

I  
ARQUITECTURA Y URBANISMO

POR  
FERNANDO DE TERÁN

SUMARIO: *Evolución de la población urbana. — La situación de las ciudades. Insuficiencia de los ensanches. — Nuevos elementos urbanos y nueva arquitectura. — Reforma interior. Las grandes vías. — Los nuevos materiales y las nuevas técnicas. — El problema de la vivienda obrera. — Alternativas urbanas. — Las exposiciones universales. — Nuevas formas de organizar el desarrollo urbano. — El caso de Madrid. — Barcelona y la vanguardia arquitectónica internacional. — Balance y situación en vísperas de la guerra civil. — NOTAS.*

Para encontrar sus repercusiones en la organización de la ciudad, puede ser conveniente hacer una evocación de la situación social y cultural que vivía España a finales del siglo XIX, a la luz de varios condicionamientos simultáneos de signo muy dispar. De un lado, la crisis del 98, con todas sus liquidaciones, conducía a actitudes de desesperanza y a la visión de «los males de la patria» como insuperables obstáculos para salvar la diferencia que separaba a este país de los más avanzados de Europa. Del otro lado, la fe en el «progreso indefinido», que el éxito de la Exposición Universal de París en 1900 contribuiría a exaltar y generalizar en todo el mundo, y que España seguía con admiración, ayudaba al desarrollo de actitudes de apertura cultural a favor de la incorporación de nuevas técnicas, nuevas estéticas y nuevas formas de vida, es decir, a favor de la modernización. En ese momento, la llegada de Alfonso XIII al trono (1902) que puede interpretarse como un afianzamiento de la monarquía en función de un pacto de intereses económicos, supondría la continuidad de la dependencia de la vida política respecto a los grupos de presión, cuya influencia en las decisiones económicas sería creciente. Así, con aportación decisiva de capitales extranjeros, se irá produciendo en las primeras décadas del siglo XX la consolidación del capitalismo nacional, manteniéndose la ausencia de una decidida atención a los problemas sociales, incluidos los correspondientes al naciente proletariado urbano. De ahí la expansión, precisamente en las ciudades, de las fuerzas de oposición a esa monarquía y al sistema que representaba. La Unión Nacional Republicana consigue importantes éxitos ya desde las elecciones legislativas de 1903, mientras que el Partido Socialista Obrero Español se introduce progresivamente en ayuntamientos importantes. Empieza a tomar fuerza el movimiento obrero en las ciudades más industrializadas y en Madrid. Las agitaciones sociales en las ciudades empiezan a ser más importantes que las campesinas, con episodios tan dramáticos como la Semana Trágica de Barcelona en 1909.

Y es que, a pesar del retraso y de la relativa modestia del proceso español de industrialización, lo cierto es que su presencia trastoca las condiciones del equilibrio económico y social mantenido hasta entonces, no sin dificultades, por el sistema parlamentario de 1868. La presencia y crecimiento de un proletariado urbano miserable en las segregadas periferias insalu-

bres, la visible ruptura de la ciudad en dos realidades físicas y sociales muy diferentes, es, posiblemente, el signo más perceptible en la vida de la ciudad del paso, de hecho, a la sociedad industrial. Y el período de la historia de España que ahora nos ocupa está marcado dramáticamente por la resistencia de las clases dirigentes a aceptar ese paso, y a aceptar con ello el peso cada vez mayor de las nuevas fuerzas populares, para cuya asimilación no tenía capacidad el sistema liberal burgués, empeñado en sobrevivir intacto, a pesar de sus concesiones (leyes de regulación de jornada laboral, de accidentes en el trabajo, del trabajo de los niños...) y de su interés (creación del Instituto de Reformas Sociales, creación del Instituto Nacional de Previsión y Regulación del Derecho de Huelga).

La dictadura del general Primo de Rivera, ya en los años veinte, quebrando el orden constitucional, es la respuesta de la intransigencia, frente a las propuestas de modificación de la Constitución para reconocer esa nueva situación. La forzada estabilidad política y la ausencia de debate permitieron al dictador desarrollar un programa de política económica, con clara incidencia en el territorio (regadíos, electrificación, industrialización y obras públicas) acompañado de reformas legislativas, algunas de indudable trascendencia para la regulación del desarrollo urbano. El aumento de producción industrial produjo un crecimiento de la población urbana y un aumento del número de las ciudades mayores. En las más industrializadas de ellas se plantea acuciantemente el problema de la vivienda obrera y se acentúa la contradicción entre centro y periferia, con crecimiento en ésta de los núcleos proletarios miserables. Este y todos los demás problemas sociales siguieron pendientes, porque la Dictadura no intervino sobre la estructura social anterior y el aplazamiento de las soluciones no hizo sino agravar dichos problemas. Con ellos volvería a encontrarse la Corona a la caída del dictador, sin saber tampoco cómo resolverlos, al tratar simplemente de volver al sistema institucional anterior. Consecuencia de ello fue la rápida eclosión de las fuerzas republicanas, que hicieron inevitable la crisis del régimen y la proclamación incruenta y clamorosa de la II República española. Recibida por el pueblo y las fuerzas progresistas como apertura esperanzada de una nueva etapa histórica, prometedora de los cambios estructurales que el país reclamaba, esa República no pudo desarrollarlos ante la poderosa reacción provocada, desembocando la tensión que se fue intensificando en el drama de la guerra civil de 1936.

#### EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN URBANA

Los heterogéneos y un tanto azarosos censos de la población española, realizados en la segunda mitad del siglo XIX, muestran ya, inequívocamente, el inicio de unas tendencias demográficas que habrían de acentuarse en el siglo siguiente, caracterizadas fundamentalmente por estos tres rasgos: progresivo aumento de la población total, regresión de la población rural y crecimiento de la población de las ciudades. Lo cual no había pasado desapercibido desde el primer momento. Tanto en el texto oficial que acompañaba al censo de 1877, como en el correspondiente a diez años después, se llamaba la atención sobre «la tendencia de las poblaciones rurales a trasladar su domicilio a los grandes centros» y, concretamente en el de 1887, puede leerse: «está confirmada la tendencia de las poblaciones rurales a trasladar su domicilio a los grandes centros, y como uno de ellos o el mayor a la capital de su provincia o a la inmediata: comparemos las cifras del total de la provincia y de sus respectivas capitales de Ávila, Cuenca, Guadalajara, Guipúzcoa, Huesca, Lérida, Madrid, Málaga, Oviedo, Pontevedra, Segovia, Valladolid, Zaragoza y otras, y se verá qué distinta proporción guarda el aumento que han tenido



La ciudad de Barcelona a principios del siglo xx

las capitales con el que corresponde a los restantes Ayuntamientos de la misma provincia; más aún en Navarra y Soria las capitales han tenido algún aumento, si bien pequeño, siendo así que la provincia en total resulta en baja. Luego puede repetirse aquí que no crecen las grandes poblaciones por su propia fuerza, sino a expensas de los demás municipios».

En aquel momento, la población del país era de algo más de diecisiete millones y medio de habitantes, de los cuales el 14,28 por 100 vivía en las capitales de provincia. La falta de comprobación y publicación del censo de 1897, obliga a pasar al de 1900 y decenales sucesivos, en los cuales se puede apreciar la evolución de esa misma proporción (16,84 por 100 en 1900, 17,44 por 100 en 1910, 19,13 por 100 en 1920 y 21,59 por 100 en 1930) para el período que nos interesa, confirmando lo que al principio decíamos acerca de la concentración de la población en los mayores núcleos urbanos<sup>1 y 2</sup>.

Ciertamente cabe observar que no eran sólo las capitales provinciales, las receptoras de la concentración, puesto que ya entonces había fuera de ellas otros núcleos dinámicos que acusaban fuertes crecimientos. Por ello, complementariamente, puede ofrecerse otro indicador: la proporción de población habitante de núcleos mayores de diez mil habitantes. En 1900, esa proporción era el 31,78 por 100 mientras que en 1930 había subido al 43 por 100<sup>3</sup>.

A principios del siglo xx la población española, que sobrepasaba ligeramente los dieciocho millones y medio de habitantes, estaba muy desigualmente repartida. El territorio mediterráneo, desde Cataluña a Andalucía, estaba ocupado por unas cuantas ciudades medias y cinco que sobrepasaban los cien mil habitantes (Barcelona con 533.000, Valencia con 213.550, Sevilla con 148.315, Málaga con 130.109 y Murcia con 111.539). En el resto del territorio nacional apenas había ciudades medias, y ninguna mayor de cien mil habitantes, excepto Madrid que

tenía 539.835 habitantes y que, junto con Barcelona, absorbía ya entonces los principales contingentes migratorios que, en menor escala, acudían también a ciudades de Andalucía occidental. A este grupo de ciudades mayores de cien mil habitantes, se suman Zaragoza, Bilbao, Granada y Córdoba, en el período comprendido hasta 1930, como se ve en el cuadro adjunto, que muestra la evolución de la población de las ciudades españolas mayores de cien mil habitantes, entre 1900 y 1930.

	1900	1910	1920	1930
CÓRDOBA				103.106
GRANADA			103.368	118.179
BILBAO			112.819	161.987
ZARAGOZA		111.704	141.350	173.987
MURCIA	111.539	125.057	141.175	158.724
MÁLAGA	130.109	136.365	150.584	188.010
SEVILLA	148.315	158.287	205.529	228.729
VALENCIA	213.550	233.348	251.258	320.195
BARCELONA	533.000	587.411	710.335	1.005.565
MADRID	539.835	599.807	750.896	952.832
P. TOTAL del país	18.618.086	20.027.412	21.338.381	23.563.867
% > 100.000	9,00	9,74	12,03	11,71

Este crecimiento de la población de las ciudades mayores, con paralela disminución de la población rural, es fundamentalmente el producto, como ya hemos dicho, de los flujos migratorios. No obstante, es preciso añadir a ello, en algunos casos, la notable incidencia de la anexión de municipios que explica, por ejemplo, el anómalo crecimiento de Barcelona entre 1920 y 1930, que la hace aparecer, entonces, como la primera ciudad millonaria.

Por otra parte, también conviene señalar la diferencia en el ritmo de crecimiento. Como ha sido acertadamente señalado, desde el siglo anterior se perfila, a través de los movimientos migratorios, la distribución espacial de las áreas de menor nivel de vida y aquellas otras con posibilidades mayores de mejora del mismo<sup>4</sup>. Es decir, se puede ver ya con claridad, desde principios de siglo, la existencia de una España urbana e industrial donde se concentraba el capital y acudía el proletariado, y otra España agrícola, estancada, distribuida en más de nueve mil municipios, de los cuales la mitad no llegaba a los cinco mil habitantes. Pero es importante señalar que la primera era bastante reducida respecto a la segunda. En 1900, la agricultura generaba el 69,6 por 100 de los puestos de trabajo del país, mientras que la industria sólo lo hacía para el 15,8 por 100. La economía española seguía siendo fundamentalmente agraria.

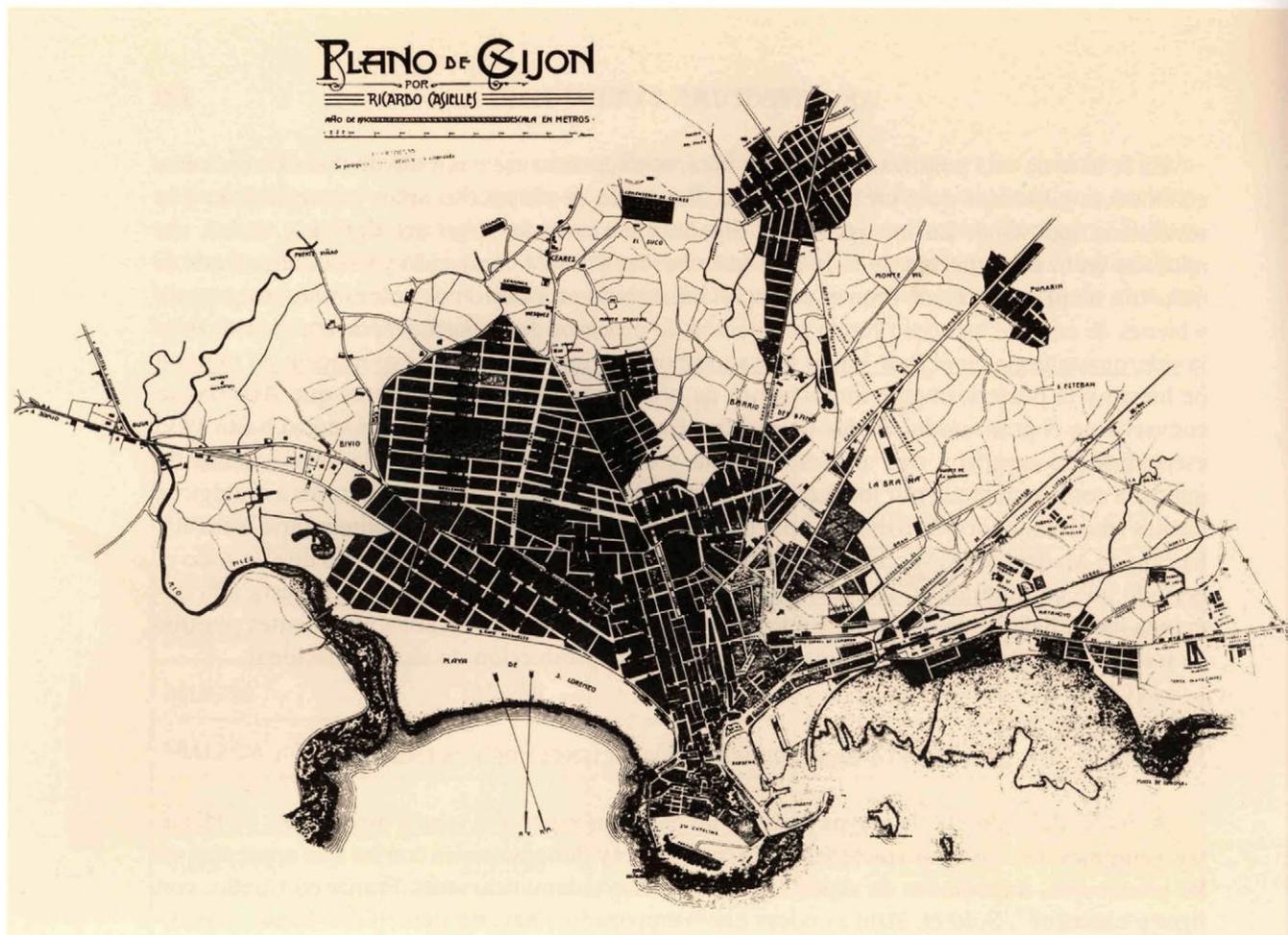
En la base de esta polarización demográfica, se encuentra ese conjunto de transformaciones económicas y sociales que, en toda Europa, había ido desde mucho antes acompañando a la revolución industrial. La incorporación española a ella, a lo largo del siglo XIX, había ido apoyada en la construcción de la red de ferrocarriles y había conducido ya al desarrollo de la industria textil en Cataluña (con el acompañamiento de producción de colorantes, maquinaria y bienes de equipo, así como con la generación de procesos de importación de algodón) y al de la siderometalurgia en el País Vasco (pasando por la primera etapa de exportación de mineral de hierro y la posteriormente importadora de productos químicos), mientras que Asturias se convertía en el gran suministrador de carbón. En el resto del país que permaneció hasta 1936 esencialmente agrario y con niveles de renta y de consumo muy bajos, la escasa demanda quedaba complementada por localizaciones industriales aisladas, ligadas a factores estratégicos locales (puertos, nudos ferroviarios) o a la producción agrícola (industria alimentaria o textil). El caso de Madrid como succionador de población rural es algo especial, puesto que en todo el período que consideramos, la industrialización no pasa de ser una modesta respuesta a la demanda local, ligada a la artesanía y a los servicios que, aunque generaban abundantes puestos de trabajo, no supusieron nunca una contribución a la producción de alcance nacional.

#### LA SITUACIÓN DE LAS CIUDADES. INSUFICIENCIA DE LOS ENSANCHES

A finales del siglo XIX, la mayor parte de las ciudades españolas seguía ofreciendo, en términos generales, las mismas características estructurales y dimensionales con las que aparecían en los planos que, a mediados de siglo, había levantado sistemáticamente Francisco Coello, con rigor y exactitud<sup>5</sup>. Sólo en algunas pocas había empezado a hacerse perceptible la nueva realidad del *ensanche*, que tanto en ellas como en otras muchas poco después, habría de caracterizar la primera gran transformación expansiva a lo largo de la primera mitad del siglo siguiente.

El ensanche era, inicialmente, la gran respuesta urbanística del siglo XIX a las condiciones de estrechez en que los núcleos históricos tradicionales, constreñidos aún por sus murallas, se debatían a consecuencia del aumento de población. El ensanche era concebido como una gran ampliación urbana, como una gran pieza nueva, ordenada, geométrica, cuadrículada, que venía a yuxtaponerse al cuerpo de la ciudad tradicional, con cuya dominante irregularidad contrastaba poderosamente, ofreciendo a veces difíciles transiciones y soldaduras entre ambas partes. El plan de ensanche ofrecía un trazado racional que definía claramente el espacio que debía quedar libre (las calles, plazas y jardines) y el que podía ser edificado (las manzanas) por los propietarios del suelo. Porque además de un plano, el plan de ensanche ofrecía un sistema de producción de espacio urbano, adecuado para coordinar y regular las múltiples iniciativas de esos propietarios de suelo, que eran los nuevos agentes y protagonistas del proceso de construcción de la ciudad<sup>6</sup>.

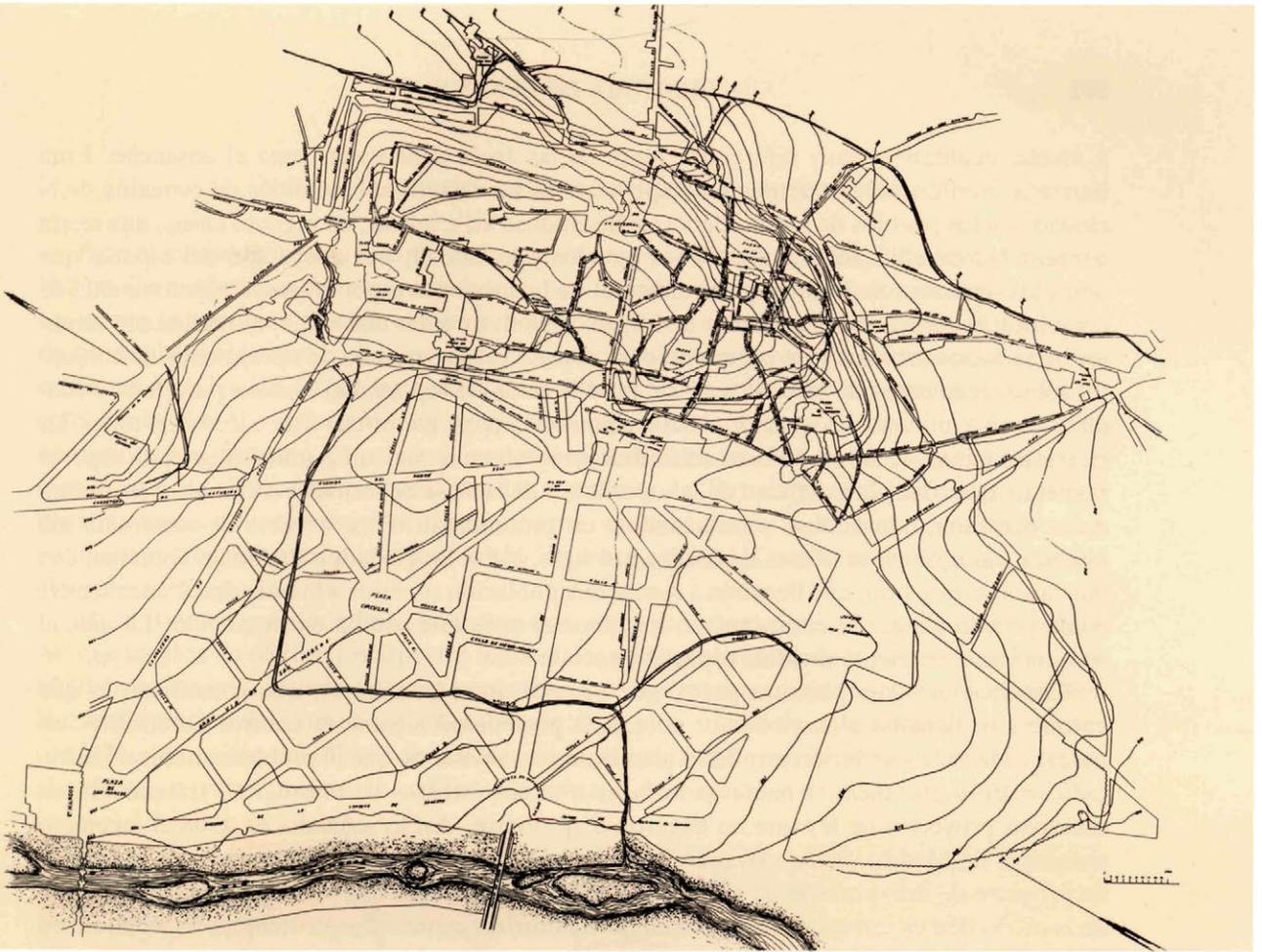
Ese sistema, en gran medida, era deudor del talento de Ildefonso Cerdá, que años antes había reflexionado lúcidamente a propósito del caso de Barcelona. Y parte de esa reflexión había sido adoptada para establecer la legislación que, con carácter general, regulaba la formación de los ensanches de las ciudades españolas y su desarrollo, regulando los deberes de la propiedad, las fórmulas de cesión de los terrenos para las calles, los mecanismos de reparcelación, etc. Aunque bien es verdad que las sucesivas versiones (la última de 1892) de las leyes de Ensanche de Poblaciones, aun constituyendo fórmulas válidas de resolución de los problemas prácticos más perentorios, minimizaron las cargas impuestas a los propietarios del suelo, para



Gijón, 1910. Plano de R. Casielles

estimular la edificación. Lo cual, si bien dinamizó la realización de los ensanches y la construcción de sus manzanas, condujo a una excesiva ocupación del suelo desvirtuando las equilibradas previsiones de Cerdá y de los planes de ensanche inicialmente concebidos, por aumento de altura en los edificios, o de superficie edificable en las manzanas (previstas inicialmente con grandes jardines) o por disminución del ancho de las calles y plazas. Sí, los ensanches decimonónicos (realizados realmente en gran medida ya en el siglo XX), a pesar de que constituyen hoy algunas de las partes mejor definidas y ordenadas de muchas ciudades españolas, no responden a la idea inicial de la que se había partido al idearlos. Aquélla correspondía a una ciudad esponjada, de escasa densidad, llena de jardines, y morfológicamente definida por una edificación discontinua y abierta, lejos de configurar un perímetro continuo cerrando la manzana, como después se hizo. Se cambió así, completamente, la naturaleza del espacio urbano, el cual apareció realmente sin más vacíos que los desfiladeros que quedan entre las fachadas que configuran las manzanas para el paso de las calles.

Esta alteración no sólo se produjo como distorsión de las previsiones de los primeros planes de ensanche (como ocurrió en Madrid y Barcelona, por ejemplo), sino que fue asumida ya como nuevo punto de partida para los planes de ensanche posteriores, en los cuales se recogía la experiencia realizada en los primeros y se adoptaba ese modelo de ciudad que estaba apareciendo realmente. Porque planes de ensanche se iniciaron todavía, no sólo a final del siglo XIX (León, 1897), sino incluso ya entrado el XX (Valencia, 1907; Pamplona, 1915; Murcia, 1920).



Proyecto de ensanche de la ciudad de León

Y en cualquier caso, en extensiones más o menos amplias, con aprobación oficial y sometimiento a la legislación vigente, o bien de manera más o menos heterodoxa, arbitrada casuísticamente por los ayuntamientos, fue la forma principal adoptada por las ciudades españolas para encauzar su crecimiento, no sólo en la segunda mitad del siglo XIX, sino también durante buena parte de la primera del siglo actual. Otra cosa es que esa forma resultase parcialmente inadecuada y que las ciudades creciesen además al margen de las ordenadas superficies de los ensanches y al margen de las normas legales que regulaban la edificación en ellos.

Ocurría, en efecto, que el suelo delimitado para el ensanche había subido especulativamente de precio, al mismo tiempo que el proceso de construcción de espacio urbano. Regulado por las leyes de Ensanche de Poblaciones<sup>7</sup>, estaba concebido para producir un tipo de ciudad adecuado a las posibilidades de la burguesía y a sus exigencias. El mecanismo funcionaba y la ciudad se iba haciendo, abriéndose calles, ocupándose las manzanas casa a casa. Y el resultado era, lógicamente, la ciudad de la burguesía, con casas decorosas y calles anchas, muchas de ellas con árboles. En esa ciudad, el agua corriente llegaba a todos los pisos y empezaba a funcionar el sistema de saneamiento general, desde todas las viviendas hasta los colectores que discurrían por las nuevas calles. Pero esa ciudad de la burguesía no daba respuesta a la demanda creciente, con la industrialización, de vivienda para todos aquellos que no podían satisfacer los costes derivados de las características y niveles cualitativos de ese espacio urbano. Y ello había conducido a un proceso paralelo de aparición de conjuntos suburbanos de características

y niveles cualitativos muy diferentes, fuera de las áreas delimitadas para el ensanche. Eran barriadas periféricas, frecuentemente apoyadas en las carreteras o caminos de conexión de la ciudad con los pueblos de los alrededores, llegándose así a iniciar, en algunos casos, una cierta continuidad de edificación entre dichos pueblos y la ciudad, por ocupación del espacio que antes los separaba. Se trataba, generalmente, de formaciones espontáneas, frecuentemente de conjuntos de edificaciones mínimas, de ínfima calidad, surgidas una a una, normalmente carentes de servicios urbanos y de pavimentación. Otras veces se trataba de operaciones de conjunto, sobre fragmentos de terreno que, sin modificación de topografía, alguien parcelaba y vendía con una mínima ordenación viaria elemental, para garantizar los accesos a todas las pequeñas parcelas. Sobre éstas se edificaban generalmente viviendas unifamiliares de aspecto semirural que, dada la exigüidad de la superficie y de la línea de fachada, cerraban el perímetro de la manzana, adosándose y macizándola en profundidad. Pero a veces se construían allí también casas de pisos. Antes de finalizar el siglo, todas las ciudades dinámicas contaban con barriadas de este tipo, que llegaban a sumar una población superior a la que, simultáneamente, había podido acoger el ensanche, en los casos en que éste estaba en desarrollo. La ciudad aparecía así claramente dividida espacial y socialmente.

Conviene señalar, por otra parte, que en esas áreas periféricas, que constituían lo que entonces se llamaba el *extrarradio*, no existía posibilidad alguna de control urbanístico, en ausencia de toda regulación jurídica o planificadora, a pesar de que el problema había manifestado ya su importancia, y había dado lugar a varios intentos de abordar su tratamiento en sucesivos proyectos de ley que no llegaron a aprobarse. Así lo señalaba en 1908 el ingeniero municipal de Madrid, Núñez Granés, comisionado por el Ayuntamiento para la redacción de un proyecto de urbanización de «los alrededores» cuando decía que «en virtud de la legislación de la propiedad es forzoso a los ayuntamientos autorizar cuantas construcciones se soliciten, en virtud de su perfecto derecho»<sup>8</sup>.

Pero aparte de estos importantes aspectos, referentes a la expansión superficial, conviene considerar otras características fundamentales que presentaba la realidad urbana española al terminar el siglo XIX. Porque la mayor parte de la población que la habitaba, lo hacía en el interior de los viejos cascos tradicionales de origen romano, árabe o medieval, que había venido rehaciéndose sobre sí mismo, aumentando su compacidad y su densificación, hasta perder muchas veces sus originarias señas de identidad, y presentaban generalmente (incluso en los casos en que el ensanche estaba en desarrollo) problemas funcionales e higiénicos, dados principalmente por el hacinamiento. Las condiciones de insalubridad de muchos sectores de la ciudad requirieron una atención específica, que generó una revisión de ordenanzas municipales en los últimos años del siglo en muchas ciudades, para complementar numerosas cuestiones ahora surgidas, de la llamada desde antiguo «policía urbana». La Ley de Saneamiento y Mejora Interior de Poblaciones de 1895 no es muy explícita en preceptos higiénicos sanitarios, sino que se dirige más a la resolución de los aspectos funcionales a través de un perfeccionamiento de los mecanismos de la expropiación forzosa, para la regularización de la red viaria por ensanchamiento y rectificación de calles<sup>9</sup>. Conviene recordar, en relación con esos aspectos higiénicos sanitarios, que era frecuente, en ese cambio de siglo, la parcialidad del sistema de alcantarillado (muchas calles carecían de él), la existencia de cloacas a cielo abierto y la permanencia de una gran cantidad de pozos negros de periódica extracción, en los que vertían letrinas comunes a muchas viviendas. Por otra parte, la ciudad incluyó durante mucho tiempo frecuentes elementos de ruralidad, como establos y vaquerías, corrales y cuadras y los rebaños ovinos circulaban a menudo por las calles.

## NUEVOS ELEMENTOS URBANOS Y NUEVA ARQUITECTURA

Pero al mismo tiempo, a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX, las ciudades españolas se habían ido modernizando, enriqueciendo y dignificando, en mayor o menor medida según los casos, por la aparición de elementos y servicios nuevos, y ese proceso continuaba sin solución de continuidad al iniciarse el nuevo siglo. Grandes edificios nuevos, surgidos para acoger funciones nuevas, hacían uso de las nuevas y espectaculares posibilidades constructivas del hierro combinado con el vidrio, para cubrir grandes espacios sin apoyos intermedios. Así habían aparecido, por ejemplo, los primeros grandes mercados en muchas ciudades y seguían apareciendo en otras. Y lo mismo ocurría con las estaciones del ferrocarril, muchas de las cuales se construyeron, se ampliaron o se transformaron ya en el nuevo siglo, aunque muchas veces hubiesen aparecido antes, puesto que la red ferroviaria principal estaba prácticamente acabada al terminar el siglo XIX.

Muchos de los grandes edificios actuales son, en efecto, el resultado de ampliaciones sucesivas que inciden no sólo en los aspectos funcionales y arquitectónicos de la propia estación, sino también en los urbanísticos, ya que frecuentemente su presencia originaba a su alrededor, bien la transformación del espacio urbano existente, bien la aparición de un espacio urbano nuevo, con la incorporación del «Paseo de la Estación» que, enlazando con la ciudad, remataba frente al enfático, a veces pintoresco, edificio de entrada de viajeros y despacho de billetes. Éste



La red nacional de ferrocarriles hacia 1900



Mercado de San Antonio en Barcelona



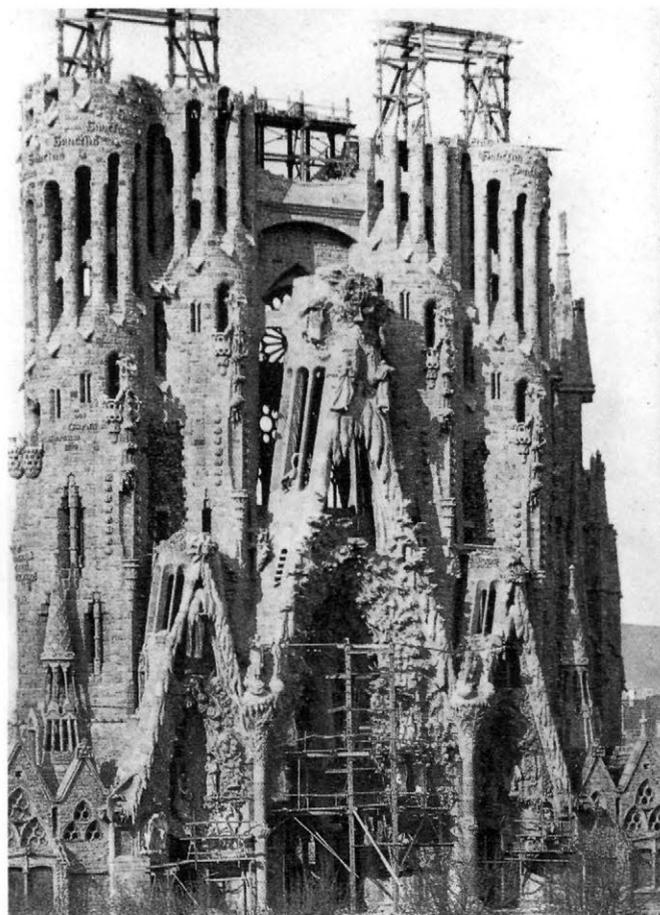
Estación de Jerez de la Frontera



Detalle de la Casa Batlló, arquitectura modernista en Barcelona

ofrecía, en la cara que daba a la ciudad, la apariencia de los edificios monumentales de la época, mientras que por el otro lado daba paso a las amplias naves semitransparentes, donde esperaban los trenes con sus humeantes locomotoras entre los «muelles» del «embarcadero», en espacios hasta entonces nunca vistos.

Esta dualidad entre convencionalismo estilístico (de clara referencia clásica unas veces, o de otras varias referencias eclécticamente utilizadas, que podían llegar al orientalismo) e innovación tecnológica se manifiesta también en otros grandes edificios nuevos que vienen entonces a sumarse a la transformación o configuración del panorama urbano, como los ya citados grandes mercados y especialmente en los «Palacios de Cristal» con su novedosa arquitectura ligera detrás de sólidas portadas, pero pocas veces de una manera tan patente como en el caso de las estaciones con sus dos partes bien diferenciadas. En otros casos, la arquitectura no sabe incorporar todavía las nuevas posibilidades estéticas del hierro y lo utiliza sometiéndolo a cánones tradicionales. Capiteles corintios o nazaritas, columnas y basas tomadas de los órdenes clásicos, pero moldeados en hierro fundido, aparecen incorporados en esos nuevos grandes edificios, con sus proporciones totalmente alteradas por el diferente comportamiento resistente del material frente al de la piedra. Más frecuentemente, la estructura de hierro, todavía preferentemente roblonada, quedará oculta bajo la envoltura de una arquitectura convencional que sigue su propia tradición formal ajena aún a esa drástica renovación estética que se producirá algo más tarde, impulsada por el funcionalismo racionalista.



Antonio Gaudí comenzó la construcción del templo de la Sagrada Familia en 1883

Pero antes, a caballo entre los dos siglos, se inserta la aventura plástica del *modernismo*, versión ibérica del *Jugend* o *Modern Style*, que durante varias décadas parece proporcionar una verdadera alternativa estética con la que salir del atolladero de los historicismos practicados eclécticamente. Su notable fortuna en Cataluña se manifiesta especialmente en una ciudad que estaba entonces en plena expansión, rellenando a buen ritmo su ensanche, y que adopta en buena medida ese lenguaje plástico. Así, Barcelona adquirirá entonces su cualidad de gran ciudad de la burguesía opulenta, ligando, en efecto, su nueva imagen urbana con esa manifestación del *modernismo* que todavía es bien visible hoy en gran cantidad de edificios del ensanche construidos en los últimos años del siglo XIX y primeros del XX<sup>10</sup>. Y ahí es donde se inserta la obra sorprendente de Antonio Gaudí, que desde 1883 estaba trabajando en la construcción de ese singular poema en piedra que es el Templo de la Sagrada Familia, y que contribuyó con algunas casas de pisos muy significativas a la caracterización arquitectónica del ensanche (Casa Calvet, 1898-1900; Casa Batlló, 1904-1906; Casa Milá, 1906-1910). Habría que decir que si bien la obra de Gaudí trasciende el movimiento modernista y sigue su propia trayectoria, alimentada desde una visión plástica y constructiva muy personal del autor (que se manifiesta plenamente en algunos de sus últimos proyectos y sus obras no terminadas, como la Iglesia de la colonia Güell), también es cierto que no hubiera encontrado las condiciones sociales adecuadas para su desarrollo, sin la situación general creada por el éxito local del *modernismo*<sup>11</sup>.

Arquitectura *modernista* realizada en aquel período puede encontrarse en otras ciudades catalanas en cantidades significativas, y de modo más esporádico y escasamente caracterizador en otras varias ciudades españolas. Porque el *modernismo* se desarrolló especialmente en Cataluña, mientras en el resto de España se mantenía el eclecticismo propio de fines del siglo XIX, en la coexistencia de historicismos varios, a veces pintoresquistas, a veces cultos y refinados. Muestras neoárabes y neogóticas se suceden junto a finos clasicismos helenizantes, o manifestando claramente la creciente influencia francesa de un academicismo más enfático, a lo Luis XV o Luis XVI. En Madrid, el *neomudéjar*, que venía utilizándose con éxito desde mediados del siglo anterior, continuó proporcionando un lenguaje generalizado que servía lo mismo para una iglesia o para una fábrica, que para una casa de pisos o una modesta vivienda de extrarradio<sup>12</sup>. Pero ello, desde luego, sin desplazar al clasicismo para los más importantes edificios y monumentos, ni impedir experiencias innovadoras con las posibilidades nuevas del hierro y el cristal, ni cortar el paso a la presencia de los casticismos y tradicionalismos que empezaron a hacerse presentes a partir de la primera década del siglo. Casticismos historicistas, unas veces (neobarroco, neoplateresco, neorrenacentista...), y casticismos populares regionalistas, otras, que se manifestarán geográficamente repartidos por las ciudades españolas, especialmente ya al llegar la década de los veinte<sup>13</sup>.



Las Escuelas Aguirre, en el barrio de Salamanca, ejemplo de arquitectura neomudéjar en Madrid



La ejecución de la Gran Vía madrileña fue un proceso largo que duró hasta los años treinta. Perspectiva de la misma desde su confluencia con la calle de Alcalá

#### REFORMA INTERIOR. LAS GRANDES VÍAS

Lugares privilegiados para la concentración de nueva edificación importante serán esas operaciones de reforma interior que constituyen el capítulo de las grandes vías, que en muchas ciudades españolas se acometerá en la segunda o en la tercera décadas del siglo, aunque en Granada, Barcelona y Madrid se adelante a la primera, con intentos incluso en el siglo anterior. Preocupaciones higienistas ante condiciones de deterioro o insalubridad de muchas áreas centrales antiguas, junto con razones de embellecimiento y restauración de las mismas, así como propósitos de mejora del sistema circulatorio, serán motivos invocados para plantear unas transformaciones que, frecuentemente, se quedan en las ya desde antiguo practicadas correcciones de alineaciones y ensanchamientos de calles, pero que, en ocasiones, dan lugar a ambiciosas operaciones de gran cirugía urbana para insertar un corte longitudinal dotado de nuevas infraestructuras de servicios y flanqueado de nuevos solares revalorizados, puesto que, en definitiva, si esas operaciones salieron adelante es porque fueron, en primer lugar, reconversiones de rentas de posición en lugares que pasan a ser privilegiados en la ciudad, proporcionando la oportunidad de revalorizaciones inmobiliarias que permitieron la construcción de numerosos, nuevos y grandes edificios en sus márgenes, dotados al respecto de mayor altura y volumen edificable.

Esas nuevas grandes arterias, justificadas funcionalmente por la circulación, son concebidas y realizadas, al mismo tiempo, como grandes ejes comerciales y burocráticos de prestigio.

A veces serán acometidas como realización de un proyecto específico. Otras veces formarán parte de un conjunto de modificaciones que pueden llegar a constituir un plan de reforma interior. Muchos de estos proyectos se llevaron a cabo y otros se quedaron sin realizar. En algunas ocasiones, esta idea de gran vía de prestigio pervivirá como un anhelo municipal insatisfecho y aguardará aplazada durante mucho tiempo, hasta salirse incluso del período histórico que ahora nos ocupa. Grandes vías planteadas en la época a que nos estamos refiriendo son las contenidas en los planes de Bilbao (1923), Zaragoza (1925), Murcia (1926) y Valencia (1928).

En Madrid, la ejecución de la Gran Vía fue un proceso largo que duró hasta los años treinta. Bancos, hoteles, cines, edificios comerciales y de oficinas, intercalados con otros de viviendas, vinieron a configurar el panorama de esa especie de *city* lineal que contó en seguida con el servicio del metro, inaugurado en 1919 por el rey. Pronto se convirtió en ejemplo para las demás ciudades del país, como expresión plástica de las fuerzas económicas y empresariales más vivas, que empezaban a tener su modelo en el capitalismo norteamericano y necesitaban su propio escenario.

Como ya he señalado en otra parte, «el eclecticismo arquitectónico confirió a la Gran Vía de Madrid, a lo largo de su dilatada ejecución, su carácter heterogéneo y un tanto abigarrado. Los órdenes clásicos gigantes, reinterpretados enfáticamente, con columnatas o pilastras de varios pisos de altura, y los templetos de coronación, alternan con manifestaciones más inclinadas hacia el neorrenacimiento español o un estilizado barroco, a veces con torreones decorativos. Pero otras veces se incluyen en el mismo edificio grandes elementos de cierre, ejecutados con hierro y cristal. Estucos y piedra artificial sobre basamentos (que pueden abarcar toda la primera planta) de piedra natural en grandes bloques, suelen ser los materiales más frecuentemente utilizados para la construcción de grandes ménsulas, arcos y columnas clásicas balaustradas, ornamentos platerescos y coronaciones barrocas. A medida que avanza el siglo, van apareciendo tímidos ensayos de simplificación, y en 1924 se usará por primera vez, en este singular ámbito, el ladrillo visto, en un gran edificio de empaque clasicista destinado a oficinas, con una sala de cine»<sup>14</sup>. Pero al mismo tiempo se han ido produciendo muestras destacadas de continuidad de la inspiración francesa *Belle Époque*. Y en 1927, el edificio de la Telefónica supondrá la incorporación del rascacielos americano, con lo que culmina la aspiración a ese perfil de *city* con la que, en gran medida, había nacido la Gran Vía, aunque portadas, ventanas y remates intenten mantener, a través de un suave ejercicio de diseño barroco, el enlace con la tradición.

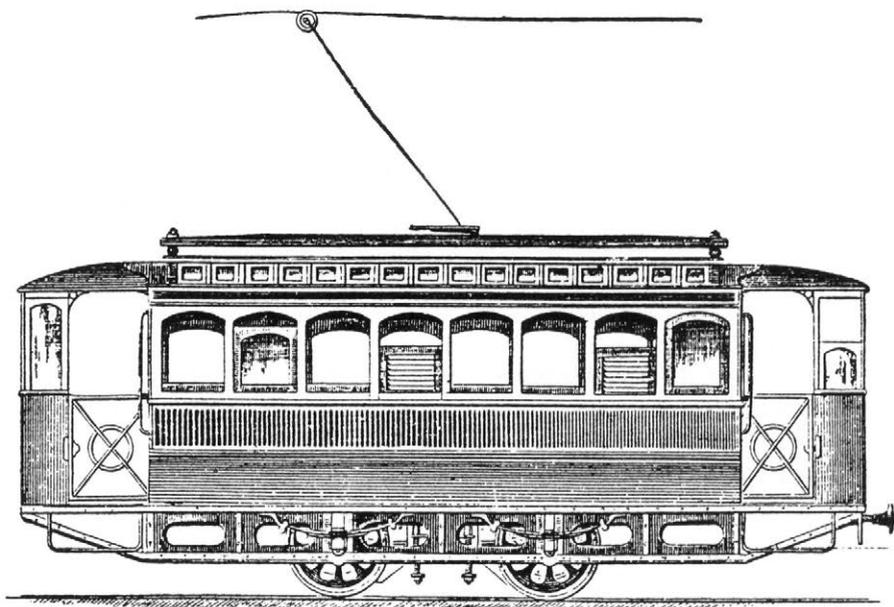
#### LOS NUEVOS MATERIALES Y LAS NUEVAS TÉCNICAS

Del mismo modo que había ocurrido con la arquitectura, la irrupción del hierro había transformado ya en el siglo anterior la manera tradicional de construcción de puentes. El «puente de hierro», tan diferente en sus formas de los anteriores, había venido a sumar su nueva silueta al panorama de muchas de esas ciudades españolas. Unas veces, para satisfacer las necesidades del paso del ferrocarril, otras, para unir nuevamente las dos partes de una ciudad fluvial, que ya contaban con uno o más puentes de piedra. Y pasará tiempo todavía para que aparezcan los puentes de hormigón armado, por lo que los puentes de hierro seguirán construyéndose en las primeras décadas del siglo XX y seguirán por ello constituyendo elementos caracterizadores de esa ciudad del período que nos ocupa.

Ya hemos dicho que la repercusión más importante del ferrocarril en la ciudad se producía por el impacto transformador de las estaciones en las periferias. Pero hay que añadir a ello la

presencia de otro tipo de ferrocarril más liviano, dentro de la propia ciudad, recorriéndola, circulando por sus calles para transporte de ciudadanos de unas partes a otras. En gran medida, el *tramway*, castellanizado en tranvía, hizo posible el rápido desarrollo espacial de las ciudades en las postrimerías del siglo XIX y principios del XX dentro y fuera de los ensanches o en ausencia de ellos, prolongando sus líneas hasta las barriadas periféricas, a través de sistemas de concesiones a compañías privadas. Los carromatos movidos por tracción animal o por vapor fueron sustituidos a principios de siglo por los de tracción eléctrica. La ciudad, que ya estaba surcada por raíles, se llenó entonces de cables y tendidos eléctricos, sustentados por columnas metálicas para alimentar los *trolleys*. Tendidos que, además, se complicaron por la generalización del teléfono y por la aparición de la iluminación pública eléctrica, ya antes del fin del siglo, servida por pequeñas compañías que utilizaban máquinas de vapor para producir corriente. No obstante, la utilización del ventajoso mechero *Auer* retrasó durante mucho tiempo la sustitución completa del alumbrado público de gas en las ciudades españolas, que duró en muchas de ellas hasta la mitad del siglo actual.

La racionalidad del trazado de los ensanches, así como el proceso de su construcción, en el que la urbanización precedía a la edificación, proporcionaban un marco muy adecuado para que las canalizaciones subterráneas del abastecimiento de agua y el alcantarillado se dispusieran cómodamente durante la fase de urbanización. La retícula ortogonal ofrecía unas posibilidades de racionalización de esas conducciones, que en la ciudad tradicional encontraba muchas dificultades para abrirse camino en las mismas condiciones, dada la irregularidad de la red viaria y las formas y dimensiones variables de las manzanas y parcelas. Pero ese mismo contraste movió a la ampliación y reconstrucción de los servicios urbanos de agua y alcantarillado en muchos de los cascos antiguos, de modo que en los últimos años del siglo XIX y primeros del XX se prepararon grandes proyectos de saneamiento y abastecimiento de ciudades y se



A finales del siglo XIX las grandes ciudades se llenaron de cables y tendidos eléctricos debido a la llegada de un nuevo medio de transporte: el tranvía. Modelo patentado por la empresa La Primitiva Valenciana, de Lladró y Compañía, en 1899

acometió su ejecución, aprovechando las nuevas posibilidades técnicas ofrecidas por los tubos de hierro para la construcción de las conducciones, y pronto también por el hormigón, especialmente adecuado para las grandes secciones de los colectores de desagüe. Ambas clases de piezas venían a sustituir a los antiguos conductos cerámicos, algo porosos y de fácil rotura, que originaban pérdidas y filtraciones.

Una situación especial era la correspondiente a las ciudades costeras, algunas de las cuales, a lo largo del siglo XIX, habían venido ampliando y modernizando sus puertos, y lo mismo habría de ocurrir en las mismas o en otras también marítimas, en el período que nos ocupa. Pero si ello es importante en sí mismo, como operación económicamente vitalizadora de las ciudades correspondientes, lo es también, en muchos casos, como desencadenante de transformaciones físicas de las mismas. Como consecuencia de las obras del puerto, los alrededores se reorganizan, aparecen paseos marítimos, plazas, nuevos grandes edificios y, a veces, en terrenos ganados al mar, nuevas ordenaciones urbanas formando conjuntos de manzanas y calles como pequeños ensanches.

#### EL PROBLEMA DE LA VIVIENDA OBRERA

Ya hemos comentado anteriormente la insuficiencia de los ensanches para dar respuesta a todos los problemas del desarrollo, y especialmente a los creados por el aumento del proletariado urbano y la demanda de vivienda modesta. El hacinamiento en ciertas partes antiguas del interior de las ciudades y la aparición de barriadas periféricas, carentes de servicios higiénicos y al margen del control municipal, eran, como vimos, la otra cara de la realidad urbana, frente a la amable visión de la ciudad higiénica y ordenada de los ensanches. Incluso, en muchas partes de éstos, habían empezado a darse frecuentes prácticas abusivas, pues no sólo se habían generalizado viviendas en sótanos y buhardillas, sino que había aparecido también la utilización intensiva del fondo de parcela, con viviendas interiores. Y en algunos casos, el patio de la manzana había llegado a ser ocupado por viviendas unifamiliares. Las lamentables condiciones de habitabilidad en que, de este modo, se desarrollaba la vida de las clases sociales más humildes, agravaba esa tensión social a la que nos hemos referido. Evidentemente, el problema de la vivienda obrera, no sólo no se resolvía espontáneamente, sino que empeoraba. Y durante todo el primer tercio del siglo seguirán produciéndose casos especulativos de sobreocupación de solares en filas sucesivas de bloques paralelos a fachada, separados por mínimos patios, y la construcción de casuchas en barriadas improvisadas, sin los servicios mínimos. Frente a lo que representaban las grandes vías y el ensanche, esta otra realidad permitía percibir el carácter dual de una sociedad en la que se daban a poca distancia, a veces en contigüidad o superposición, los mayores contrastes entre cierta opulencia del emergente capitalismo y la miseria de la clase trabajadora.

Las agitaciones sociales, las huelgas repetidas, el crecimiento de las asociaciones laborales, la ascensión de la UGT, del PSOE y de las fuerzas políticas republicanas, serían amenazas intermitentes contra la estabilidad de los alarmados estamentos dominantes. Por otra parte, crecía la comprensión de que los problemas sanitarios de la ciudad podían afectar a toda su población sin distinciones, aun cuando los focos de insalubridad estuvieran segregados espacialmente, que no lo estaban del todo.

Es por ello que las condiciones de vida y la situación higiénica de las barriadas y de las viviendas obreras adquirieron una importancia que tal vez no hubieran tenido por sí mismas,



## ALTERNATIVAS URBANAS

Pero esta dimensión fundamentalmente económica de la cuestión se encuentra entrelazada en muchos casos con la discusión (de carácter más teórico) sobre la conveniente naturaleza y organización de los nuevos conjuntos de viviendas a crear al amparo de esa legislación de *Casas Baratas*. Porque las formas de urbanización ajardinada, externa a la ciudad, contaba ya con realizaciones en marcha en otros países de Europa y América. Inicialmente habían aparecido como operaciones de grandes empresarios industriales para sus propios obreros, y habían sido objeto de una presentación teórica, de extraordinario éxito mundial, en el libro *To morrow* del británico Ebenezer Howard. Y esto se conocía en España a través del propio Instituto de Reformas Sociales y por los comentarios de diversos autores interesados, en opúsculos y revistas, como Cipriano de Montoliú en Barcelona y Arturo Soria en Madrid.



Arturo Soria, creador de la Ciudad Lineal en Madrid

En diversas obras muy documentadas, Montoliú difundió la teoría de la Ciudad Jardín, haciendo la exégesis del pensamiento de Howard, describiendo las realizaciones británicas próximas a Londres y las colonias alemanas de la familia Krupp. Precisó el alcance del concepto de «ciudad jardín» frente a los de «colonia-jardín» y «suburbio-jardín» y fue el creador y animador de la Sociedad Cívica La Ciudad Jardín, de actividad cultural y, al mismo tiempo, patrocinadora de algunas de las primeras urbanizaciones ajardinadas de la periferia de Barcelona.

En cuanto a Arturo Soria, está claro que merece un importante recuerdo aquí, pues no sólo se ocupaba teóricamente de estos problemas, sino que él mismo estaba realizando la primera experiencia española de urbanización ajardinada. Ésta, además, estaba dotada de una tan importante originalidad de concepción, que trascendía ampliamente los planteamientos de «ciudad-jardín».



Modelo de vivienda para la manzana 91 de la Ciudad Lineal de Madrid.  
Tarjeta postal de la época

En efecto, la franja de terreno que estaba urbanizando al noreste de Madrid, recorrida axialmente por un tranvía, era la pequeña materialización de la gran teoría urbanística de la *Ciudad Lineal*, que él había concebido a finales del siglo anterior y había dado a conocer en conferencias y opúsculos. En 1892 había conseguido que el Gobierno le aprobase el proyecto de construcción de un «ferrocarril tranvía de circunvalación de Madrid», y en 1894 había fundado la Compañía Madrileña de Urbanización y se había lanzado a la compra de los terrenos y a la construcción del eje ferroviario. Y poco después, en 1906, estaban construidos los primeros dieciocho kilómetros de vía férrea, por la que circulaba un tranvía de tracción animal inicialmente, y se habían edificado las trescientas primeras casas, una iglesia y un centro de diversiones. Siete años más tarde se contaban cuatro mil habitantes fijos en seiscientos ochenta casas. Y aunque años más tarde, graves problemas financieros ocasionaran serias dificultades, originando el cese de Soria como director de la Compañía, ésta logró recuperarse en los años veinte, después de la guerra mundial y de la muerte del fundador. Continuó el desarrollo, y tanto la real Ciudad Lineal de Madrid, como su teoría sustentante, «invento español» como se decía en los folletos de propaganda, empezaron a ser conocidas en el mundo. A ello contribuyó notablemente la interesante publicación denominada *La Ciudad Lineal, Revista de Higiene, Agricultura, Ingeniería y Urbanización*, fundada en 1897, que llegó a tener amplia tirada y difusión. Por ello puede afirmarse que la idea de Arturo Soria constituyó una auténtica aportación original y valiosa al panorama de la cultura urbanística universal. Aportación realizada, por supuesto, con mucha antelación al interés por la linealidad urbana que se despertaría en los años treinta, del cual se hizo eco, por ejemplo, Le Corbusier, y que tanta repercusión habría de tener por esas mismas fechas en la apasionada polémica de los urbanistas soviéticos.

La teoría de Soria, como es sabido, descansa sobre su gran intuición de la importancia organizadora y vertebradora de las líneas del transporte colectivo en la estructuración de la ciudad. A partir de ahí, Soria plantea un modelo de ciudad, alternativa a la tradicional, organizada linealmente a ambos lados de un eje de comunicaciones, en el cual, intermitentemente, coincidiendo con las principales paradas, se sitúan centros de atenciones y servicios. El planteamiento era muy ambicioso, pues las ciudades lineales podrían cubrir largas distancias uniendo entre sí las «ciudades-punto» del pasado, y manteniendo siempre a la población en contacto con la naturaleza, dada la estrechez de la franja edificable. Por eso puede decirse que la realización que se fue produciendo en el cuadrante nordeste de Madrid, durante el primer tercio del siglo, era «la pequeña materialización de un gran principio». Mirando las fotografías que aparecen en el librito publicado en 1911 por la Compañía de Arturo Soria y repasando las páginas de la revista que publicaba, se aprecia el carácter diferente e incluso insólito de esta experiencia urbanizadora, más cerca de los aspectos utopistas y arcádicos del naturalismo decimonónico que del negocio inmobiliario. Detenida pronto en su inicial intención circunvalatoria, absorbida y sobrepasada luego por el crecimiento de la ciudad, modificado su trazado para su adaptación a las necesidades circulatorias de ésta, desfigurada por unas condiciones de edificación que han estimulado la demolición de las antiguas viviendas unifamiliares y su sustitución por bloques colectivos, la Ciudad Lineal de Madrid resulta irreconocible para tantos estudiosos que vienen a buscar aquí los restos de algo que ocupa un lugar destacado en todas las historias del urbanismo y que Madrid no supo conservar como pieza urbana antológica, única en el mundo<sup>17</sup>.

#### LAS EXPOSICIONES UNIVERSALES

Las exposiciones universales tenían ya a finales del siglo XIX una importante tradición como acontecimientos catalizadores de fenómenos culturales. Por una parte, venían siendo el marco en el que se presentaban y difundían los avances tecnológicos. Pero por la otra, el propio marco era muchas veces una muestra viva de nuevas formas de arquitectura y tratamiento del espacio urbano que, a partir de ellas, se difundían también universalmente y que, además, dejaban marcas indelebles en la realidad física de aquellas ciudades que servían de sede a la Exposición, a través de acondicionamientos urbanísticos y nuevos grandes edificios significativos. Las exposiciones universales de París en 1889 (que incorporó por ejemplo la Torre Eiffel) o la de Chicago en 1893 (que consagró las líneas urbanísticas del movimiento *City Beautiful*) son buena muestra de ello.

A finales del siglo XIX, Sevilla era todavía una ciudad que apenas superaba en extensión los límites de su viejo casco, ceñido por restos de la muralla árabe, que todavía subsistía en grandes partes. La cesión de amplios terrenos ajardinados, al sur de la ciudad, por la infanta María Luisa Fernanda de Borbón en 1893, convertidos en gran parque público, promueven la idea de expansión urbana en esa dirección, elaborándose varios proyectos sucesivos en los primeros años del siglo, hasta que aparece la idea de la Exposición Universal en 1910, ligada precisamente a esos terrenos, como apoyo para la expansión de la ciudad. La colaboración estatal a esa iniciativa local se garantizaba a través de la reivindicación hispanoamericanista, hábilmente asociada a la difusión de los productos de la agricultura andaluza.

La Exposición se localizó en los terrenos del parque llamado de María Luisa, para cuyo acondicionamiento se llamó al más famoso paisajista del momento. Y el ingeniero Jean Claude Forestier, en vez de realizar uno de sus conocidos parques en estilo francés, desarrolló una

creación original, imbuida de resonancias y recreaciones hispanomusulmanas, que, junto con otros jardines menores que dejó en la ciudad, supusieron importantes incidencias para la posterior evolución urbanística. Ello, unido al importante conjunto de infraestructuras viarias y de servicios que se produjeron entonces y a varios edificios monumentales construidos entre 1914 y 1929, que con ellas perduran, actuaría efectivamente como desencadenante del posterior desarrollo de la ciudad, ocupando y transformando parcialmente los terrenos de aquella exposición. A ella debe pues Sevilla, tanto la presencia de partes muy hermosas de su visible realidad actual (Parque de María Luisa, Plaza de España, Palacio de Bellas Artes, Pabellón Mudéjar...), concebida fundamentalmente la arquitectura por Aníbal González, en un hermoso eclecticismo historicista, como también parte de la estructura de su primer crecimiento importante fuera del núcleo antiguo<sup>18</sup>.

Por su parte, Barcelona había sido ya sede de una Exposición Universal en 1888, que había contribuido poderosamente al desarrollo de la ciudad, tanto económico como urbanístico, marcando incluso una inflexión en el aumento de la tasa de inmigración. La ciudad había incorporado para siempre, en aquella ocasión, el Parque de la Ciudadela y algunos hermosos o curiosos edificios, de los que aún permanecen algunos, aparte de haberse dinamizado poderosamente la urbanización y edificación del ensanche.

Pero en 1929, Barcelona vuelve a ser sede de una segunda Exposición Universal, entendida ahora mucho más explícitamente como pretexto para dirigir el desarrollo urbano y plantear intencionadamente la reorganización de la ciudad, con la idea de la «Gran Barcelona», de la que se empieza a hablar desde principio de siglo. El primer proyecto data de 1915. Y esa acción sobre la ciudad se manifiesta, en primer lugar, simplemente por la localización del emplaza-



En 1929 Barcelona organizó su segunda Exposición Universal. Diversos edificios, situados estratégicamente en la falda de la colina de Montjuich, se disponían a lo largo de una composición axial escalonada. Carlos Buigas y Sans diseñó los jardines y fuentes luminosas



Plaza de España en Sevilla, concebida por el arquitecto Aníbal González

miento de la exposición, apoyando la tendencia espontánea de formación de un nuevo polo de concentración de actividades al suroeste de la ciudad, y después, por toda una importante configuración de espacios, creación de grandes edificios nuevos o transformación de existentes, que marcó decisivamente la evolución de la ciudad y la forma de su arquitectura.

Diversos edificios situados estratégicamente en la falda de la colina de Montjuich se disponían a lo largo de una composición axial escalonada, que acababa enlazando abajo con la ciudad, a través de la monumental Plaza de España. En el tratamiento de la jardinería volvemos a encontrar aquí a Forestier, con planteamientos más eclécticos y variados que en Sevilla, en una sucesión de proyectos y realizaciones desarrollados entre 1915 y 1929.

En cuanto a la arquitectura, puede decirse que los grandes palacios se inscriben en la tendencia neoclasicista que en Cataluña había sucedido al *modernismo*, y que se prestaba bien a la necesidad de monumentalidad retórica con la que había sido concebido todo el conjunto. En cambio, los pabellones nacionales presentaban una diversificada realidad, que iba desde orientaciones claramente folcloristas basadas en arquitecturas populares nacionales, hasta la exquisita y depurada muestra de la naciente vanguardia, representada por el famoso pabellón alemán diseñado por Van der Rohe, como un juego de planos verticales y horizontales realizados en mármol, ónice y vidrio, entre los que discurre, fluido, un espacio continuo e ilimitado.

Pero además, como ya hemos dicho, la exposición sirvió de pretexto para actuar sobre la ciudad, transformando sus espacios y sus edificios, dotándola de nuevos edificios y servicios. El Ayuntamiento y el Palacio de la Generalitat, el entorno de la Catedral, la Capitanía Gene-



La estación barcelonesa de Francia en 1930

ral, la Plaza de Cataluña, el Paseo de Gracia, fueron algunos de los elementos significativamente transformados. La Estación de Francia sería el más importante de los nuevos edificios incorporados a la ciudad, tanto por su significación arquitectónica, como por su impacto urbanístico y el servicio añadido<sup>19</sup>.

#### NUEVAS FORMAS DE ORGANIZAR EL DESARROLLO URBANO

Dijimos anteriormente que las formas de urbanización ajardinada eran conocidas ya en el siglo XIX en España, y que la *Ciudad Lineal* de Arturo Soria era una de las primeras de las realizadas aquí. Y veíamos también que la legislación de *Casas Baratas* se había desviado de sus iniciales objetivos sociales, propiciando la construcción de conjuntos de viviendas para la clase media, para la que sí se adoptó esa modalidad de casa unifamiliar con jardín. En muchas ciudades españolas apareció así, hacia los años veinte, la correspondiente *ciudad jardín* que, naturalmente, no tenía nada de ciudad, y poco que ver con los planteamientos de Howard, si no más bien con la práctica de los *garden Suburbs* que se extendían por Europa, dentro de la cual no se trataba de verdaderas ciudades, si no más bien de colonias, de pequeñas agrupaciones de viviendas unifamiliares dotadas de jardincillos, realizadas en la periferia de la ciudad existente o incrustadas dentro de ella, aprovechando huecos. La arquitectura utilizada en ellas es muy variada, desde las modestas casitas de ladrillo y teja árabe, con minúsculo jardín, hasta las primeras muestras del racionalismo en algunas de las más tardías madrileñas, a principios de los años treinta, pasando por todos los tradicionalismos ruralistas.

Pero todo esto, lo que estaba poniendo de manifiesto era la crisis del planeamiento cuadrangular de ensanche, como forma única de crecimiento de la ciudad. La asimilación de los sinuosos y flexibles trazados de los *garden Suburbs* anglosajones, la aparición de las ideas de *ciudad jardín* y de *ciudad satélite* (que también empieza a difundirse entonces) en el terreno de la teoría urbanística, así como la realidad de las diversas formas de producirse la urbanización que

se estaban dando y que el planeamiento de ensanche no había previsto, estaban conduciendo a la necesidad de ampliar la forma institucional de enfocar el problema. Y efectivamente, de los primeros años veinte datan los iniciales planteamientos de reforma de la legislación urbanística, empezando por el intento de refundición de la legislación de Ensanche con la de Saneamiento y Mejora Interior, que, como ya dijimos, estaban vigentes desde fines de siglo anterior y no habían sufrido modificaciones ni añadidos. Y tanto en los ámbitos políticos y jurídicos como en los técnicos y profesionales más ligados a la urbanización, se abre camino la necesidad de una diferente forma de entender la acción urbanizadora, suponiendo que ésta no debe conformarse con la actuación uniforme sobre una pieza unitaria, como eran los ensanches, sino que debe ser realizada en múltiples sectores de la ciudad y en formas no homogéneas, para hacer frente a situaciones y necesidades diferentes, por lo cual parecía necesitarse una cierta visión de conjunto de todas las operaciones posibles. Es aquí, precisamente por esto, donde cabe encontrar, por primera vez, la aparición embrionaria de un planeamiento urbanístico más moderno, entendido como previsión previamente estudiada, a través de un documento que contemplase el futuro de todo el término municipal.

No obstante, la promulgación del Estatuto Municipal en 1924, con su importante incidencia en la regulación urbanística, no recogió estas nuevas visiones<sup>20</sup>. Preparado por el ministro Calvo Sotelo, del primer Gobierno de Primo de Rivera, se limitó a recoger, sintetizar y unificar las disposiciones vigentes sobre ensanche, saneamiento y reforma interior de poblaciones, aunque introdujo los llamados «planes de extensión», para regular el crecimiento fuera de los ensanches. Pero lo que sí es importante, novedoso, y en cierto modo hasta contradictorio con el carácter de aquel Gobierno, es que estas actividades urbanísticas quedarán establecidas como competencia ordinaria municipal, sustituyéndose así el carácter de operaciones excepcionales, acordadas en cada caso por la Administración central. Y desde entonces, efectivamente, la autonomía municipal (con las limitaciones que ya entonces impuso aquel Gobierno y las que más tarde añadiría a su vez el del general Franco) ha venido presidiendo la acción administrativa de concepción y control del desarrollo urbano en todo el país. Porque, además, el Estatuto imponía la obligación de preparar sus planes urbanísticos a todos los municipios que rebasasen los indicadores de desarrollo que el mismo señalaba (haber experimentado un crecimiento de población superior al 20 por 100 en el decenio 1910-1920).

Como consecuencia de este importante acontecimiento legislativo, se produjo en los años siguientes un conjunto de planes urbanísticos para ciudades españolas que nunca habían dispuesto de ellos, o que disponían de un plan de ensanche, con las insuficiencias que ya hemos comentado: Zaragoza (1925), Bilbao (1928), Murcia (1928), Burgos (1929), Madrid (1933), Badajoz (1933), Logroño (1935)...

Estos planes determinaban unas superficies alrededor de la ciudad existente (o proyectada en el plan de extensión, cuando éste existía), de modo que en términos generales puede decirse que consolidaban una disposición general radial, al apoyar las nuevas partes de ciudad futura que se añadían sobre las principales vías de comunicación existentes. Mayoritariamente se proyecta la organización interna de esas partes nuevas en forma de manzanas cerradas separadas por calles o paseos, con inclusión de alguna plaza y algún jardín. Pero a medida que avanza el tiempo, la edificación en manzana cerrada va cediendo ante la aparición de bloques longitudinales independientes y paralelos, lo que refleja claramente la penetración de la estética racionalista, que se abrirá camino en los años treinta, como vamos a ver.

Algunos de estos planes de extensión (o de ensanche y extensión cuando incluían superficies cuyo desarrollo quedaba adscrito a la legislación de 1876) eran, al mismo tiempo, planes

de reforma interior, por lo que el resultado final, por adición de instrumentos variados para diversas superficies, era un plan de conjunto de la ciudad y su futuro crecimiento, definido especialmente a través de un trazado viario y unas formas de edificación dadas por precisas alineaciones.

La importancia que han tenido estos planes en el desarrollo real de las ciudades españolas, ha sido notable, ya que en ellos se apoyaría después una gran parte del crecimiento de todas ellas en la posguerra, durante la larga etapa en que aún no había entrado en vigor la nueva concepción de la ordenación urbana y su instrumentación jurídica por la Ley del Suelo de 1956. Al proveer de trazados viarios y alineaciones, actuaron como eficaces instrumentos en manos municipales para la concesión de licencias de edificación<sup>21</sup>.

Finalmente, en relación con la evolución, a la que ya nos hemos referido, de las formas de entender la ordenación urbana, conviene recordar que es en estos momentos (finales de los años veinte y principios de los treinta) cuando aparecen una serie de importantes formulaciones. Y si bien entonces no llegan a concretarse en repercusiones efectivas, son los directos antecedentes de muchas cosas que volverán a aparecer después de la guerra, y pasarán a formar parte de la instrumentación teórica y práctica del urbanismo en el país.

#### EL CASO DE MADRID

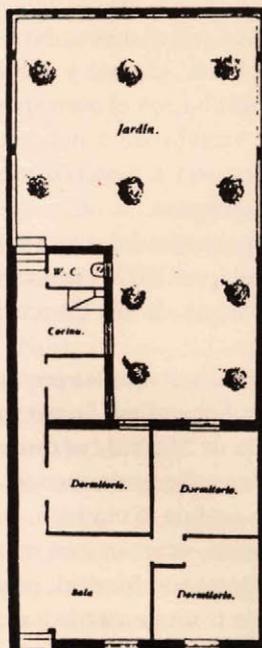
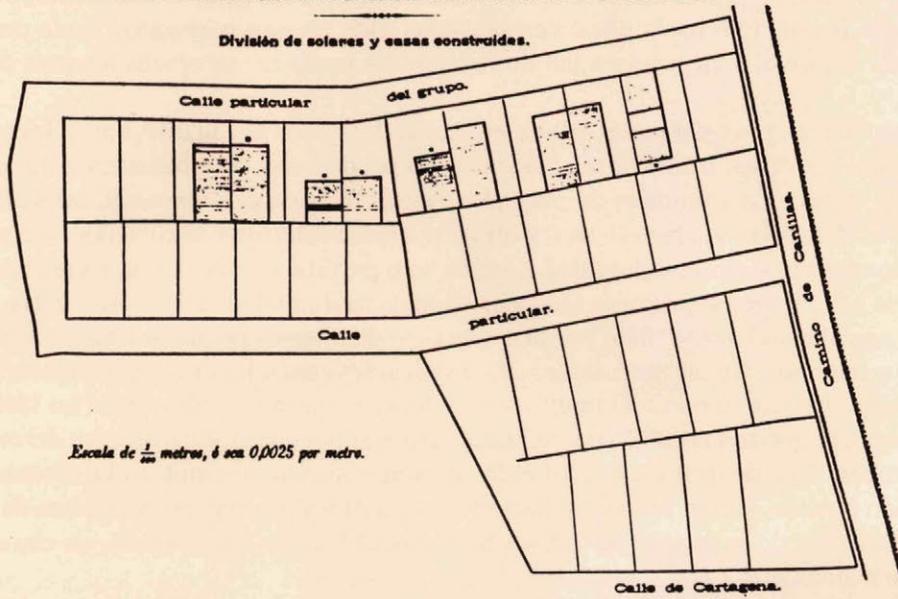
El problema de la urbanización periférica, al margen de la legislación de ensanche y fuera del control municipal, fue pronto un hecho importante y visible en el caso de Madrid. Aprobado en 1860, el ensanche proyectado por Carlos María de Castro estaba desarrollándose lentamente desde poco después: en 1864 se había iniciado la construcción del barrio promocionado por el marqués de Salamanca. El plano de Martínez y Méndez de 1886, con las construcciones puestas al día, muestra que la parte edificada del ensanche es todavía muy pequeña, comparada con la que queda por edificar. Y a finales del siglo, la urbanización cubría ya la mitad, aproximadamente, de la superficie total prevista por Castro. Para entonces, el proyecto había sufrido un grave proceso de deterioro, por aumento de la altura de la edificación, ocupación de patios de manzana y espacios libres, reducción de anchura de calles, supresión de plazas, etc. Los espacios que el proyecto reservaba a edificios públicos quedaron liberados de tal condición para que pudieran ser edificados como los demás. La larga historia de la connivencia de la Administración pública con los constructores y propietarios del suelo había empezado para desgracia de la ciudad. Gracias a ello, Madrid se jugó tener un ensanche mezquinamente dimensionado y apelmazado, sin apenas relación con el que había sido proyectado y oficialmente aprobado al principio. Promotores, constructores y administradores públicos no sólo abortaron las mejores previsiones urbanísticas del proyecto, sino que produjeron un desarrollo medio edificatorio del mismo que no resiste la comparación con lo que estaba ocurriendo en otras ciudades europeas e, incluso, en otras ciudades españolas. Como es sabido, la burguesía madrileña no era en buena medida tal burguesía, considerada desde el punto de vista económico, y las cosas se hacían, en general, dentro de una notable precariedad económica.

A pesar de ello, y dentro de la modestia general, mucha de la arquitectura que estaba rellenando las manzanas del ensanche, tenía indudable calidad. Hay allí todavía casas cuyos proyectos aportaban soluciones originales y atractivas. Casas de pisos con fachadas de ladrillo, con miradores de hierro y otras de mayor calidad material y ampulosidades de piedra natural o artificial<sup>22</sup>.

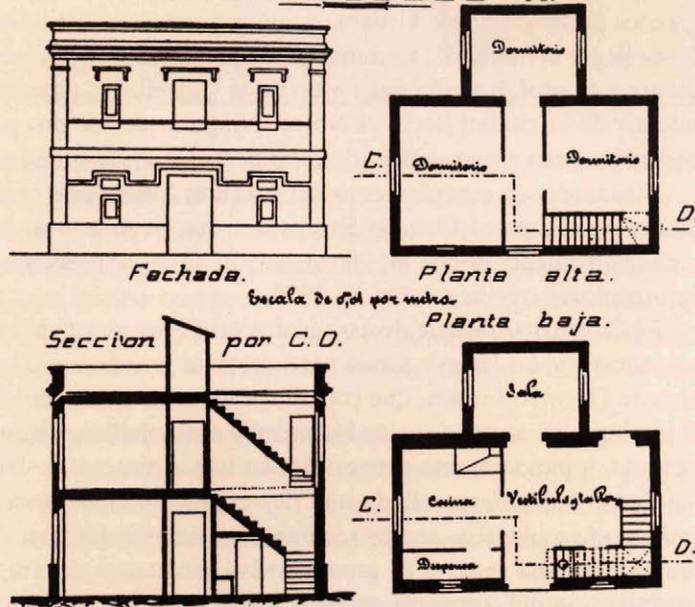
BARRIO DE LA GUINDALERA

TERRENO DE LA CONSTRUCTORA BENÉFICA

PARA EL NUEVO GRUPO DE CASAS ENTRE LA PROSPERIDAD Y LA GUINDALERA



CASA MODELO A.



Situación del barrio de la Guindalera y modelo de vivienda en el mismo

Pues bien, los estudios realizados por el ingeniero municipal Núñez Granés en 1907 pusieron de manifiesto que, por entonces, el crecimiento de Madrid, medido en número de viviendas construidas, era mayor fuera del ensanche que dentro de él. La insuficiencia de la fórmula del ensanche, que ya hemos señalado, era notoria en el caso de una ciudad que recibía ya un considerable flujo migratorio (Madrid sobrepasaba en 1900 los 500.000 habitantes, de los cuales, más de la mitad no había nacido en la ciudad que, en esos momentos, tenía crecimiento vegetativo negativo) y cuya necesidad de vivienda no podía ser satisfecha a través de aquella fórmula.

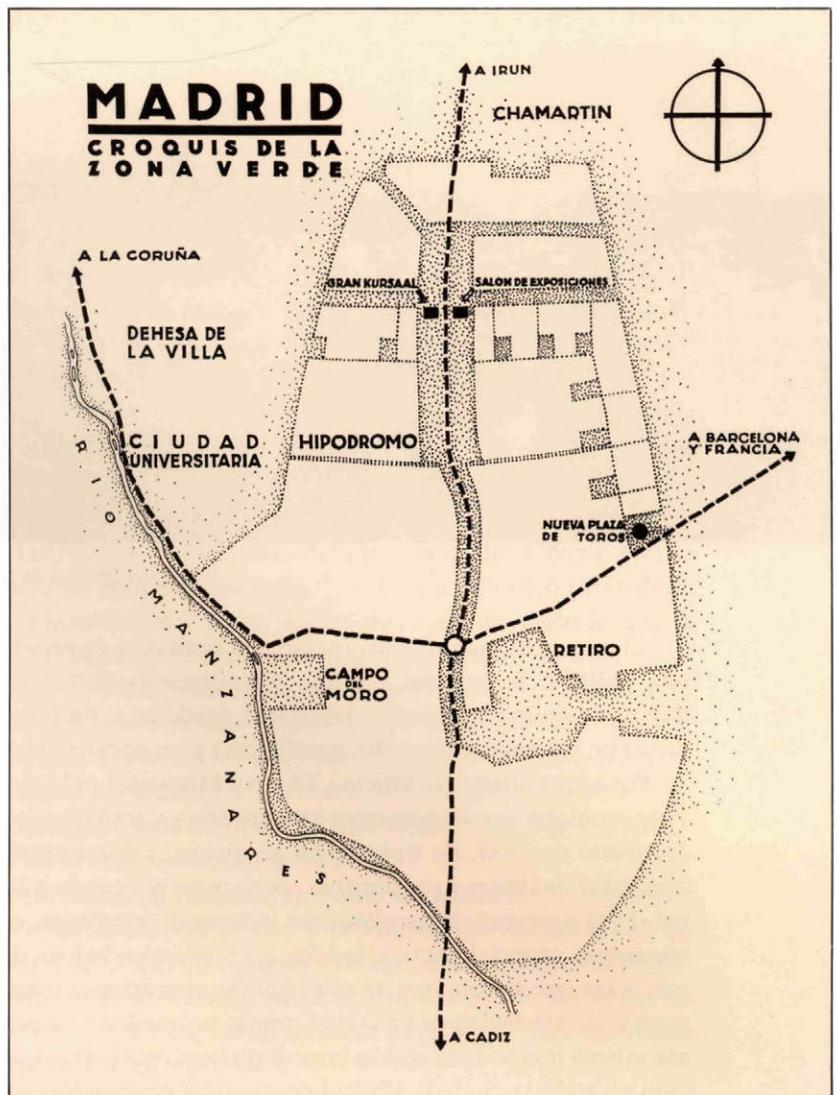
Por eso habían aparecido, más allá de los límites del ensanche, algunas barriadas periféricas que, en muchos casos, mantuvieron sus precarias condiciones de urbanización durante décadas. Unas veces eran conjuntos de pequeñas casitas de aspecto semirural, adosadas unas a otras sobre elementales parcelaciones, y otras, viviendas colectivas de corredor o de patio, que proporcionaban una altísima densidad. Con un solo portal a la calle, y con un reducido frente de parcela a la misma, se producía una ocupación en profundidad entre medianerías, bien a lo largo de un callejón interior, bien por filas sucesivas de bloques paralelos a fachada, separados por patios mínimos. En otras ocasiones, las condiciones generales eran algo mejores: a principios de siglo, barrios como La Guindalera, que había empezado a construirse en 1860, o el de la Prosperidad, iniciado en 1865 (por lo tanto, ambos simultáneos al nacimiento del ensanche), contaban con línea del tranvía electrificado, aunque carecían de empedrado, alcantarillado y alumbrado público, y eran barriadas de casitas con jardín y algunas casas de pisos de bastante dignidad, dentro de su modestia, con sus fachadas de ladrillo bien tratado, de clara filiación estilística neomudéjar.

De 1910 y 1916 datan dos iniciativas municipales encaminadas a dotar de ordenación y regulación a esos espacios exteriores al ensanche, donde se estaba produciendo esta urbanización marginal. Era lo que se llamaba el Extrarradio. Para ellos se preparó por el mismo Núñez Granés un Proyecto de Urbanización que envolvía al ensanche por el Norte, el Este y el Sur, hasta llegar al límite del término municipal. Este proyecto se complementaba con el correspondiente a la prolongación del Paseo de la Castellana, como pieza clave vertebradora del crecimiento de la ciudad hacia el Norte. Ninguno de los dos proyectos llegaron a materializarse entonces, pero ninguno dejó de estar presente en lo sucesivo, como vamos a ver.

Más tarde, en cumplimiento del Estatuto Municipal, se inicia la preparación del correspondiente y preceptivo Plan de Extensión, que llegó a estar muy avanzado en 1927, pero cuya redacción quedó interrumpida al decidir el Ayuntamiento la convocatoria de un Concurso Internacional que se celebró en 1929.

El Concurso, aunque declarado desierto (por no cumplir ninguno de los trabajos las prolijas exigencias de las bases), sirvió para destacar la solución presentada por Secundino Zuazo y el alemán Herman Jansen, que constituye un memorable hito en la historia de Madrid, ya que en él se plantean, aunque sea de forma muy esquemática, algunas de las ideas que serán recogidas después, y parcialmente convertidas en líneas directrices del desarrollo real de la ciudad.

Zuazo había desarrollado una rica evolución en su obra arquitectónica, acercándose matizadamente a planteamientos racionalistas sin estridencias. Ahora, proyectando Madrid, plantea un esquema general de gran claridad, no exenta de simplicidad, que trata de encuadrar la organización del complejo conjunto urbano existente dentro de una idea estructural superior. Esta era, por una parte, una adaptación a las condiciones locales madrileñas del modelo radio-céntrico, ya universalizado en la teoría y tratadística europea. Las características fundamentales de éste eran el cierre periférico a la extensión mediante un anillo verde, el tratamiento



Esquema del proyecto de ensanche de Madrid en 1929, de los arquitectos Secundino Zuazo y Herman Jansen

despiezado del cuerpo urbano mediante un conjunto de vías radiales y anulares, y otro de cuñas y pasillos separadores, y la orla de satélites a cierta distancia. Por otra parte, estaba la vertebración axial Norte-Sur, que había de actuar como elemento fundamental de la extensión hacia el Norte, no sólo en superficie, sino también mediante el enlace subterráneo de los ferrocarriles del Norte con los del Sur. Por ello puede decirse que la evolución real de Madrid debe mucho a esta primera propuesta de ordenación global de la ciudad y su entorno, que quedará siempre, a pesar de sus esquematismos, como una obligada referencia, no sólo en una historia de los planes de Madrid<sup>23</sup>.

Resultado del Concurso fue el encargo municipal a Zuazo del proyecto de prolongación del Paseo de la Castellana hacia el Norte, proyecto que sería inmediatamente asumido por el Gobierno de la República salida de las elecciones de 1931. Pero esto requiere una pequeña explicación acerca de cómo se repartieron su actuación sobre Madrid el Ayuntamiento republicano y el Ministerio de Obras Públicas de la República.

En aquel momento, Madrid había llegado al millón de habitantes y tenía una superficie tan reducida que, según diría el que habría de llegar a presidente de esa República, Manuel Azaña, era un caso singular para una capital, ya que a los quince minutos de salir de casa podía uno «emboscarse en un monte solitario y disolverse en lo natural, no corregido por nadie»<sup>24</sup>.



Vista general de la colonia madrileña El Viso, en construcción

El nuevo Ayuntamiento, regido por la alianza de republicanos y socialistas, se debate entre una política de mejoras urbanas inmediatas (escolarización, pavimentación, alcantarillado, alumbrado público, fuentes, lavaderos, jardinería, mercados, casas de socorro y ampliación de líneas de tranvías a barriadas periféricas) y un encauzamiento previsor del futuro de la ciudad.

Para esto último, la Oficina Técnica Municipal preparó en muy corto tiempo (como hemos visto, contaba con importantes antecedentes y trabajo realizado) un Plan de extensión que fue aprobado en 1933. Se trata de un ambicioso y conceptualmente muy maduro documento, de alto valor analítico y propositivo, pero poco adecuado a las posibilidades de la acción municipal. Ésta continuó desarrollándose independientemente, en la línea ya indicada de las mejoras concretas, especialmente referidas a los «barrios bajos» del interior y a las barriadas periféricas, a las que habría que añadir algunas operaciones especiales, como la apertura y cesión al pueblo de Madrid de la Casa de Campo, propiedad real cerrada hasta entonces. Por otra parte, esa misma lógica de la acción inmediata llevaba a la inevitable concesión de licencias de edificación en toda la ciudad; Madrid continuaba ocupándose por nuevos edificios que, en muchos casos, dadas sus características arquitectónicas, se incorporaban inmediatamente a la formación de la fisonomía urbana que hoy nos es familiar. De ese momento es, por ejemplo, el edificio Capitol, en la Gran Vía, cuya hermosa silueta forma parte muy activa de la imagen visual actual de Madrid, dejando además constancia histórica patente de la incorporación de la vanguardia arquitectónica del momento. Algo que ocurre también con las nuevas colonias que entonces se realizan: La Residencia y El Viso. Con un lenguaje arquitectónico totalmente diferente a todas las antecedentes formaciones de «hotelitos», como entonces se llamaba a los chalés, corresponden también a la manifestación del *racionalismo* en España, como muestras de sintonización con la experiencia europea de los años treinta. Y lo mismo puede decirse de algunos de los excelentes edificios, como la Facultad de Filosofía y Letras, que se levantaron en aquellos años en la Ciudad Universitaria. Inaugurada entonces, si bien procedente de una iniciativa personal de Alfonso XIII en 1927, con cesión de terrenos del patrimonio real, había sido objeto de un plan de conjunto, comenzándose los trabajos de urbanización en 1929 y los primeros edificios en 1930.

Pero en el desarrollo urbanístico de Madrid durante ese período tuvo una decisiva importancia la actuación del Ministerio de Obras Públicas, en el tiempo breve que estuvo regido por Indalecio Prieto, que se apoyaba técnicamente en Zuazo. Dentro de un plan de obras de alcance nacional, se incluyó la restructuración ferroviaria de Madrid, estudiada por una Comi-

sión que propuso la circunvalación por el Este y la conexión subterránea por debajo del Paseo de la Castellana, para conseguir la continuidad entre las vías radiales del Norte, y las del Sur. Y como el tema ferroviario estaba íntimamente relacionado con el de la red de carreteras, en 1932 se creó el Gabinete Técnico de Accesos y Extrarradio de Madrid, que se ocupó de estudiar la definición de esa red en relación con la ordenación urbanística de los alrededores de la ciudad. Y, a partir de 1933, también de la prolongación del Paseo de la Castellana hacia el Norte, ocupándose al mismo tiempo del proyecto del edificio de los Nuevos Ministerios, a emplazar allí, el propio Zuazo.

Como ya hemos visto, este tema venía esbozado desde antiguo y había sido tratado por el mismo Zuazo en el proyecto del Concurso de 1929. Ahora se convertía en realidad, a través de la política de obras públicas. La gran calzada central se abría al tráfico en 1933, estando ya iniciada también la construcción de los Nuevos Ministerios. Así pues, con Zuazo como eje, se fue tejiendo todo un conjunto de líneas de acción inmediatas, insertas en una visión coordinadora de conjunto, que tiene parte de innovación y parte de síntesis, constituyendo lo que el Gabinete denominó Plan Comarcal. No llegó a constituir un documento unitario ni a ser aprobado oficialmente, a causa de las ya mencionadas discontinuidades políticas del período, pero su trascendencia para la historia de Madrid es indudable, por lo que tuvo no sólo de formalización de ideas, sino de arranque de algunas actuaciones reales que se mostraron luego prácticamente irreversibles. Entre éstas, la nueva estructura ferroviaria, con los enlaces subterráneos, y la prolongación del Paseo de la Castellana con la edificación de la mole de los Nuevos Ministerios, que forman parte importante de la realidad actual de Madrid.

Aunque la salida de Prieto del Ministerio, al iniciarse el bienio de gobierno de derechas, supuso el inmediato desbaratamiento de todos sus planes y la liquidación de las líneas de actuación emprendidas, el Plan General de Obras volvió a ser asumido más tarde por el Ministerio, en la última etapa republicana. En él se trazaba un completo cuadro de las obras de infraestructura que iban a realizarse en pro del engrandecimiento de Madrid. Fue aprobado oficialmente un mes antes del comienzo de la guerra civil<sup>25</sup>.

#### BARCELONA Y LA VANGUARDIA ARQUITECTÓNICA INTERNACIONAL

Como hemos visto anteriormente, en los últimos años veinte y primeros treinta, se manifestó en Madrid la presencia, minoritaria pero muy visible, de las formas arquitectónicas correspondientes a los movimientos europeos de vanguardia que, globalmente, podemos denominar *racionalismo*.

Coherente, por una parte, con experiencias plásticas iniciadas anteriormente, como el *cu-bismo* y el *purismo*, la nueva orientación de la arquitectura estaba también directamente relacionada con la exaltación de la máquina y de la eficacia productiva racional y estandarizada y con el rechazo de todo formalismo o decorativismo superfluo no justificado funcionalmente. El abandono de los cánones académicos de la composición formal previa había conducido a una nueva forma de diseño arquitectónico, construida a partir del análisis de las funciones a desempeñar y a atender. Ello daba una resultante formal nueva. Pero más allá de la espectacularidad de la renovación formal de este *funcionalismo* arquitectónico propio del racionalismo, y más allá también de la famosa frase de que «la forma sigue a la función», interesa destacar ese intento de construir una metodología científica de la composición, basada en el análisis de la descomposición funcional y su posterior síntesis formal, porque es la metodología que, desde la

arquitectura, se había traspasado a la ciudad. Groppius, Hilberseimer y Le Corbusier eran sus principales propagandistas. Esta trasposición pasaba por la integración de la «célula vivienda» (para la que se investigaron y ensayaron nuevos tipos de distribución y organización) en agrupaciones seriadas que condujeron a la configuración de nuevos conjuntos arquitectónicos (filas de viviendas unifamiliares adosadas, o bloques longitudinales de varios pisos) en disposiciones sistemáticas de formaciones paralelas de idéntica orientación y características arquitectónicas repetidas.

Pero además, al aplicar el análisis funcional a la ciudad, se descubría que las funciones fundamentales que la vida humana desarrolla en ella estaban insatisfactoria y confusamente atendidas y que, por lo tanto, procedía reorganizar las relaciones entre los lugares que les estaban destinados. De ahí, el énfasis en las virtudes de la *zonificación*, que permitían distribuir el uso del espacio urbano en forma que quedasen adecuadamente satisfechas esas funciones humanas básicas y las relaciones entre ellas.

Varios arquitectos españoles habían conectado con este movimiento general. Entre ellos, el aragonés Fernando García Mercadal, jefe de la Oficina Técnica Municipal de Madrid y autor de lo que se ha llamado «la primera arquitectura moderna realizada en España»<sup>26</sup>, ha sido generalmente reconocido como uno de los principales artífices de la introducción de la plástica y la literatura racionalista, lo cual está plenamente justificado teniendo en cuenta que sus relaciones internacionales facilitaron las visitas de muchos personajes característicos del Movimiento Moderno europeo, que presentaron sus ideas en España (Groppius y Le Corbusier, por ejemplo, en la Residencia de Estudiantes de Madrid, en 1928), y su presencia en las reuniones internacionales que dieron lugar a los famosos e influyentes CIAM (Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna), como representante español. Así, a pesar de su carácter minoritario, el Movimiento Moderno, como hemos visto, llegó a manifestarse en importantes edificios desperdigados por Madrid y por algunas otras ciudades españolas. La colonia de El Viso, en Madrid, puede ser señalada como la más extensa y madura manifestación real de la trasposición a la ciudad. Real, en el sentido de su materialización, de su construcción e incorporación a la ciudad durante los años inmediatamente anteriores a la guerra civil. Porque hay que añadir que, en el terreno de las presentaciones ideológicas y de las proclamaciones programáticas, hubo manifestaciones mucho más espectaculares de la arquitectura y el urbanismo vanguardista, que tuvieron por escenario fundamental a Barcelona, precisamente también en los años anteriores a la guerra civil, gracias a un decidido apoyo del Gobierno de la Generalitat. Fue, sin duda, José Luis Sert el arquitecto catalán que actuó como catalizador de la acogida que las autoridades políticas dispensaron a la nueva arquitectura.

Pero antes hay que hablar del GATEPAC (Grupo de Arquitectos y Técnicos Españoles para la Arquitectura Contemporánea), constituido en 1930 por acuerdo, fundamentalmente, entre García Mercadal y Sert. El grupo lanzó de inmediato una agresiva y excelente revista denominada A. C. («Actividad Contemporánea»), cuyos números (de 1931 a 1939) constituyen hoy interesantísimos documentos de la historiografía urbanística, que permiten captar el tono exaltado que adoptó la introducción de esa nueva arquitectura.

El lanzamiento internacional del GATEPAC tuvo lugar en Barcelona en 1932, con motivo de una reunión patrocinada por Ayuntamiento y Generalitat, para estudiar el tema general de «la ciudad funcional». Simultáneamente, el presidente Maciá encargó la preparación de un «Plan regulador» de Barcelona a la colaboración entre el GATEPAC y Le Corbusier.

El desarrollo del encargo dio pie al proyecto de mayor envergadura y repercusión de la labor del GATEPAC, conocido con el nombre de «Plan Maciá». Fue parcialmente divulgado



Calle de Argüelles en la Diagonal de Barcelona

por A.C. y públicamente expuesto con gran publicidad, en 1934. Con el desenfado ahistoricista, propio de aquel movimiento de exaltación futurista, el plan propone un gran destroz de la Barcelona histórica para hacer penetrar en ella el sol, el aire, la luz, los árboles y el contacto con la naturaleza, mientras que al lado de los restos respetados de la ciudad antigua, se despliega una flamante *City* compuesta de grandes rascacielos entre praderas, diseñados en la típica concepción formal de Le Corbusier.

Otros proyectos famosos del GATEPAC fueron la propuesta para la Urbanización de la Diagonal de Barcelona y el de la «Ciutat de Repós y de Vacances». El primero (1931) ofrece una muestra muy característica de las típicas formulaciones racionalistas iniciales, con su gran simplismo en la sistemática utilización de bloques longitudinales separados a distancias iguales, puesto que es el «sistema admitido universalmente por los modernos urbanistas, en sustitución del antiguo criterio de construcción en cuadro o bloque de manzanas cerradas». Puede decirse que es un proyecto altamente programático y demostrativo de la ortodoxa concepción del hábitat urbano por el racionalismo.

El otro proyecto citado, publicado en 1932, es también otro exponente del pensamiento característico de los CIAM trasladado a España, con toda la exaltación de la vida higiénica al aire libre. Estos presupuestos teóricos son organizados en zonas de baños, zona residencial y zona para reposo en hoteles sanitarios, en un terreno situado a quince kilómetros al sur de Barcelona. Una cooperativa creada al respecto, que contaría con el apoyo de la Generalitat, iba a desarrollar la urbanización, pero lo impidió la guerra.

La importancia cultural de la labor del GATEPAC es indiscutible en la historia de la arquitectura y del urbanismo en España, a pesar de que, en los años posteriores a la guerra civil, se produjese hacia ella un absoluto rechazo oficial. Ahora sabemos que debe ser valorada como



Barcelona. Rambla de Cataluña

una notable contribución al pensamiento contemporáneo, sin la cual no se pueden explicar muchos aspectos de la reacción que seguiría a ese período, ni probablemente la actual incorporación española a la arquitectura moderna universal<sup>27</sup>.

#### BALANCE Y SITUACIÓN EN VÍSPERAS DE LA GUERRA CIVIL

La población española total, a pesar de la sangría de la guerra civil, aumentó en 2.314.104 habitantes, entre 1930 y 1940, mientras que la correspondiente a las ciudades mayores de cien mil habitantes pasó en las mismas fechas, de representar el 11,71 por 100, a ser el 19,21 por 100.

Aunque no disponemos de datos correspondientes a la situación de las vísperas de la guerra civil, sí podemos suponer que estaríamos en una situación intermedia, pues todo parece indicar que las tendencias demográficas que vimos plantearse desde finales del siglo anterior no habían hecho más que acentuarse al discurrir el siglo xx: crecimiento global, disminución de la población rural y concentración en las grandes ciudades. En 1940 (volvemos a utilizar los datos del censo de ese año a falta de los datos intermedios) se habían sumado ocho nuevas ciudades a la relación de las mayores de cien mil habitantes: Las Palmas, Valladolid, Palma de Mallorca, Cartagena, La Coruña, San Sebastián, Santander y Gijón, que alcanzan esa cifra a lo largo de los años treinta. Por otra parte, también se puede señalar el crecimiento de Madrid, que se pone por encima de Barcelona, sin anexión aún de municipios limítrofes. Como puede verse, con esta excepción y la de Valladolid, se reitera también la tendencia marcada desde el siglo anterior de la localización preferentemente periférica de la concentración demográfica. El cuadro que dimos inicialmente puede completarse así:

	1900	1910	1920	1930	1940
GIJÓN					101.341
SANTANDER					101.793
SAN SEBASTIÁN					103.979
LA CORUÑA					104.220
CARTAGENA					113.468
PALMA					114.405
VALLADOLID					116.024
LAS PALMAS					119.595
CÓRDOBA				103.106	143.296
GRANADA			103.368	118.179	155.404
BILBAO			112.819	161.987	195.186
ZARAGOZA		111.704	141.350	173.987	238.601
MURCIA	111.539	125.057	141.175	158.724	193.731
MÁLAGA	130.109	136.365	150.584	188.010	238.085
SEVILLA	148.315	158.287	205.529	228.729	312.123
VALENCIA	213.550	233.348	251.258	320.195	450.756
BARCELONA	533.000	587.411	710.335	1.005.565	1.081.175
MADRID	539.835	599.807	750.896	952.832	1.088.647
P. TOTAL del país	18.618.086	20.027.412	21.338.381	23.563.867	25.877.971
% > 100.000	9,00	9,74	12,03	11,71	19,21

Para asimilar este crecimiento, las ciudades tuvieron que densificarse a lo largo del período, y también extenderse. Comprobada la insuficiencia de la respuesta ofrecida por los ensanches, ante el crecimiento incontrolado de las periferias pobres, se abrieron paso nuevos planteamientos reguladores a través de los planes redactados a partir de la promulgación en 1924 del Estatuto Municipal. Su eficacia, sin embargo, tardará en hacerse notar.

Mientras tanto, las ciudades crecieron dentro y fuera de los cascos antiguos y dentro y fuera de los ensanches (cuando estos existían) y se rodearon de barriadas obreras de escasa calidad material y ambiental. La legislación de *Casas Baratas* no llegó a incidir realmente en la solución de la vivienda modesta, derivando su utilización hacia la construcción de vivienda media, o

incluso de alta calidad. Se hicieron así, muchas veces, las experiencias de asimilación de las ideas conexas con la teoría de la ciudad jardín, si bien la singular experiencia de la Ciudad Lineal de Madrid puede considerarse una anticipación con aportaciones originales.

A lo largo del período, las ciudades se fueron dotando de nuevos elementos y de nueva arquitectura, al compás de la progresiva asimilación de las nuevas posibilidades constructivas ofrecidas por el hierro, en pugna con el eclecticismo de los historicismos y neoclasicismos variados. Entre ellos se inserta la aventura, fundamentalmente catalana, del *modernismo* y la fundamentalmente madrileña y andaluza del *neomudéjar*.

Varias ciudades acometieron operaciones de reforma interior, especialmente las correspondientes a la creación de grandes vías, que dieron lugar a la revalorización estratégica de suelo en posiciones centrales, y de ahí, a la construcción de nuevos grandes edificios al servicio de las exigencias del capital en incipiente organización. La generalización del alumbrado público por energía eléctrica, y la alimentación también eléctrica del movimiento de los tranvías, transformó el paisaje urbano, al llenarlo de intrincados tendidos aéreos sustentados por columnas metálicas.

Por otra parte, se inició la sustitución de muchas partes de los sistemas antiguos de saneamiento y conducción de aguas, así como la realización de grandes ampliaciones de las redes, gracias a la introducción de los tubos de hierro y de hormigón.

Episodios singulares, preparados durante varias décadas, estuvieron protagonizados por Barcelona y Sevilla, que aprovecharon las oportunidades de sus exposiciones universales como pretexto para plantear importantes operaciones de notables consecuencias urbanísticas en sus correspondientes desarrollos.

Madrid, a lo largo del período, alternó tiempos de mayor y menor actividad, pero en su peripecia urbana individual pueden encontrarse episodios característicos correspondientes a todos los rasgos generales que se dan en todas las ciudades mezclados con otras experiencias singulares. Es una de las primeras ciudades que desarrolló un ensanche y produjo barriadas periféricas. Y que se vio pronto surcada por tranvías, y la primera que construyó el metro. En vísperas de la guerra civil tenía muy avanzado el planteamiento previsor de una visión territorial de su desarrollo urbano, incluyendo la prolongación de su gran eje central (el Paseo de la Castellana) hacia el Norte, que empezaba ya a ser una realidad tangible.

Por su parte, Barcelona fue pasando durante el mismo período por un conjunto semejante de enriquecedoras experiencias. Su excepcional ensanche, su adelantada industrialización, la caótica proliferación de la edificación en los pueblos inmediatos, su temprana preocupación por el correcto enlace del ensanche con los mismos, su reorganización con motivo de la Exposición Universal, son otras tantas etapas definitorias de esa secuencia. En vísperas de la guerra civil, fue Barcelona marco adelantado, caja de resonancia de la vanguardia racionalista europea, con todos sus excesos polémicos y con toda su real capacidad renovadora.

Una relación, aunque fuese muy esquemática, de las peripecias singulares de cada una de las ciudades españolas estaría aquí fuera de lugar. En todas ellas la secuencia es parecida, aunque pueda faltar algún episodio. En los últimos años han proliferado estudios monográficos que han ido proporcionando excelente material para un conocimiento pormenorizado y casuístico de esas evoluciones particulares. Entre ellas, Madrid y Barcelona, las dos ciudades que alcanzan el millón de habitantes en el período que nos ha ocupado, aparecen, sin duda, como los dos casos de más variedad e intensidad del conjunto y por ello han recibido una mayor atención.

Finalmente, por lo que respecta a la evolución de las ideas sobre el tratamiento de la ciudad a través de su previsor planificación, parece oportuno terminar recordando aquí las ideas

existentes sobre la instrumentación teórica y práctica del urbanismo que serán en gran medida recogidas después de la guerra. Aparecieron en forma de necesidades básicas, sentidas con suficiente generalidad como para constituirse en los objetivos enunciados colectivamente en el Congreso Municipalista celebrado en Gijón en 1934. Esquemáticamente expuestas, son las siguientes:

- Obligatoriedad de preparar planes de urbanización con subrogación estatal en caso de incumplimiento municipal.
- Duración del plazo de vigencia de los planes en quince años.
- Formulación de planes regionales para extensión de grandes ciudades cuando su término municipal fuera insuficiente.
- Generalización de la zonificación: «Todos los proyectos de ensanche, extensión o urbanización se establecerán sobre el principio de división en zonas de uso y volumen, determinándose clara y concretamente las ordenanzas de cada zona que serían obligatorias.»
- Generalización de la reparcelación para la ejecución de los planes.
- Necesidad de coordinar las competencias y actuaciones del Estado, región y municipio.
- Creación de un organismo central: el Consejo Nacional de Urbanismo, con la misión fundamental de asumir la «dirección del Urbanismo español», encuadrado en el Consejo Regulador de la Economía Nacional.
- Creación de Consejos Comarcales de Urbanismo con oficinas técnicas propias.
- Previsión de formación de índices municipales de valoración de terrenos, con consideración de justiprecio, a partir de los planes de urbanismo.
- Posibilidad de expropiación total como forma de ejecución de los planes o, alternativamente, constitución de «Asociaciones Colectivas» en las que los propietarios estarían representados por el valor de sus propiedades.

Como puede verse por esta simple enumeración, aquí hay señalada una serie importante de algunos de los principios que, efectivamente, serán recogidos en el proceso real de formalización e institucionalización del urbanismo español, cuando dicho proceso cristalice en la Ley del Suelo de 1956. Una vez más, esto indica la clara relación de continuidad existente en la realidad, dentro del proceso que estamos siguiendo, entre las situaciones de antes y de después de la guerra civil, a pesar de que dicha continuidad haya sido cuidadosamente disimulada por una falta absoluta de referencia a cualquier clase de antecedentes cuando, en la posguerra, quiera plantearse la pretendida «urbanización falangista»<sup>28</sup>.

## NOTAS

- <sup>1</sup> A. MELÓN Y RUIZ DE GORDEJUOLA, «El crecimiento de las comunidades españolas», en *Geographica*, Madrid, 1954. A. ABASCAL GARAYOA, La evolución de la población española en la primera mitad del siglo XX, en *Geographica*, Madrid, 1956.
- <sup>2</sup> J. DÍEZ NICOLÁS, *Tamaño, densidad y crecimiento de la población en España (1900-1960)*, Madrid, 1971.
- <sup>3</sup> J. NADAL, *La población española (siglos XXVI a XX)*. Barcelona, 1984.
- <sup>4</sup> A. JUTGLAR, *Ideologías y clases en la España contemporánea. 1874-1931*, Madrid, 1973.
- <sup>5</sup> F. QUIRÓS LINARES, *Las ciudades españolas en el siglo XIX*, Valladolid, 1991.
- <sup>6</sup> M. DE SOLÁ MORALES, «Ensanche y saneamiento de las ciudades (siglo XIX)», en *Viviendas y urbanismo en España*, Madrid, 1982.
- <sup>7</sup> M. BASSOLS COMA, *Génesis y evolución del derecho urbanístico español (1812-1956)*, Madrid, 1973.
- <sup>8</sup> F. DE TERÁN, *Planeamiento urbano en la España contemporánea*, Madrid, 1982.
- <sup>9</sup> BASSOLS, ob. cit.
- <sup>10</sup> O. BOHIGAS, *Reseña y catálogo de la arquitectura modernista*, Barcelona, 1983.
- <sup>11</sup> C. MARTINELL Y BRUNET, *Gaudí: su vida, su teoría, su obra*, Barcelona, 1967.
- <sup>12</sup> P. NAVASCUÉS PALACIO, *Arquitectura y arquitectos madrileños del siglo XIX*, Madrid, 1973.
- <sup>13</sup> R. UCHA DONATE, *Cincuenta años de arquitectura española*, Madrid, 1980.
- <sup>14</sup> F. DE TERÁN, *Madrid*, Madrid, 1992.
- <sup>15</sup> C. SAMBRICIO, «La política urbana de Primo de Rivera: del Plan Regional a la política de Casas Baratas», en *Madrid, urbanismo y gestión municipal, 1920-1940*, Madrid, 1984.
- <sup>16</sup> P. BARREIRO, *Casas Baratas. La vivienda social en Madrid, 1900-1939*, Madrid, 1992.
- <sup>17</sup> GEORGE R. COLLINS, *Arturo Soria y la Ciudad Lineal*, Madrid, 1968; F. DE TERÁN, *La Ciudad Lineal, antecedente de un urbanismo actual*, Madrid, 1969; M. A. MAURE RUBIO, *La Ciudad Lineal de Arturo Soria*, Madrid, 1991.
- <sup>18</sup> R. GUERRA DE LA VEGA, «Álbum de las exposiciones de Chicago (1893), Sevilla (1929)», *Revista del Consejo Superior de Colegios de Arquitectos de España*, Madrid, 1983.
- <sup>19</sup> I. DE SOLÁ MORALES, *La Exposición internacional de Barcelona 1914-1929*, Barcelona, 1985; M. C. GRANDAS, *L'Exposició internacional de Barcelona de 1929*, Barcelona, 1988.
- <sup>20</sup> BASSOLS, ob. cit.
- <sup>21</sup> F. DE TERÁN, *Planeamiento urbano...*, ob. cit.
- <sup>22</sup> F. DE TERÁN, *Madrid*, ob. cit.
- <sup>23</sup> O. BOHIGAS, *Arquitectura española de la segunda República*, Barcelona, 1970.
- <sup>24</sup> F. DE TERÁN, «Crecimiento urbano y planeamiento de Madrid», *Revista de Occidente*, núm. 27-28, Madrid, 1983.
- <sup>25</sup> L. MAURE RUBIO, «Secundino Zuazo y la formación de un proceso», en *Madrid, urbanismo y gestión municipal, 1920-1940*, Madrid, 1984.
- <sup>26</sup> C. FLORES, *Arquitectura española contemporánea*, Madrid, 1961; B. GINER DE LOS RÍOS, *Cincuenta años de arquitectura española*, Madrid, 1952.
- <sup>27</sup> I. DE SOLÁ MORALES, *GATEPAC: vanguardia arquitectónica y cambio político*, en la edición facsímil de la revista A.C., Barcelona, 1975.
- <sup>28</sup> F. DE TERÁN, *Planeamiento urbano...*, ob. cit.