

LA CIUDAD DEL NUEVO SIGLO (1900-1916)

En torno al cambio de siglo se produjeron en Madrid notables procesos de transformación urbana que barruntaban una renovada atmósfera, moderna y cosmopolita. El crecimiento de la ciudad y de su población aceleró definitivamente la marcha iniciada a mediados del XIX, reclamando viviendas e infraestructuras. Frente a la ciudad del extrarradio, donde se van instalando -a veces en condiciones miserables- las poblaciones inmigrantes, se consolida y remozca la ciudad de la burguesía, cuyas trazas físicas y económicas habían sido planteadas a lo largo de la segunda mitad del XIX, muy enfáticamente desde la restauración alfonsina.

Consecuentemente, dos acciones diferentes, pero complementarias, caracterizan este período: por un lado, el intento de urbanizar el abandonado -y fuera de todo orden- extrarradio y, por el otro, la reflexión acerca de la ciudad heredada, con la aportación de proyectos de radical reforma interna.

En ambos aspectos ocupa un papel destacado la cuestión de la movilidad, cuyo peso crece en la cada vez más compleja estructura de la ciudad. Madrid, con el ensanche todavía en proceso de construcción y con una importante población en núcleos exteriores al mismo, requiere unas condiciones de accesibilidad hasta ese momento no calculadas.

Plano 28:

En el comienzo del siglo la extensión de Madrid, todavía sin ocupar el ensanche, acelera -más allá de las rondas- el crecimiento espontáneo y sin planificar, muy visible a lo largo de las principales carreteras radiales; superado el medio millón de habitantes, el crecimiento de la población empieza a ser, preocupantemente, más rápido en la periferia que en el núcleo urbano.

Los vigorosos núcleos de Tetuán y Vallecas escapan ya del término municipal; fuera de éste, más allá del límite del arroyo Abroñigal, aparecen ya construidas las primeras parcelas de la Ciudad Lineal; y también, junto a la carretera de Vicálvaro -y todavía en construcción-, la Necrópolis del Este.

Los nuevos tranvías eléctricos (1898) multiplicaron la eficacia del transporte colectivo, y fueron sustituyendo rápidamente a los de tracción animal (transformando ello también la imagen de la ciudad -postes y cableado aéreo- y dotándola de una cierta idea de *progreso*); con ellos llegaron también los primeros automóviles, que, sumados al buen número de coches de caballos, plantearon ya el difícil problema del tráfico en la ciudad (en 1903 el Ayuntamiento estableció el primer reglamento para la circulación de vehículos automóviles y en 1907, la obligatoriedad de matricular dichos vehículos).

EL EXTRARRADIO Y NÚÑEZ GRANÉS

Aunque en las últimas décadas del XIX el crecimiento de Madrid había estribado en la construcción del ensanche, ya apuntaron con fuerza los desarrollos no planificados del extrarradio (esto es, barriadas que -apoyadas o no en núcleos preexistentes- se consolidaban más allá de las nuevas rondas que definía el plan de Castro).

Al llegar al cambio de siglo este fenómeno se aceleró con fuerza, revelando un problema cuya solución no cabía ya dilatar (el Ayuntamiento había hecho ya algunas tentativas, como el estudio de 1888 para el trazado de vías del extrarradio). La construcción del ensanche estaba siendo superada por el rápido y espontáneo crecimiento de los núcleos suburbanos; un amplio y más que elocuente *vacío* se extendía entonces entre la parte realizada de ensanche -escasa aún a principios de siglo- y barriadas como Madrid Moderno, La Guindalera, Prosperidad, los vigorosos -y cada vez más *próximos* a la ciudad- barrios de Cuatro Caminos y Tetuán o, al sur, las barriadas del Puente de Vallecas, La California o la Colonia Frisch. Junto al desarrollo de núcleos limítrofes al ensanche aparecen, fundamentalmente en la zona sur -en torno al núcleo del Puente de Vallecas- y al este -entre las nuevas construcciones de la Ciudad Lineal y el arroyo Abroñigal-, agru-

paciones de viviendas marginales, autoconstruidas e insalubres.

Puede decirse con propiedad que Madrid, en estos prolegómenos del siglo XX, está compuesto por tres *ciudades* diferenciadas con nitidez: casco antiguo, ensanche y extrarradio. Multiplicándose la tendencia iniciada décadas atrás, el crecimiento demográfico -que en 1919 llega ya a los tres cuartos de millón- se concentra en la periferia exterior al ensanche; baste aportar dos datos: por un lado, en el intervalo 1905-1910 la población del casco antiguo aumentó un 3'83 % y la del ensanche un 11'08 %, mientras que la del extrarradio un 27'38 %; por otro, la actividad constructora del extrarradio llega a ser claramente superior a la del ensanche: en 1908 había 2899 edificaciones en el extrarradio pero en 1913 su número era ya de 4269 (incremento elocuente frente al que se dio en el recinto interior: de 1048 edificios); en el intervalo 1913-1915 las licencias que se concedieron en el extrarradio fueron en número de 5680, en tanto que para el ensanche -sin contar el casco antiguo- 2461.

Este crecimiento de la periferia está en relación con el auge de la industria desde comienzos de siglo, con la implantación de grandes establecimientos fabriles y nuevas tecnologías (instalaciones de la perfumería Gal, de cervezas El Águila, de Gas Madrid o Standard Eléctrica). Así y todo, Madrid distaba mucho de ser una ciudad industrial; a diferencia de lo que estaba ocurriendo en otras ciudades españolas, sobre todo Barcelona, la población proletaria se dedicaba en mucho mayor grado a la construcción que a la industria (en 1910 se contabilizaban en Madrid 21000 albañiles).

Apoyándose en algunas experiencias e intentos habidos en los últimos años del XIX en torno a la cuestión de la vivienda obrera, en 1903 se creó el Instituto de Reformas Sociales, que estudia el cuerpo jurídico acerca de las viviendas para obreros, publicando en 1907 el estudio *Preparación de las bases para un proyecto de ley de casas para obreros. Casas baratas*, que al año siguiente (1908) origina el «Proyecto de Ley de Casas Baratas» y luego la «Ley de Casas Baratas» (aprobada en 1911). En este cuerpo legal (que contemplaba medidas tan importantes como la subvención por parte de la Administración, cesión de terrenos por los municipios, régimen de

Lámina 34: Plano de Madrid y su término municipal (1910).

A lo largo de las últimas décadas del XIX fueron apareciendo, más allá de las rondas del proyectado ensanche, considerables núcleos de población obrera que no obedecían a ninguna figura de regulación urbanística; cabe decir que se daban en Madrid tres ciudades: el casco histórico, el ensanche en construcción y el extrarradio. El proyecto encomendado por el Ayuntamiento a Núñez Granés (1909) trataba de ordenar esta última zona, extendida a todo el municipio, incorporándola en la estructura general del ensanche.

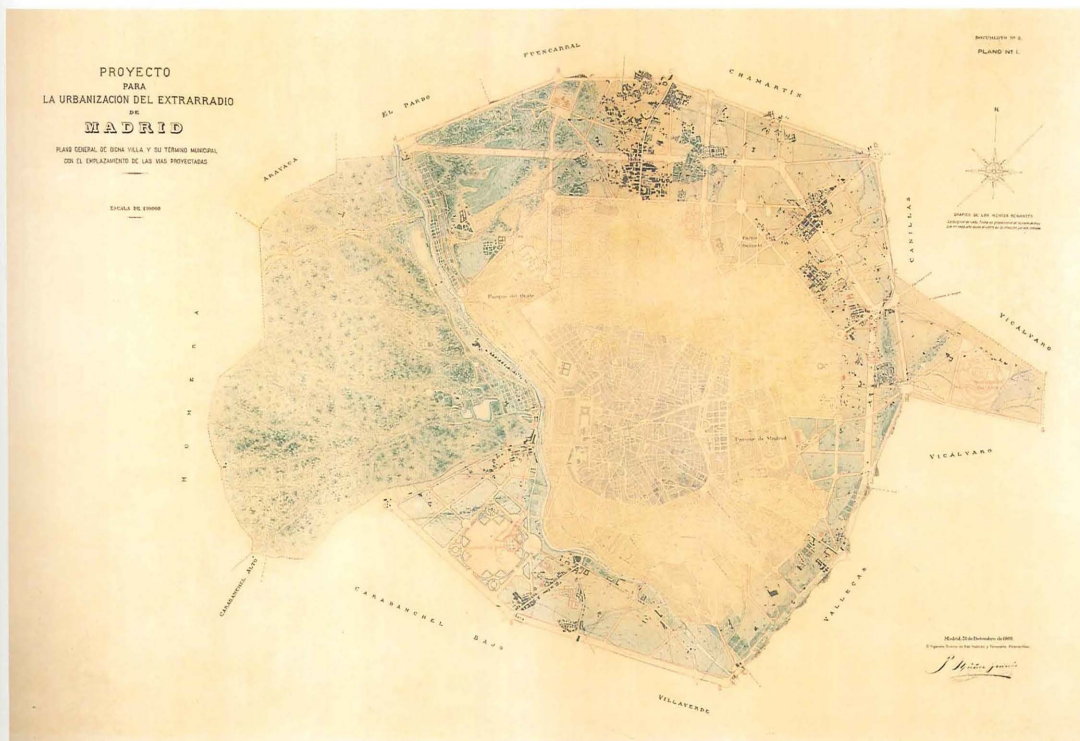
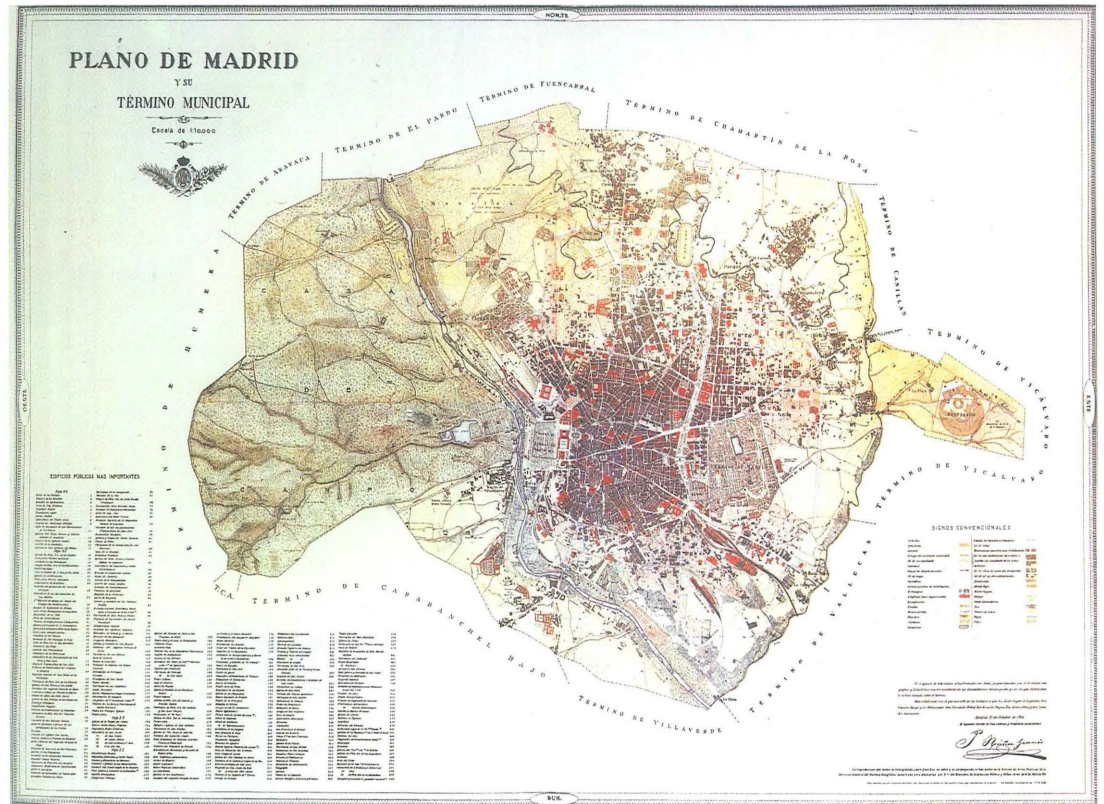


Lámina 35: Proyecto para la urbanización del extrarradio de Madrid (1909).

El plan de Núñez Granés establece un nuevo cinturón que conecta, mediante grandes arterias, los núcleos del extrarradio entre sí y con el casco urbano. Distribuye los usos dominantes, dependiendo de las distintas zonas y sus condiciones topográficas: parque urbanizado, que continúe el sistema verde de El Pardo, al norte; vivienda obrera y suelo industrial, al oeste (integrando los barrios de Prosperidad, Guindalera, Madrid Moderno, la Colonia Oriental, el Barrio del Porvenir del Artesano, y en la zona del Puente de Vallecas las colonias de Fritch y California); zona de cementerios, al sur, incorporando una nueva gran necrópolis -que complementara a la ya construida del Este o de la Almudena-. Este proyecto no sería llevado a cabo; así y todo, tendría influencia en posteriores formulaciones urbanas anteriores a la Guerra Civil.

expropiaciones, exenciones fiscales y otras facilidades para atraer la iniciativa privada) se apoya la importante promoción y construcción de colonias en las primeras décadas del siglo XX (cuyo mayor desarrollo se producirá bajo la dictadura de Primo de Rivera).

Ante lo inaplazable de abordar la cuestión de la periferia, el Ayuntamiento propuso, con carácter de urgencia, un Plan de Urbanización del Término Municipal de Madrid (1896); plan que, arrancando del

propio ensanche de Castro, debía lograr una cierta ordenación de esos núcleos exteriores. El «Proyecto para la Urbanización del Extrarradio de Madrid», del ingeniero Núñez Granés (1909), contempla esa *tercera ciudad* en la que el proceso de crecimiento es más alto, alentando procedimientos de producción de suelo urbano en paralelo al marcado por el ensanche (con la consiguiente dilatación de la colmatación de éste). En esta tercera ciudad la construcción se sitúa, a diferencia de los otros dos sectores de la ciudad -como

señala Núñez Granés en su *Memoria del Proyecto para la Urbanización del Extrarradio* (1910)- «allí donde a cada propietario le conviene, con la más absoluta anarquía»; anarquía que le parece más peligrosa en esta sección que las otras dos «por ser en la que más se construye».

El proyecto de Núñez Granés, intenta establecer una cierta ordenación entre estos núcleos dispersos. Define un nuevo cinturón de circunvalación, próximo al perímetro del término municipal de aquel

Manzana
 Término

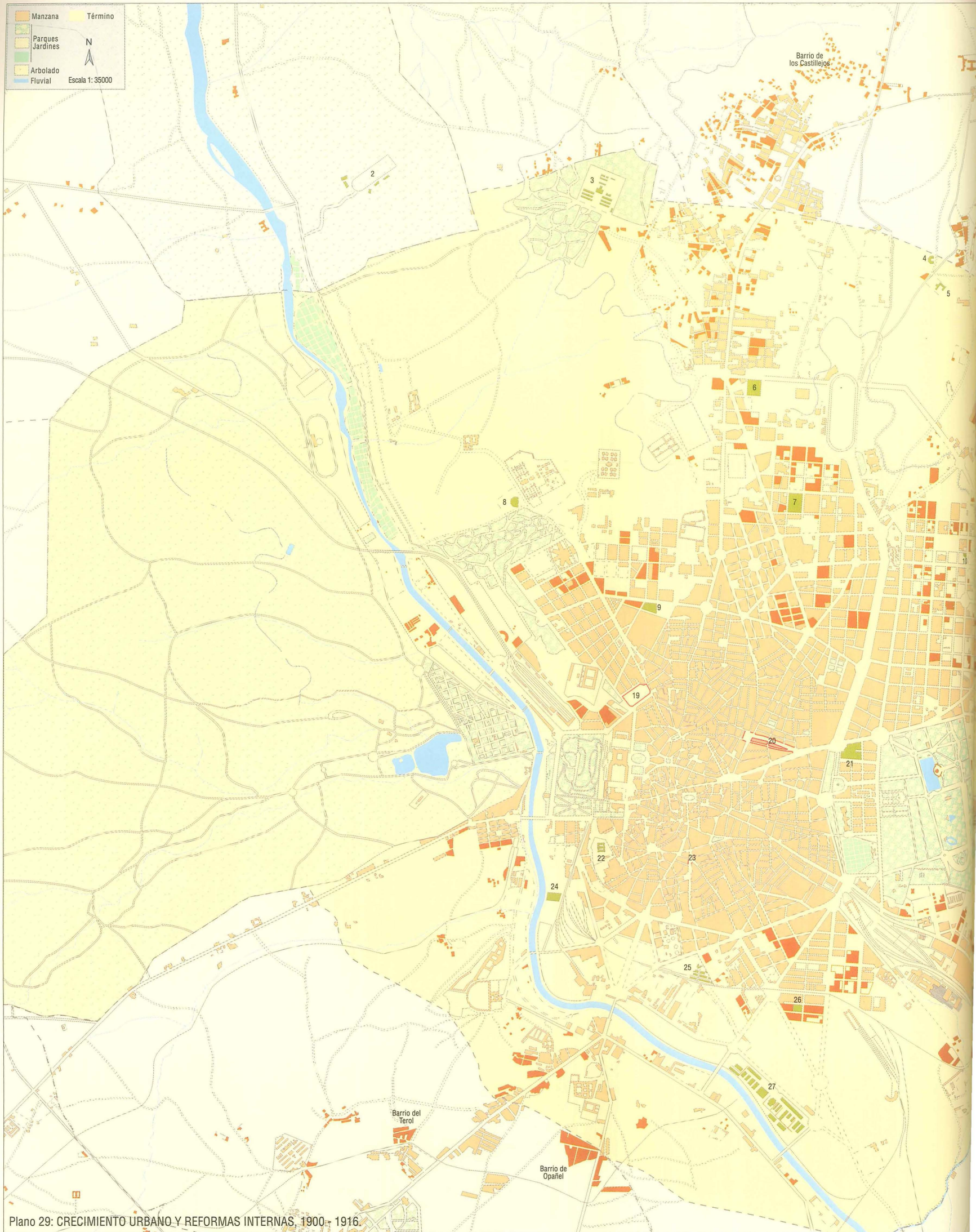
Parques
 Jardines

Arbolado

Fluvial

N

 Escala 1: 35000



Plano 29: CRECIMIENTO URBANO Y REFORMAS INTERNAS, 1900- 1916.

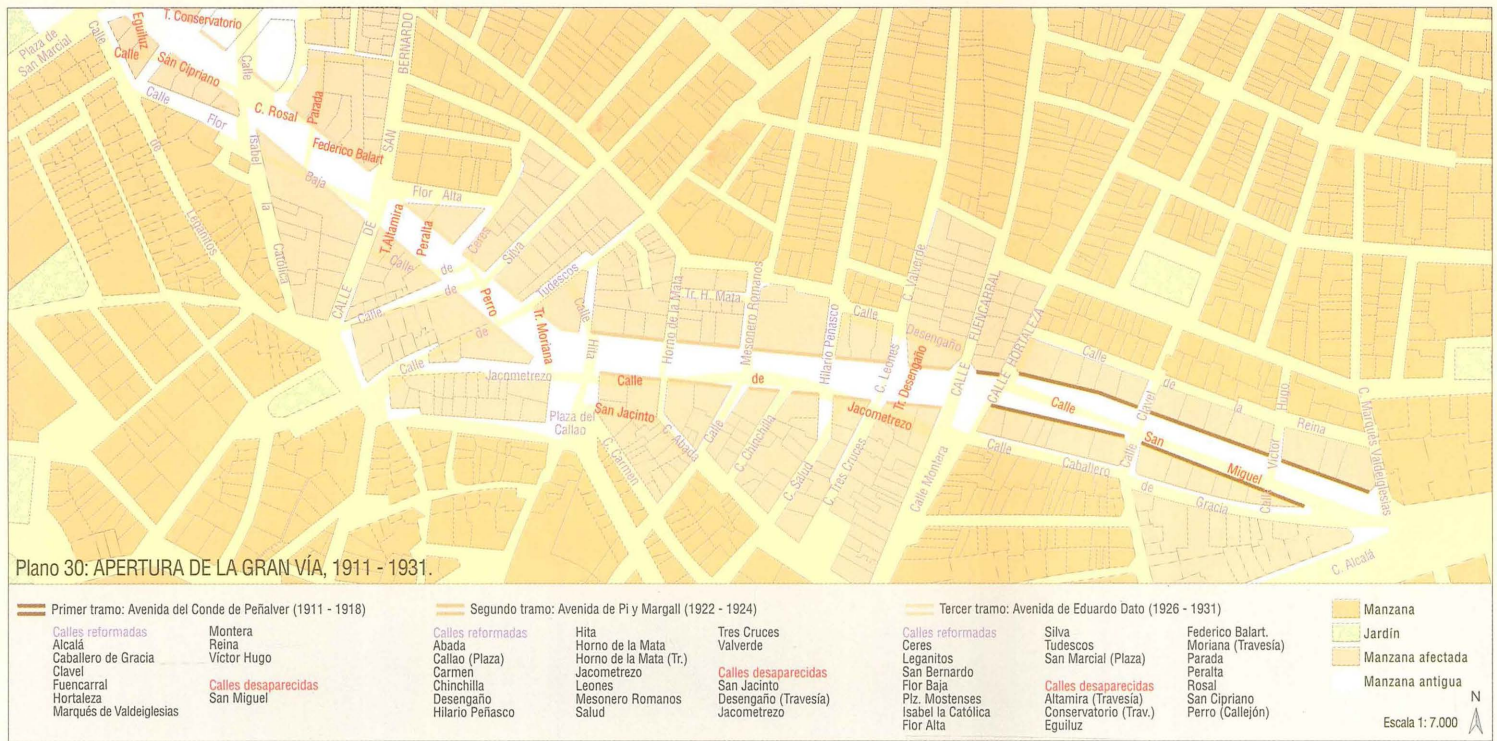


Plano 29:

Muestra este período la gran transformación urbana habida en Madrid a principios de siglo, alcanzando el carácter de gran urbe, inmediata ya al establecimiento de la red de metro (1919). Refleja dos caras complementarias: el moderado avance del ensanche sin llegar todavía a las rondas y el galopante desarrollo de los núcleos del extrarradio (particularmente el que sigue la carretera de Francia hacia el norte).

El ensanche presenta muy desiguales velocidades según las zonas: los barrios de Salamanca y Chamberí se encuentran ya realizados en buena parte; el de Argüelles, perfectamente conformado (junto a la creación del nuevo Parque del Oeste); Vallehermoso, sin embargo, debido en parte a la proximidad de los cementerios del norte, casi no ha avanzado; el barrio -inicialmente previsto como obrero- que Castro situara tras el Retiro, apenas concentra algunos edificios al sur de Alcalá y junto a la todavía aislada Plaza de Toros.

En cuanto a la ciudad histórica se aprecia una mirada crítica, con la consiguiente propuesta de reformas interiores que, obedientes a la idea urbana que la burguesía perseguía, transformara y modernizara morfológica y funcionalmente el ámbito urbano. Cabe señalar, como más destacables, dos obras de reforma interna (relacionadas entre sí, en tanto que extremos de la futura Gran Vía): de un lado se realiza la apertura de la plaza de España (en los terrenos que hasta entonces ocupaban la plazuela de San Marcial y el cuartel de San Gil), con el nuevo ensanche de la embocadura de Bailén, coronando la cuesta de San Vicente y produciendo una importante entrada a la ciudad; por el otro extremo, la apertura en 1910 del primer tramo de la Gran Vía en su arranque con la calle de Alcalá.



momento, que conectaría los núcleos del extrarradio entre sí y éstos, a su vez, mediante grandes avenidas -prolongaciones de las arterias del ensanche- con el casco urbano. De este modo, partiendo de la estructura del ensanche, y contemplando los núcleos exteriores, plantea una extensión de la ciudad planificada hasta los mismos límites del término municipal.

En la zona noroeste, lindando con los municipios de El Pardo y Fuencarral, donde se encontraban la Dehesa de la Villa y la de la Moncloa, propone como uso dominante -atendiendo a la topografía accidentada del terreno- un gran «parque urbanizado» que continuara el sistema verde de El Pardo, hasta llegar al eje de la carretera de Francia (hoy Bravo Murillo) ya consolidado con edificación. En la zona este, de norte a sur, lindando con los municipios de Chamartín, Canillas, Vicálvaro y Vallecas, reserva básicamente un uso residencial obrero que articula con el industrial (integrando los barrios de Prosperidad, Guindalera, Madrid Moderno, la Colonia Oriental, el Barrio del Porvenir del Artesano, y en la zona del Puente de Vallecas las colonias de Fritch y California). En la zona sur, al otro lado del Manzanares, y lindando con los Municipios de Villaverde y Carabanchel Bajo, reserva suelo para edificar, mantiene la zona de cementerios e incorpora una nueva gran necrópolis del

oeste, que complementara al -todavía inacabado- cementerio del Este.

El plan de Núñez Granés, que no sería llevado a cabo como tal, se propondría como base de partida, ya avanzado el siglo, cuando se convocara el concurso de proyectos para la ordenación de Madrid (1929); en éste triunfaría una idea ya apuntada en aquél: la prolongación del paseo de la Castellana, mediante el desmantelamiento del Real Hipódromo (proyecto éste que, con un trazado monumental, ya avanzó el propio Núñez Granés en 1915).

REFORMAS INTERIORES. LA APERTURA DE LA GRAN VÍA

Al tiempo que se acometía el complejo problema de la ordenación y urbanización del extrarradio el Ayuntamiento puso en marcha, en los primeros años del siglo, un activo programa de reformas interiores del casco urbano. Con el ensanche y nuevo trazado de destacadas vías y enclaves de la ciudad se pretendía, por un lado, el saneamiento y mejora de la accesibilidad; por otro lado, la rectificación de las irregulares alineaciones de tantas calles, ofreciendo una imagen moderna y de mayor monumentalidad. Esta política no se acotaba al estricto acondiciona-

miento de partes determinadas del tejido urbano sino que -con una voluntad integral- pretendía extenderse a la estructura entera de la ciudad.

Dentro de este espíritu cabe citar tres actuaciones ligadas entre sí: creación de la plaza de España, nueva alineación para la calle de Bailén y apertura de la Gran Vía. La creación de la plaza de España, en los terrenos de lo que fuera plazuela de San Marcial y cuartel de San Gil (terrenos que -tras la demolición de éste- no habían llegado a ser edificados por la urbanización de la montaña de Príncipe Pío) origina un nuevo foco que llegará a ser cardinal en la estructura de Madrid: la calle de la Princesa y el paseo de San Vicente constituirán, con el tiempo, dos fundamentales vías de acceso a la ciudad; la calle de Bailén reclamará ser ensanchada a su encuentro con la plaza de España -todavía estrechada entre las Reales Caballerizas y el Ministerio de Marina- y prolongada como «gran vía» hasta la Puerta de Toledo; por otra parte, el proyecto de la Gran Vía

Plano 30:

LAS OBRAS DE LA GRAN VÍA DE MADRID



Vista panorámica del terreno que ha de ocupar el primer trazo de la Gran Vía y estado actual de las obras de demolición, en su aspecto desde la calle de Alcalá



Las obras de la Gran Vía vistas desde la calle de Hortaleza

Ya tienen dadas idea los cuadriláteros de la anchura que alcanzará la Gran Vía proyectada. Los derribos marcan lo que ha de ser esa arteria de comunicación que con tanta necesidad demanda la capital de España. Los derribos son muy adelantados y ya han cubierto los niveles de Alcalá. El Ayuntamiento, desde el 12 de Marzo, en que comenzaron las obras por la propiedad de San José, hasta la fecha, ha excavado 150 metros, por lo que el Municipio ha pagado 150 millones de pesetas, siendo lo que más ha costado la adquisición de terrenos y el alquiler de las máquinas. No se ha permitido su propietario recogerlos. No se ha permitido, sin embargo, la que más dinero cuesta apropiarse en este primer trazo de la Gran Vía, con el objeto de tener todo el terreno para el futuro. El Ayuntamiento, en un acuerdo sobre el precio, el convenio de la iglesia de las Niñas de Leganés, sólo en la calle de la Bruma, en pie, como se muestra ahora en medio de espacioso terreno, por dificultades que existen para derribarlo.



Los derribos vistos desde la calle de la Reina. FOTO: H. W. PEREZ GARCIA



Lámina 38: Las obras de la Gran Vía en Madrid.

Comenzaron las demoliciones en 1910, en el arranque de la calle de Alcalá -junto a la iglesia de San José-. El primer tramo, hasta la confluencia de las calles de Hortaleza y Fuencarral (Red de San Luis), entonces llamado avenida del Conde de Peñalver -por el alcalde que promovió la reforma-, tardó siete años en edificarse; a mediados de los veinte se acababa el segundo tramo, no terminándose el tercero prácticamente hasta el estallido de la Guerra Civil. La apertura de la Gran Vía, con la incorporación de modernos edificios, y la conformación de una espectacular escenografía urbana, consolidó el valor de centro cívico, comercial y económico, que décadas antes ya había establecido el aledaño tramo de la calle de Alcalá.

ya en ejecución, rematará aquí, conectando Princesa con Alcalá. El singular tratamiento urbano que se otorga a la plaza de España (diseño de jardines y edificios *modernistas*, concurso para el monumento a Cervantes) prelude la importancia que, ya tras la Guerra Civil, alcanzará este enclave, verdadero atrio de la moderna capital.

La más importante y característica reforma interior del casco antiguo en este período, la más destacada operación de *cirugía* urbana que hasta la fecha se había intentado en España (luego conocería remedos en no pocas capitales de provincia), fue la apertura de la Gran Vía.

El proyecto, largamente acariciado, arrancaba de décadas atrás. Ya tras la reforma de la Puerta del Sol y subsiguiente creación de la plaza del Callao se había contemplado la posibilidad de prolongar la regularizada calle de Preciados hasta lo

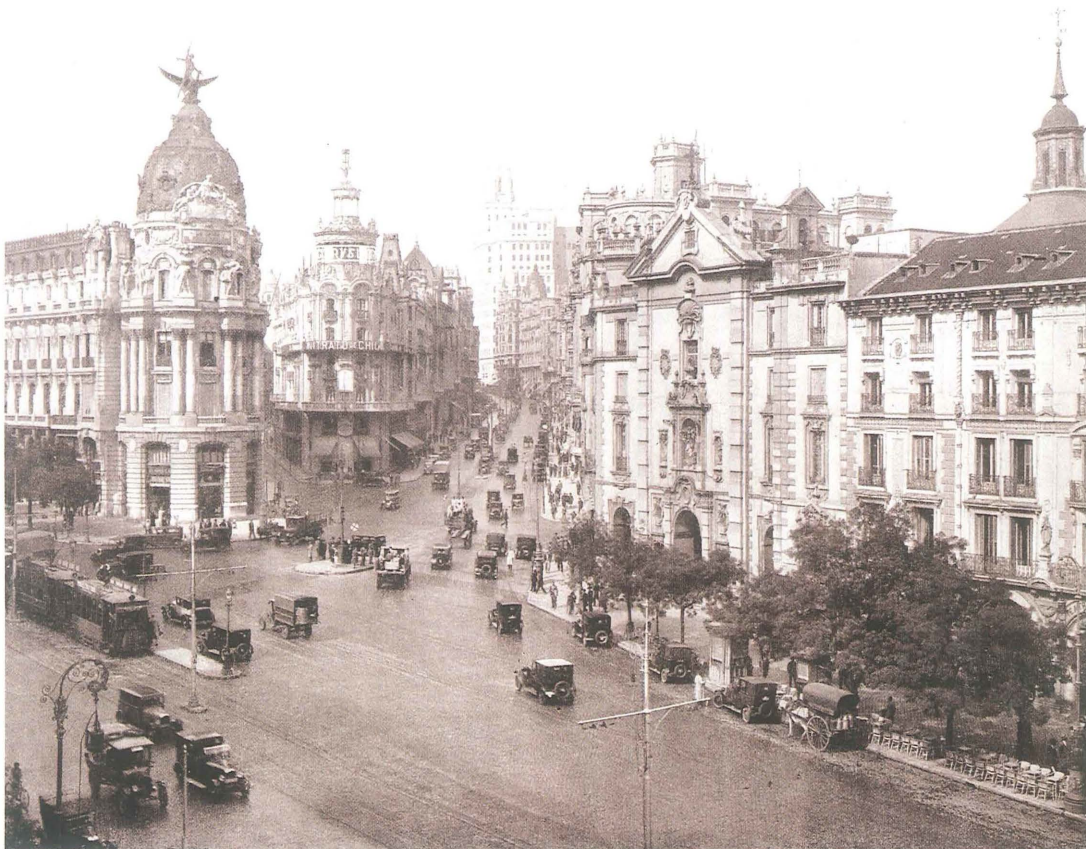
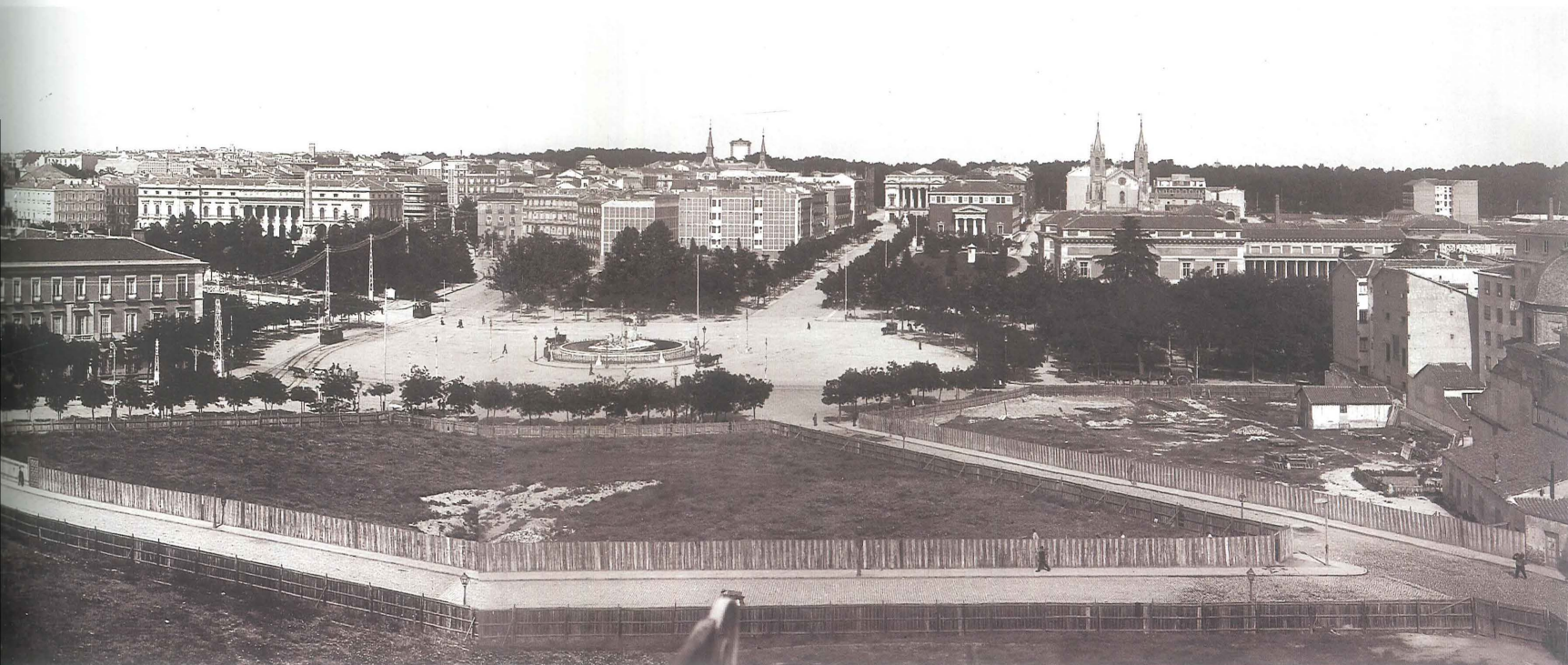


Lámina 39: Primer tramo de la Gran Vía.

En las fotografías de prensa (parte superior) se registran los primeros momentos de las obras: a la izquierda, el recién construido edificio Metrópolis (el encuentro Alcalá-Gran Vía, uno de los más significativos edificios *franceses* del Madrid de comienzos de siglo), y más allá, el solar que define el bivio entre Caballero de Gracia y Gran Vía; al fondo a la derecha, la cúpula de la iglesia de las Niñas de Leganés, que sería demolida en la operación. Las fotografías inferiores muestran sendas vistas de las obras desde la calle de Hortaleza y de la Reina.



que es hoy plaza de España; pero es en 1886 cuando el arquitecto Carlos Velasco, procurando una rápida conexión entre los emergentes barrios del ensanche a uno y otro lado de la ciudad -Salamanca y Argüelles-, al tiempo que proponía una enfática monumentalización del casco histórico, prepara un proyecto para la apertura de la Gran Vía: una gran vía anchurosa y en verdad representativa, que excitaría la imaginación de los madrileños y alentaría el sueño utópico de esa avenida que reclamaba la ciudad, ávida de convertirse en moderna metrópoli (ese mismo año se estrenaría en Madrid la célebre zarzuela «La Gran Vía»).

Su trazado se componía de dos tramos rectos, articulados en monumentales glorietas: el primero y más largo nacía del encuentro de las calles de Alcalá y Caballero de Gracia y discurría -cortando entre otras calles las de Hortaleza, Fuencarral y San Bernardo- hasta la glorieta que se constituía (en lo que es hoy plaza del Conde de Toreno) entre el mercado de los Mostenses y el conjunto de la Universidad Central; el segundo tramo, girando bruscamente en esta glorieta, seguía la calle de los Reyes hasta llegar a la plaza de San Marcial.

Este proyecto topó con innumerables problemas a causa de los procesos de expropiación y pronto quedaría parado. Diez años después, en 1896, se creó una ley para la Construcción de «Grandes Vías», que allanaba el camino de la com-

plicada operación de apertura; con las nuevas posibilidades que la Ley de Expropiación ofrecía (sistema de expropiación «por bandas», contemplando que para la construcción de tales «Grandes Vías» las expropiaciones afectarían no sólo a los solares que abran al frente de calle sino también a los que se sitúen en las bandas laterales) se retomó, ya para no abandonar, la acariciada idea de la Gran Vía.

A partir de estas nuevas condiciones se rechazó el trazado del antiguo proyecto de Velasco y se encargó un nuevo proyecto -«de enlace de Callao con Alcalá y Prolongación de Preciados»- a los arquitectos José López Sallaberry y Francisco Andrés Octavio; proyecto que, coincidiendo en sus extremos (Alcalá con Caballero de Gracia y plaza de San Marcial) con el de Velasco, tenía un trazado muy otro, dividido en tres tramos: un primero, desde Alcalá hasta la Red de San Luis, en paralelo a Caballero de Gracia (calle con el que la nueva avenida originará un característico bivio, resonante del que forma con Alcalá); un segundo, que sigue aproximadamente la calle de Jacometrezo, hasta la plaza del Callao; y un tercero, *prolongando* la calle de Preciados, hasta la plaza de San Marcial.

Esta operación *quirúrgica* -y fuertemente escenográfica- en el tejido histórico de la ciudad, operación que se ofreció en su momento con visos de vanguardia y moderno aire internacional, levantó tam-

Lámina 40: Vista panorámica del Paseo del Prado (ca. 1900).

La renovación de la imagen de la ciudad tuvo otro importante acento en el Paseo del Prado, que desde los últimos años del XIX estaba conociendo grandes cambios y que, durante las dos primeras décadas del XX, alcanzaría un carácter cosmopolita desconocido hasta entonces en la ciudad. La fotografía de Lacoste muestra el estado de esta parte de Madrid a principios de siglo. Junto a los edificios recién terminados (Banco de España, la Bolsa, la nueva fachada del Casón y el edificio de la Academia de la Lengua, las construcciones del barrio de Alfonso XII) se observa el comienzo de la remodelación urbana: nueva conformación de la plaza de Cánovas del Castillo (con la fuente de Neptuno trasladada a su centro y girada); los solares que pronto ocuparán los hoteles Ritz y Palace (éste sobre el que ocupara hasta entonces el palacio de Medinaceli) y el edificio del conde de Bugallal, con las recién abiertas calles del Duque de Medinaceli y Cervantes.

bién voces críticas (algunas tan autorizadas como las de Pío Baroja o Gutiérrez Solana, que lamentaban la repentina desaparición de una parte entrañable de la ciudad -y su pintoresca vida de «cafetuchos» y librerías de lance-).

El proyecto, aprobado en 1904, se comenzó a ejecutar en 1910, procediendo a los primeros derribos de edificios junto a la calle de Alcalá. El primer tramo de la Gran Vía (originalmente avenida del Conde de Peñalver, en honor del alcalde que había emprendido su apertura y fue su principal impulsor), se construyó entre 1910 y 1917. Las arquitectu-



Lámina 41: Monumento a Bravo Murillo en la Glorieta de Bilbao.

El Madrid de comienzos de siglo se quiere reconocer en una explícita idea de monumentalidad; su imagen no sólo es deudora de las modernas arquitecturas que fueron apareciendo en el ensanche o en las operaciones de reforma interior: el diseño y el mobiliario urbano, los nuevos ajardinamientos, la ornamentación de plazas y glorietas con monumentos realizados por grandes escultores... colaboraron no poco en ello.

La alcaldía de Alberto Aguilera con que comenzó el siglo fue de intensa actividad en este terreno: creación del Parque del Oeste -abrazando en codo el barrio de Argüelles hasta Moncloa- y su conexión con los jardines históricos del Prado y del Retiro, a lo largo de la antigua ronda norte del casco histórico, mediante el sistema verde de los *bulevares*. Con gran sentido urbano, se jalonaron éstos con sobresalientes monumentos: el de Argüelles (encuentro del eje con Princesa), el de los Héroes del 2 de Mayo (glorieta de San Bernardo), el de Bravo Murillo (glorieta de Bilbao), el de Quevedo (glorieta de Alonso Martínez), el de Colón (en el cruce con el eje de la Castellana)...

Fotografía 5: Hotel Palace.

ras que en ese breve lapso se levantaron (el Hotel Roma, el Casino Militar, la casa de la Unión y el Fénix, las sedes sociales de asociaciones -como la Gran Peña o el Círculo Mercantil e Industrial-, los edificios que combinan el uso residencial con el nuevo uso de oficinas y comercial) atestiguan el sentido enfático y moderno que la flamante vía pretendía conferir a la ciudad.

La nueva gran avenida establecía, así mismo, un explícito carácter de *centrali-*

dad, que corría parejo al que se estaba definiendo, como principal centro de negocios y finanzas, en el aledaño tramo de la calle de Alcalá, donde los grandes bancos y sedes financieras estaban levantado sus enfáticas sedes: Banco de España, Banco de Bilbao y Banco Hispanoamericano -en la calle de Sevilla, junto a la sede de La Equitativa-, Credit Lyonnais, Edificio Metrópolis -en el vértice de la Gran Vía-, Banco del Río de la Plata -que Palacios estaba levantando en la esquina con Barquillo-; además de otros destaca-

bles edificios como el Casino, el New Club o el Círculo de Bellas Artes que se empezaba a construir enfrente del arranque de la Gran Vía. (Este llamativo carácter, verdadero centro económico de Madrid, se mantendría -aumentado con edificios como el Banco de Vizcaya, el Banco Vitalicio, el Banco Mercantil e Industrial- hasta la Guerra Civil; tras ella, con el establecimiento definitivo del eje de la Castellana, la banca trasladaría allí, con vanguardistas lenguajes arquitectónicos, sus nuevas sedes).



PALACE HOTEL



LA RENOVADA IMAGEN DE LA CIUDAD

Junto a la Gran Vía, otro gran eje se prepara para sentar las bases estructurales del Madrid contemporáneo: el eje de la Castellana, que a principios de siglo ya ha adquirido un medular sentido urbano en toda su longitud (hasta el límite del ensanche, el Real Hipódromo), y que conoce también una importante transformación y monumentalización.

El Salón del Prado es alterado en su original trazado circoagonal, desplazando de sus posiciones primitivas las históricas fuentes de Cibele y Neptuno; éstas son dispuestas -con un sentido urbano muy distinto del que inspiró la delicada com-

posición dieciochesca- en los centros de sus respectivas plazas (modificación ésta, por lo demás, fácilmente previsible toda vez que dos anchurosas vías -Alcalá y Carrera de San Jerónimo- las segregaban del original esquema en *circo*).

La configuración arquitectónica de ambas plazas cambia por completo; en la de Cánovas del Castillo, en torno a la fuente de Neptuno, surgen en estos años modernos edificios que, con su arquitectura programáticamente cosmopolita, transforman el histórico enclave en un nuevo ambiente urbano; en particular las dos grandes construcciones del Hotel Palace (1913), innovador en muchos aspectos (entre ellos el de ser el primer

Fotografía 6: Monumento a Alfonso XII.

El programa iconográfico se extendió también a los parques y jardines públicos; en el parque del Retiro -que desde su entrega al pueblo de Madrid había conocido importantes transformaciones- inicia Alberto Aguilera la construcción del espectacular monumento a Alfonso XII, obra del arquitecto Grases Riera.

gran edificio en Madrid construido con hormigón armado) y el Hotel Ritz (1914).

En la plaza de Castelar (hoy Cibeles), que va adquiriendo ya el papel de principal encrucijada en la estructura de la ciudad, aparece en este período un edi-

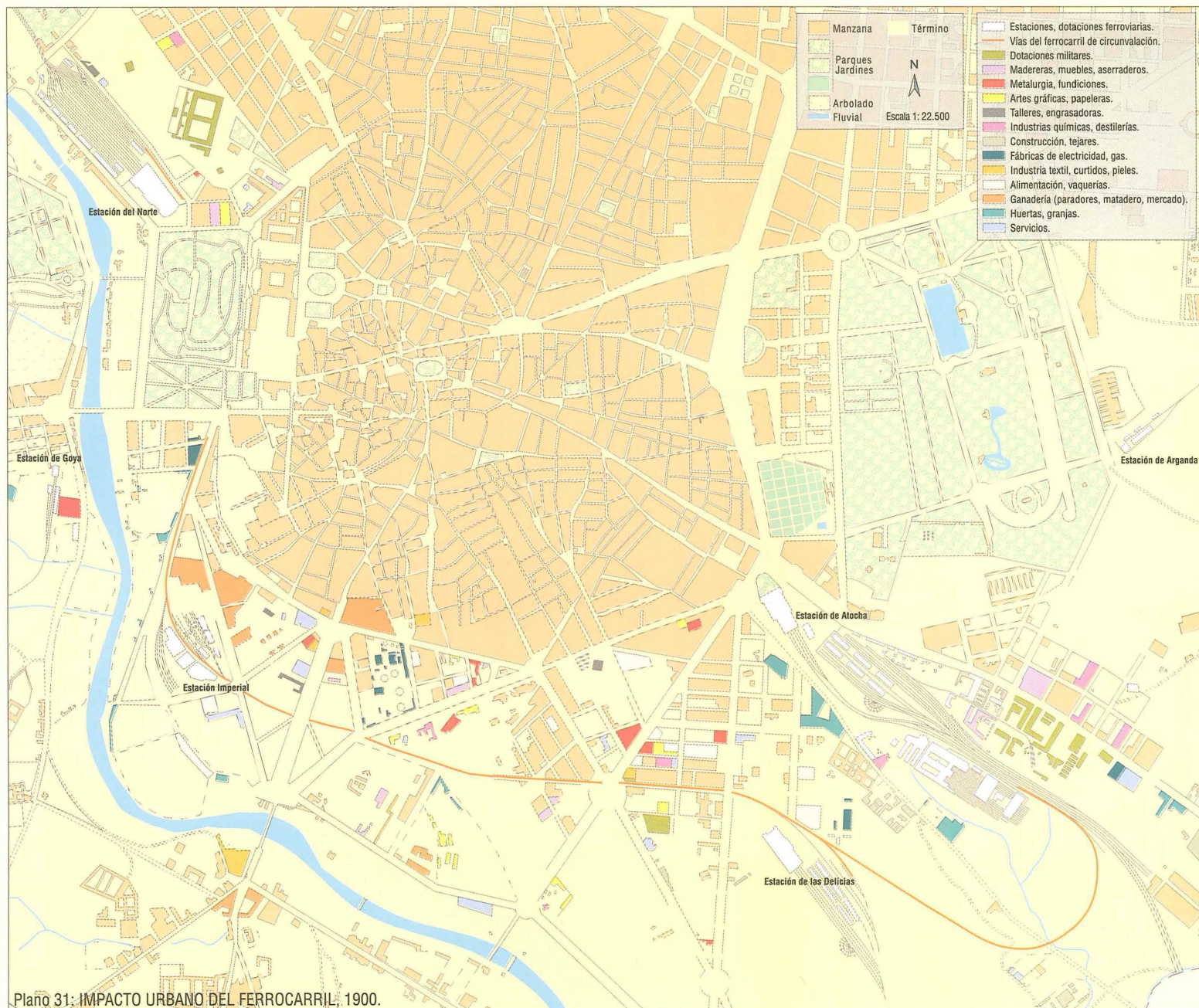


Lámina 42: Barrio de Peñuelas. Paralelamente a la monumentalización del centro urbano y a las enfáticas operaciones representativas de la ciudad burguesa (como la apertura de la Gran Vía), la promoción inmobiliaria del ensanche no atiende a las grandes oleadas de inmigración provenientes de toda España. Esta nueva población se va asentando sin control en barrios periféricos: núcleos obreros que empiezan a dibujar una corona de miseria, que se irá desarrollando en las décadas venideras; en la zona sureste de la ciudad, sobre todo, se produce una ciudad autoconstruida a base de precarios barracones, en un lamentable estado de insalubridad.

Fotografía 7: Pabellones del Matadero Municipal.

En la zona sur de Madrid, al abrigo de las instalaciones ferroviarias que habían ido desarrollándose a lo largo de la segunda mitad del XIX, se establecen a principios de siglo grandes conjuntos industriales; algunos de ellos (Fábrica de Cervezas El Águila, Central Eléctrica Mazarredo) sientan importantes hitos en el campo de la arquitectura industrial. Una de las inversiones en equipamiento a mayor escala emprendidas por el Ayuntamiento (1908) fue la construcción, en Legazpi -ocupando una vasta extensión entre el paseo de la Choperas y el río Manzanares-, del conjunto del Matadero Municipal y Mercado de Ganado; obra del arquitecto municipal Luis Bellido, comprende un conjunto de pabellones distribuidos funcionalmente por distintos sectores de trabajo, definiendo toda una zona urbana y sentando un modelo que se seguiría luego en otras ciudades españolas.





Plano 31: IMPACTO URBANO DEL FERROCARRIL, 1900.

Plano 31:

La incidencia del ferrocarril fue determinante en la parte sur de Madrid, donde va consolidando un nuevo uso industrial, materializado en las significativas construcciones de fábricas, mataderos y mercados, condicionando la construcción real del plan del ensanche de Castro. A principios de siglo está establecido el sistema de estaciones ferroviarias: la estación del Norte y la de Atocha, conectadas por medio del ferrocarril de circunvalación al que se incorporan, recorriendo el sur, la estación Imperial, la de Peñuelas y la de Delicias; hay que añadir a ellas las pequeñas estaciones de Arganda (tras el límite oriental del Retiro, junto al Hospital del Niño Jesús, al sur del todavía inacabado barrio de O'Donnell) y la de Goya (al otro lado del Manzanares, junto a la carretera de Extremadura).

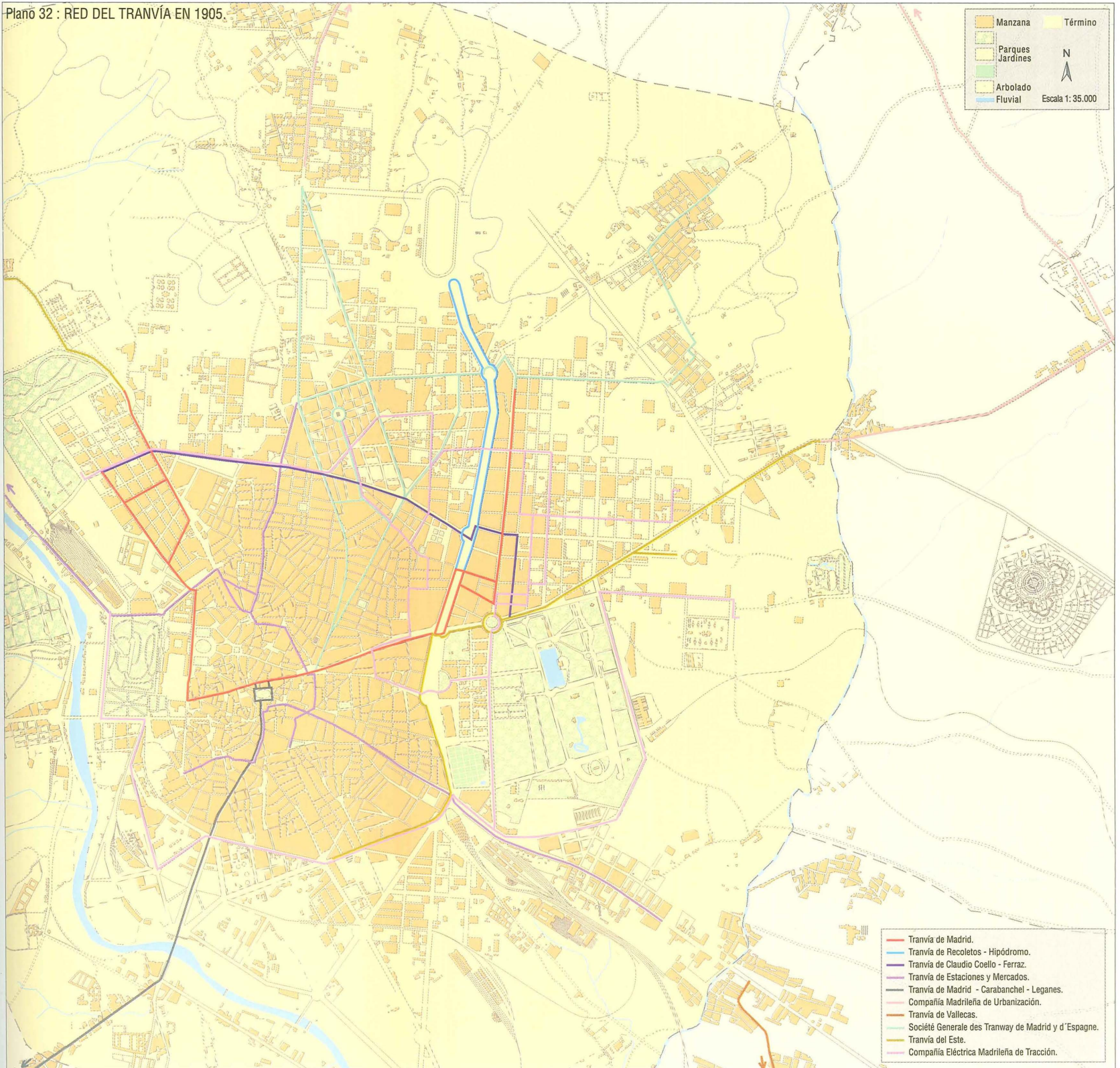
ficio de gran valor urbano, que conformará y caracterizará con fuerza este enclave: el Palacio de Comunicaciones (1904-1919), de Antonio Palacios y Joaquín Otamendi. Ocupa exactamente el lugar del jardín del Buen Retiro: con el inicio de su construcción desaparecerá la última huella del Retiro -aislada y rediseñada en el último tercio del XIX- en su frente al Prado.

Los primeros años del nuevo siglo traían, de la mano de innovadoras formas arquitectónicas una nueva imagen de la ciudad; entre ellas, el pujante estilo «francés internacional» iba a marcar el gusto de los barrios aristocráticos que Castro había previsto entre Chamberí y el paseo de la Castellana. Pero la nueva atmósfera que adquiere Madrid no sólo se cifraría en la

arquitectura: era un momento en que el diseño urbano (ajardinamientos, mobiliario, monumentos...) colaboraba activamente a la definición de una imagen muy precisa de la ciudad, que se contempla a sí misma con nueva mirada.

El primer y breve período de alcaldía de Albero Aguilera (1901-1902), figura de peso en la historia urbana de Madrid -ya desde su quehacer en el Ayuntamiento ya, anteriormente, como Gobernador Civil de la capital-, fue de especial relevancia para la ornamentación de la ciudad. Entre otras iniciativas, construyó los *bulevares* de la antigua ronda norte de la ciudad (los de Carranza, Sagasta y Paseo de Areneros, que, desde 1903, llevó su nombre); y jalónó sus distintas glorietas con monumentos muy representativos del sentido urbano -e

Plano 32 : RED DEL TRANVÍA EN 1905.



idea de ciudad- del momento. La colaboración de notables arquitectos y escultores, en conjuntos monumentales en plazas y jardines, produjo un ambiente urbano de especial refinamiento y atención a la escala del espacio público (muchos de ellos, en aras del tráfico, serían posteriormente desmantelados o trasladados -con muy distinta intuición urbana- a otros emplazamientos de la ciudad).

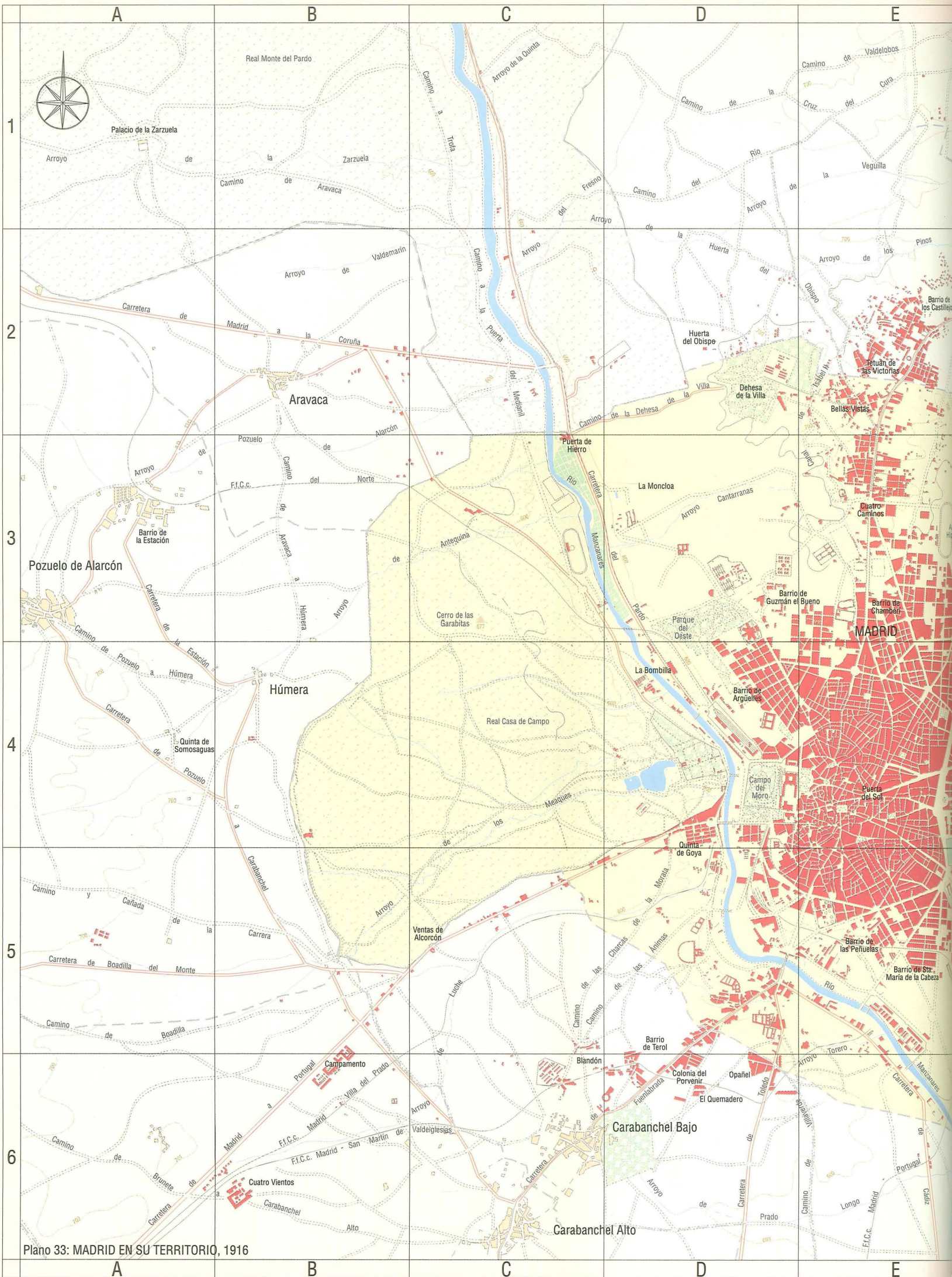
En 1901, acompañando la rápida urbanización y edificación de la montaña

del Príncipe Pío, se inauguró el Parque del Oeste; esta amplia zona verde constituía el primer parque madrileño que no provenía de las posesiones reales, sino que había sido realizado *ex novo* por el Ayuntamiento (con un diseño paisajista -obra de Cecilio Rodríguez- hábilmente adaptado a la movida topografía, se implantaba sobre unos terrenos baldíos, abrazando en codo el nuevo barrio y estableciendo una magnífica conexión con el sistema verde de la Casa de Campo y de la dehesa de la Moncloa).

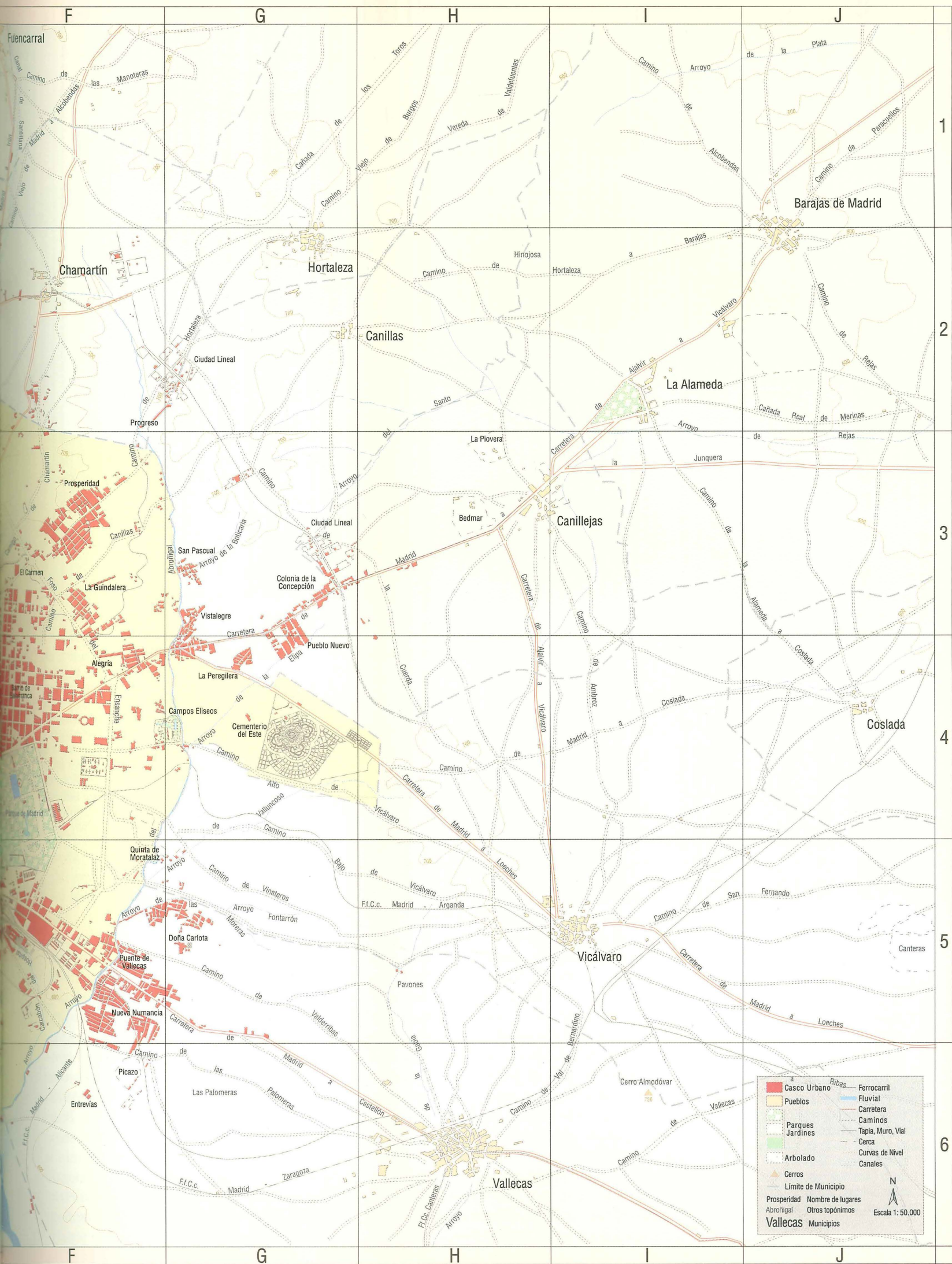
Plano 32:

Desde 1871 -año en que se inauguró el servicio de tranvía en Madrid- la ciudad había asistido a un constante incremento de las líneas, explotadas por muy diversas compañías.

A principios de siglo la ciudad contaba con una bien trabada red (que se electrificó a partir de 1898, eliminándose paulatinamente la tracción animal y, en algunos casos, la de vapor); especialmente densa en los nuevos barrios de Chamberí y Salamanca, conectaba fácilmente el centro urbano con los principales núcleos de la periferia (Vallecas, Carabanchel y Leganés, Ciudad Lineal, Cuatro Caminos y Tetuán, Ventas y Prosperidad, El Pardo).



Plano 33: MADRID EN SU TERRITORIO, 1916



	Casco Urbano		Ferrocarril
	Pueblos		Fluvial
	Parques		Carretera
	Jardines		Caminos
	Arbolado		Tapia, Muro, Vial
	Limite de Municipio		Cerca
	Prosperidad		Curvas de Nivel
	Abroñigal		Canales
	Otros topónimos		Cerros
	Municipios		Vallecas

Escala 1: 50.000
 N