			Homenaje y Cuestación Nacional en favor de Galdós, impulsados por El Ateneo
1915			Fracaso de su último intento por conseguir el Premio Nobel
1919	Tratado de Versalles	Inauguración de la primera línea del Metropolitana Alfonso XIII	Inauguración en El Retiro de la estatura de Galdós, esculpida por Victorio Macho
1920	Eduardo Dato, presidente del Consejo de Ministros		Entierro en el Cementerio de La Almudena (Avda. de Daroca, 90)

Fuentes: Documentos varios y páginas webs:
Huellas galdosianas: www.escond.es/enelplano. *Itinerario Galdós es Madrid*: http://www.esmadrid.com/sites/default/files/el_madrid_de_galdos-espanol.pdf. *Madrid Galdosiano*: https://es.wikipedia.org/wiki/Madrid_galdosiano#Cronolog%C3%ADa_de_Gald%C3%B3s_en_Madrid. *Madrid en las novelas de Benito Pérez Galdós*: http://www.galdosenmadrid.com
Nota aclaratoria: La numeración que aparece en la tercera columna de esta cronología remite a la de la Figura 2

El Carmen
Parque
Urbanizado
La Guindalera
Madrid Moderno
Quinta de Nogueras ó de los Leones
Colonia Oriental
Barrio del Porvenir del Artesano
Parque de Madrid
Hospital y Asilo del Niño Jesús
Estación de Arganda
Calle de Diego de León
Calle de Juan Bravo
Calle de Lista
Calle de Goya
Calle de Ibiza
Calle de Limite
Ronda
Paseo de Colombia
Paseo de la Argentina
Paseo de Venezuela
Fuente del Berro
Alcala
Londres



En el libro "*El Madrid contemporáneo de Galdós (1862-1920). Una transformación urbana entre el arcaísmo y la modernidad*", se analiza el reflejo urbano y territorial del afianzamiento de Madrid como capital del estado liberal en la segunda mitad del siglo XIX y primera décadas del siglo XX, con sus luces y sus sombras. Entre las primeras, en el texto se presta especial atención a la modernización de la ciudad en sus dimensiones urbanística y arquitectónica; entre las segundas, destaca la pervivencia de una fuerte desigualdad social y unas condiciones de vida y de vivienda muy negativas para las clases populares, a cuya solución la burguesía gobernante no prestó la deseable atención.

El período en cuestión coincide con la estancia en Madrid del prolífico escritor Benito Pérez Galdós (Las Palmas de Gran Canaria, 1943-Madrid, 1920), de cuyo fallecimiento se cumple el I Centenario. La celebración de esta efeméride nos brinda una nueva oportunidad para recuperar aquel período de la historia de Madrid, en que se pusieron las bases de su conversión en una gran ciudad. Con este libro la Real Sociedad Geográfica, fundada en 1876 como Sociedad Geográfica de Madrid, se suma a la celebración del I Centenario de la muerte de Pérez Galdós, quien tan certeramente supo reflejar en sus obras la sociedad madrileña de la etapa de la Restauración y los escenarios urbanos en que se desarrollaban las vivencias novelescas de sus personajes.

El profesor Manuel Valenzuela Rubio, catedrático emérito de Geografía Humana en la Universidad Autónoma de Madrid, ha dedicado una buena parte de su actividad investigadora al estudio de Madrid tanto en su faceta urbana como en el impacto territorial proyectado sobre su entorno geográfico. Una particular atención le ha prestado a las temáticas residencial y urbanística de Madrid en tanto en cuanto ambas inciden sobre la calidad de vida de los ciudadanos y de las áreas en donde residen, con preferencia las periféricas. Si bien predominan en sus investigaciones propias y dirigidas la perspectiva actual, también ha hecho incursiones a la historia de Madrid en los siglos XIX y XX, de las que hay constancia en las páginas del libro *"El Madrid contemporáneo de Galdós (1862-1920). Una transformación urbana entre el arcaísmo y la modernidad"*, que el lector tiene en sus manos. Gracias a ellas ha podido construir una visión del Madrid entre los siglos XIX y XX, en que realmente se fraguó el Madrid metropolitano y cosmopolita, posteriormente convertido en una región urbana con implantación en la Comunidad Madrid y regiones limítrofes. A pesar del dinamismo y la pujanza demostradas por Madrid en las últimas décadas, perviven en él los contrastes y desigualdades sociales ya detectadas y fustigadas por Galdós en su obra literaria y en su actividad pública; su eliminación sigue siendo un reto ineludible para las generaciones actuales.