

SANTIAGO DE MIGUEL SALANOVA

La **GRAN VIA** *de Madrid*

Historia social de una ciudad extinta
(1860-1936)



La
GRAN VIA
de Madrid

SANTIAGO DE MIGUEL SALANOVA

La **GRAN VIA** *de Madrid*

Historia social de una ciudad extinta

(1860-1936)

Reservados todos los derechos. Queda rigurosamente prohibida, sin la autorización escrita de los titulares del Copyright, bajo las sanciones establecidas de las leyes, la reproducción parcial o total de esta obra por cualquier medio o procedimiento incluidos la reprografía y el tratamiento informático.

© 2017 LA GRAN VÍA DE MADRID. Historia social de una ciudad extinta (1860-1936)

© Santiago de Miguel Salanova

© 2017 ACCI

c/ San Ildefonso 17, 28012 Madrid. España

Web: www.acciediciones.com Tel: 0034 91 3117696

ISBN papel: 978-84-16549-90-0

Maquetación: Jesús Navarro Bravo

Disponible en préstamo, en formato electrónico, en www.bibliotecavisionnet.com

Disponible en papel y ebook

www.vnetlibrerias.com

www.terrabooks.com

Pedidos a:

pedidos@visionnet.es

Si quiere recibir información periódica sobre las novedades de nuestro grupo editor envíe un correo electrónico a:

subscripcion@visionnet.es

A mis padres

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	11
-------------------	----

CAPÍTULO 1

SENTANDO LAS BASES DEL CAMBIO. LOS ANTECEDENTES DEL PROYECTO DE GRAN VÍA A FINALES DEL SIGLO XIX.....	37
---	----

CAPÍTULO 2

LA APROBACIÓN DEL PROYECTO DE LA GRAN VÍA EN EL MARCO DE UNA NUEVA COYUNTURA SOCIOECONÓMICA.....	49
--	----

CAPÍTULO 3

LA PROPIEDAD INMOBILIARIA EN EL ESPACIO PREEXISTENTE.....	69
---	----

CAPÍTULO 4

NUEVAS PERSPECTIVAS DE USOS Y FUNCIONES PARA EL ESPACIO REFORMADO	117
---	-----

CAPÍTULO 5

EL PAISAJE SOCIOPROFESIONAL ANTERIOR A LA GRAN VÍA	135
--	-----

CAPÍTULO 6

LA JUSTIFICACIÓN DEL OBJETIVO HIGIENISTA DE LA GRAN VÍA. LOS <i>BAJOS FONDOS</i> DEL CENTRO URBANO MADRILEÑO	151
---	-----

CAPÍTULO 7

EL FRACASO DE LA INICIATIVA RESIDENCIAL EN LA GRAN VÍA Y LA APUESTA POR UN ESPACIO TERCIALIZADO.....	173
---	-----

CAPÍTULO 8

NUEVA CALLE, VIEJAS FUNCIONES. EL MANTENIMIENTO DEL MODELO DE CIUDAD DE SERVICIOS DECIMONÓNICA EN EL PRIMER TRAMO DE LA GRAN VÍA.....	197
---	-----

CAPÍTULO 9

<i>NO ROCOCO PALACE FOR BUSTER KEATON</i> . LA FORMACIÓN DEL BROADWAY MADRILEÑO EN LA NUEVA AVENIDA.....	211
---	-----

CAPÍTULO 10

DE TIENDAS DE COMESTIBLES A GRANDES ALMACENES. DE TABERNAS A BARES AMERICANOS. LA TRANSFORMACIÓN DEL PAISAJE COMERCIAL EN LA NUEVA AVENIDA.....	261
---	-----

CAPÍTULO 11

¿UNA REFORMA COMPLETA? LAS LIMITACIONES URBANÍSTICAS DE LA GRAN VÍA EN SU ACTUACIÓN SOBRE EL CENTRO URBANO MADRILEÑO	297
--	-----

CONCLUSIONES	317
--------------------	-----

BIBLIOGRAFÍA	327
--------------------	-----

INTRODUCCIÓN

A mediados del siglo XIX Madrid era una ciudad que ya había evidenciado con claridad su incapacidad para acoger de un modo conveniente a los habitantes que de forma constante buscaban acomodo en los barrios de su casco antiguo. Desde comienzos del ochocientos y siguiendo una fórmula arcaica, la población se concentró en sus parroquias interiores más profusamente edificadas. La comparación de los diferentes cuarteles en que pasó a dividirse la urbe en 1768 mostraba que eran precisamente los barrios del núcleo central los que tenían un mayor número de habitantes por hectárea, siendo especialmente significativos los casos de Plaza Mayor, San Francisco, Lavapiés o San Jerónimo¹.

La elevada ocupación del suelo urbano convertía en urgente la actuación de la Administración a través de disposiciones que redujeran el hacinamiento, mejorasen las condiciones de higiene y salubridad y habitaran aquellas zonas donde persistían solares sin edificar. Estas maniobras pasaban por solventar el problema relacionado con la escasez de viviendas de alquiler, fenómeno que obligaba a los inmigrantes a elegir para su asentamiento insalubres formas de albergue como posadas y mesones. No era más que el efecto esperado de una estructura urbana que arrojaba una fuerte

¹ La cifras de población para los ocho cuarteles de Madrid a finales del siglo XVIII son recogidas por Dolores Brandis: Plaza Mayor, 23.260 habitantes (768/ha); Maravillas 28.359 (725/ha); San Francisco 24.298 (660/ha); Avapiés, 30.686 (597/ha); San Jerónimo 22.465 (532/ha); Palacio 8.653 (432/ha); Barquillo 17.759 (364/ha); y Aflijidos 12.127 (137/ha). BRANDIS, Dolores, *El paisaje residencial en Madrid*, MOPU, Madrid, 1983, pág. 71.

desproporción entre crecimiento demográfico y oferta inmobiliaria. De hecho, mientras la segunda sólo creció en 374 inmuebles entre el siglo XVII y finales del XVIII, la población lo hizo en casi 80.000 habitantes². Aunque se establecieron normativas al respecto (perseguir la existencia de casas vacías, prohibición de mantenerlas en desuso o cerradas y limitación del número de viviendas por vecino a una salvo en los casos de comerciantes y artesanos), el éxito no era sencillo dada la estructura de la propiedad inmobiliaria. El propio Mesonero Romanos sabía que poco podía hacerse en una ciudad “cuyo perímetro en su mitad estaba ocupado por más de setenta conventos, sus huertas y accesorios, y el resto lleno de un mezquino caserío (propiedad, en sus cuatro quintas partes, de manos muertas) tolerado más bien que protegido por los verdaderos dueños del territorio”³. Multitud de parroquias, colegios, oratorios, conventos e iglesias particulares señalaban el poderío del clero, al cual se sumaba el de la aristocracia, propietaria de un elevado número de casas de alquiler, para concentrar en pocos metros el caserío de la ciudad y dejarlo en una situación poco ventajosa para los inquilinos.

Los ilustrados sopesaron la posibilidad de levantar un *nuevo Madrid* en las proximidades de la vieja ciudad y de establecer para su urbanismo un plan regulador. Las limitaciones de las reformas emprendidas hasta aquel momento y la voluntad de definir a la capital en su totalidad como moderna llevaron a Gaspar Melchor de Jovellanos a reflexionar sobre el beneficio que podría suponer para la Corte la urbanización de los terrenos comprendidos más allá de la cerca levantada por orden de Felipe IV en 1625. El objetivo del memorial presentado al marqués de Floridablanca en 1787 era reducir el número de insanas posadas de la ciudad y aumentar de forma paralela las habitaciones, para lo cual se debía “comprar todo el cordón de tierra que se extiende desde la puerta de los Pozos a la de Recoletos, hasta el límite que quiera señalar

² SAMBRICIO, Carlos: “Sobre el proyecto y desarrollo urbano de Madrid en la segunda mitad del siglo XVIII”, en: *Revista de la Universidad Complutense de Madrid*, nº 115, 1979, pp. 489-500.

³ MESONERO ROMANOS, Ramón de, *El antiguo Madrid: paseos histórico-aneecdóticos por las calles y casas de esta villa*, Establecimiento tipográfico de don F. de P. Mellado, Madrid, 1861, pág. 107.

a la extensión de Madrid”. Aunque el plan de Jovellanos no se realizó, marcó una nueva concepción de la ciudad alejada del modelo barroco y sugirió el prestigio que Madrid podía adquirir con reformas de mayor envergadura.

Las primeras actuaciones urbanísticas del nuevo siglo XIX se plantearon en el área del casco antiguo durante la etapa de José Bonaparte, marcadas por el traslado de establecimientos insalubres y cementerios fuera de la cerca. Sus planes buscaban que Madrid diera un paso más en el proceso de transición de villa a gran ciudad, pero los derribos de manzanas y edificios emprendidos para la formación de plazas repartidas por la ciudad (ensanche de la plaza del Carmen y de las plazuelas de San Martín y San Ildefonso) fueron malinterpretados desde un principio por los ciudadanos⁴. En nada quedaron proyectos como el de Silvestre Pérez para enlazar a través de plazas cuadrangulares y avenidas el Palacio Real y la Iglesia de San Francisco, la ampliación de la calle del Arenal y su conexión con la plaza de Oriente o el diseño de un solemne edificio teatral en la Puerta del Sol. En estos planes existía una clara intención de reforzar la monumentalidad de los espacios colindantes al Palacio y de acabar con una estructura urbana plagada de pequeñas manzanas y calles⁵.

El regreso al trono de Fernando VII restableció la situación anterior a la ocupación francesa, llegándose incluso a conceder socorros a los religiosos para reedificar los conventos destruidos. Los años posteriores no provocaron cambios significativos en el caserío madrileño, si bien cabría destacar la formación de la Sociedad de Socorros Mutuos contra incendios en 1821 o la desamortización de fincas de conventos señalados⁶. Fue con el advenimiento

⁴ MESONERO ROMANOS, Ramón de, *Manual de Madrid. Descripción de la Corte y de la Villa*, Imprenta M. de Burgos, Madrid, 1833 (primera edición de 1831).

⁵ RUIZ PALOMEQUE, María Eulalia, *Ordenación y transformaciones urbanas del casco antiguo madrileño durante los siglos XIX y XX*, Instituto de Estudios Madrileños, Madrid, 1976, pág. 23; NAVASCUÉS PALACIO, Pedro, *Arquitectura y arquitectos madrileños del siglo XIX*, Instituto de Estudios Madrileños, 1973, pp. 10-18; NAVASCUÉS PALACIO, Pedro: “Arquitectura y urbanismo”, en: JOVER ZAMORA, José María (dir.), *Historia de España de Menéndez Pidal. La Época del Romanticismo (1808-1874)*, vol. XXXV, tomo II, Espasa Calpe, Madrid, 1989, pp. 573 y ss.

⁶ MARTÍNEZ MARTÍN, Jesús Antonio, *La desamortización eclesiástica en la villa de Madrid, 1820-1823*, Universidad Complutense de Madrid, Memoria de Licenciatura, Madrid, 1981.

del gobierno liberal cuando Madrid inició un cierto renacimiento urbano. Era necesario a tenor de la muchedumbre apiñada en los barrios del interior y especialmente del sur, donde se concentraban edificios que a juicio de Larra presentaban “más balcones que ladrillos y más pisos que balcones” y donde los caseros entendían cada habitación “como un baúl en que están las personas empaquetadas de pie”, de modo que “tan apretado está todo que en caso de apuro podría viajar junto sin romperse”⁷.

La desamortización religiosa y civil a partir de 1836 supuso una importante transformación para una ciudad que poco antes concentraba 211.127 habitantes en apenas 8.000 inmuebles⁸. La supresión de las órdenes religiosas y la expropiación de su patrimonio provocaron la demolición de iglesias y conventos junto a sus correspondientes huertas, actuación que si bien no tuvo más que un objetivo relacionado con el saneamiento de las arcas públicas, generó un fuerte impacto en la estructura del centro urbano⁹. Se abrieron amplios espacios que favorecieron la renovación de la ciudad, ya fuera creando nuevas plazas que daban mayor porosidad al constreñido tejido urbano (plaza del Progreso, actual Tirso de Molina; plaza del Rey; plaza de Pontejos; plaza de los Mostenses y Plaza de Santo Domingo) o mediante la transformación de los usos de los establecimientos no derribados (Universidad Central en el Convento del Noviciado; Palacio de Justicia en el monasterio de las Salesas; Senado en el Convento de María de Aragón o Congreso de los Diputados en el convento del Espíritu Santo)¹⁰. La desaparición de las posesiones eclesiásticas permitió la formación de nuevos barrios, como en el conjunto de calles que enlazaron el Prado de Recoletos con Serrano en los terrenos que ocupaba el Convento de los Agustinos Recoletos.

⁷ LARRA, Mariano José de: “Las casas nuevas”, *La Revista Española*, nº 94, 1833, pág. 861.

⁸ MESONERO ROMANOS, Ramón de, *Manual de Madrid...*, *Op. Cit.*, pág. 45.

⁹ SIMÓN SEGURA, Francisco, *La desamortización española del siglo XIX*, Instituto de Estudios Fiscales. Ministerio de Hacienda, Madrid, 1973.

¹⁰ La relación de algunas de las propiedades desamortizadas y derribadas en: NAVASCUÉS PALACIO, Pedro: “Madrid, ciudad y arquitectura (1808-1898)”, en: FERNÁNDEZ GARCÍA, Antonio (dir.), *Historia de Madrid*, Editorial Complutense, Madrid, 1993, pp. 415-416 y PINTO CRESPO, Virgilio (coord.), *Madrid: atlas histórico de la ciudad, 1850-1939*, Caja de Madrid-Lunwerk, Madrid, 2001.

Las fincas desamortizadas se concentraban mayoritariamente en las principales arterias del casco antiguo. Calles como las de Alcalá, Carretas, San Bernardo, Preciados o la misma Puerta del Sol ofrecían una inmejorable ubicación para la venta de los establecimientos enajenados en un alto valor¹¹. El repentino trasvase de fincas urbanas sirvió para “establecer las nuevas reglas del juego que liberaliza la propiedad sujetándola únicamente a las leyes de oferta y demanda y al libre acuerdo entre compradores y vendedores”¹². Se abría la veda para la especulación del suelo urbano, proceso en el que participaron pequeños inversores burgueses que compraban una o dos casas para vivir de las rentas que aquéllas les producían y las capas más altas de la burguesía. En estas últimas se concentraron los grandes beneficiarios de la desamortización madrileña como Ángel Sainz de Indo, Andrés Andreu, José Cano, Mariano Barrios, Doroteo López, Juan Vila, Manuel y José Safont o José de Salamanca, figuras sempiternas en las listas de grandes contribuyentes de la ciudad. Comerciantes, profesionales liberales, grandes terratenientes e individuos vinculados al movimiento liberal aprovecharon la transformación radical de los espacios para afirmar su posición económica o lograr un vertiginoso ascenso social¹³. De este modo, la desamortización determinó, en muy pocos años, un nuevo semblante para Madrid llevando a que “en gran medida desaparezca la extraordinaria ambientación religiosa que tenía a comienzos del siglo XIX” y a que surgiera “una burguesía que se consolidaría de manera rotunda con el paso de unos pocos decenios”¹⁴.

¹¹ Según los cálculos de Simón Segura a partir de los datos de Madoz, las ventas de fincas urbanas alcanzaron en Madrid, con un total de 540 adjudicadas en 228,5 millones de reales, el mayor volumen de las provincias de España (22,5%). En: SIMÓN SEGURA, Francisco, *Contribución al estudio de la desamortización en España. La desamortización de Mendizábal en la provincia de Madrid*, Instituto de Estudios Fiscales, Madrid, 1969.

¹² BAHAMONDE MAGRO, Ángel y MARTÍNEZ MARTÍN, Jesús Antonio: “La desamortización y el mercado inmobiliario madrileño (1836-1868)”, en: BONET CORREA, Antonio (coord.), *Urbanismo e Historia Urbana en el Mundo Hispano. Segundo Simposio*, Editorial de la Universidad Complutense de Madrid, tomo II, 1982, pp. 939-956.

¹³ BAHAMONDE MAGRO, Ángel, *El horizonte económico de la burguesía isabelina. Madrid, 1856-1866*, Universidad Complutense de Madrid, Madrid, 1981.

¹⁴ SIMÓN SEGURA, Francisco, *Contribución al estudio de la desamortización...*, *Op. Cit.*, pág. 36; RUEDA, Germán: “Modelos de transformaciones urbanas y cambios sociales en las ciudades como

Casi al mismo tiempo que las transformaciones urbanas generadas por la desamortización surgieron nuevas propuestas para mejorar y regularizar la ciudad. Las más relevantes llegaron de la mano de Mesonero Romanos¹⁵. Los viajes que había realizado por Francia e Inglaterra le llevaron a comprender la necesidad de igualar la capital española con los pueblos más cultos, siempre teniendo en cuenta las diferencias existentes en términos poblacionales y las peculiaridades de Madrid en sus leyes y costumbres. Urgía, a ojos del *Curioso Parlante*, una ampliación por el Norte y Levante, adoptar una fórmula eficaz para el abastecimiento de las aguas que tanta falta hacían en el estío, ensanchar varias calles y plazas siguiendo el modelo de las *squares* londinenses, reformar el empedrado y acabar con la existencia de establecimientos insalubres¹⁶. Pero sobre todo, apremiaba solucionar el problema del mezquino caserío, viciado por “mil irregularidades de alineaciones, calles estrechas, tortuosas y desniveladas, asombradas por las paredes de los conventos y sus extendidos huertos, sin empedrado muchas de ellas y las demás cubiertas de una capa movediza de agudos y desiguales guijarros y algunas losas estrechas y resquebrajadas a guisa de aceras”¹⁷.

En pocas palabras, Madrid exigía convertirse en una ciudad aseada a través de la intervención urbanística. Durante la década de los cuarenta se ampliaron las miras sobre la capital, y en concreto un año, 1846, se presentó como especialmente “fecundo en proyectos gigantescos, cuando cien sociedades mercantiles improvisadas en nuestra capital se disputaban la gloria de hacernos felices a corto plazo, cuando una desusada vitalidad parecía haber desenvuelto prodigiosamente las necesidades y exigencias de la villa”¹⁸. Fue entonces cuando, mediante decreto del ministro de

consecuencia de la desamortización”, en: LAVASTRE, Philippe y MAS, Rafael (coords.), *Propiedad urbana y crecimiento de la ciudad*. Ediciones UAM-Casa de Velázquez, Madrid, 2002, pp. 65-112.

¹⁵ MESONERO ROMANOS, Ramón de, *Rápida ojeada sobre el estado de la capital y medios de mejorarla*, Cidur SA, Madrid, 1989 (edición original de 1835).

¹⁶ MESONERO ROMANOS, Ramón de, *Memorias de un setentón, natural y vecino de Madrid. Tomo segundo, 1824-1850*, Oficinas de la Ilustración Española y Americana, Madrid, 1881, pp. 130 y 131.

¹⁷ MESONERO ROMANOS, Ramón de, *Memorias de un setentón...*, *Op. Cit.*, pág. 170.

¹⁸ GÓMEZ MENDOZA, Josefina: *Urbanismo e ingeniería en el siglo XIX. Reforma interior de las ciudades y movilidad*, Real Academia de Ingeniería, Madrid, 2006, pág. 27.

Gobernación Pedro Pidal, el Estado asumió la iniciativa en la disposición de planos geométricos de poblaciones y alineaciones y cuando salió a la luz el primer plan de Ensanche para Madrid de la mano del ingeniero de caminos Juan Merlo. La propuesta aludía al sector norte de la ciudad, en donde ya desde los años anteriores se pensaba llevar a los excedentes de población, y planteaba triplicar la superficie existente con 1.700 hectáreas extramuros como nuevo suelo urbanizable. El aumento de población, la inminente recepción de aguas abundantes y el hecho de que Madrid era el punto central del que partían las principales líneas de comunicación a nivel nacional justificaban la ampliación¹⁹.

Sin embargo, el planteamiento no beneficiaba a quienes participaron en el proceso desamortizador y encontró la enconada crítica de los propietarios de suelo urbano en el casco antiguo²⁰. Si bien Mesonero Romanos tanteó inicialmente el ensanche de la ciudad, entendió más tarde la imposibilidad de ponerlo en marcha ante los problemas de abastecimiento de aguas, las dificultades para desplazar la cerca junto a puertas y portillos y la posición de los cementerios, de los desniveles del suelo y de la línea del río Manzanares como barreras insalvables para la expansión²¹. A todo ello se unía el carácter desmesurado del plan Merlo, poco uniforme al determinar la expansión por un solo flanco y nada propicio para atraer los intereses privados cuando todavía restaba por construir la mitad de la villa²².

Frente al alcance nacional de la propuesta de Merlo, al amparo del Ministerio de la Gobernación, triunfó la dimensión local de la contestación de Mesonero Romanos, orientada hacia cuestiones de ornato, salubridad y comodidad y espoleada por la fundación

¹⁹ GÓMEZ MENDOZA, Josefina: "La ciudad. Teoría y prácticas en la construcción de la ciudad burguesa" en Silva Suárez, M. (ed.) *Técnica e ingeniería en España. VI El Ochocientos. De los lenguajes al Patrimonio*. Real Academia de Ingeniería, Institución Fernando el Católico, Prensas Universitarias de Zaragoza, Zaragoza, 2011, pp. 742-787.

²⁰ SAMBRICIO, Carlos: "Ideología, política y especulación urbanas en Madrid en la primera mitad del siglo XIX. El caso de la Castellana", en: *Quintana*, 2006, pp. 13-24.

²¹ MESONERO ROMANOS, Ramón de, *Proyecto de mejoras generales de Madrid*, Imprenta de Agustín Espinosa y Cía, Madrid, 1846.

²² GÓMEZ MENDOZA, Josefina: *Urbanismo e ingeniería...*, Op. Cit., p. 30; MESONERO ROMANOS, Ramón de, *Trabajos no coleccionados. Tomo I: Reformas de Madrid y su administración. Amena literatura*, Imprenta Hijos M. G. Hernández, Madrid, 1903, pp. 162-171.

de la sociedad *La Urbana*, cuyos fines encajaban a la perfección con el nuevo programa de reformas²³. Madrid debía aprovechar los huecos abiertos por la desamortización y cubrirlos con nuevos barrios, progresar en su circulación, mejorar su limpieza y ampliar su casco. Rechazar el ensanche respondía a criterios temporales. Era una solución urbanística que debía esperar. Sin embargo, la perseverancia en la reforma interior chocaba con una realidad que exigía actuaciones apremiantes, dado el considerable aumento del vecindario madrileño en estos años. La nueva división administrativa de 1845, a través de la cual se intentó un reparto equitativo de habitantes por barrios, no sirvió para desahogar las zonas más densificadas del sur y los espacios comprendidos entre las calles de Fuencarral y San Bernardo. El número de viviendas crecía, pero a un ritmo insuficiente para dar respuesta a la atropellada llegada de nuevos habitantes. Y a todos estos inconvenientes se sumaban los perjuicios ocasionados por la Ley del Inquilinato de 1842, que al establecer la libre fijación de los precios en las viviendas arrendadas permitía el abuso de los caseros garantizándoles un verdadero monopolio sobre el mercado inmobiliario²⁴. La consiguiente tendencia alcista de los alquileres comprimió la ciudad, generó una mayor concentración de sus habitantes e hizo crecer el número de habitaciones desalquiladas en los barrios más humildes²⁵.

La ausencia de unas ordenanzas específicas desató una verdadera fiebre constructora de edificios de varias plantas, aspecto que se extendió a la mayoría de las ciudades del país y que generó huelgas significativas en Barcelona²⁶. Pocos eran los inmuebles que contaban con menos de cuatro plantas, generándose así un cambio de fisonomía en los barrios próximos a la cerca, donde el caserío

²³ Los objetivos de esta sociedad, entre los cuales destacaban la construcción de edificios de utilidad pública y la formación de arrabales y caseríos extramuros, en: *La Urbana. Sociedad Anónima para mejorar y ensanchar la población de Madrid*, Imprenta de Rivadeneyra, Madrid, 1846.

²⁴ BASSOLS COMA, Martín, *Génesis y evolución del derecho urbanístico español (1812-1956)*, Montecorvo, Madrid, 1973.

²⁵ Ángel Bahamonde sitúa el punto final del ciclo alcista de los precios del suelo urbano en la crisis de 1866, distinguiendo un período de subida moderada (1848-1856) y otro de marcada aceleración (1856-1865). BAHAMONDE, Ángel, *El horizonte económico...*, *Op. Cit.*, pp. 219-222.

²⁶ MAGRINYÀ TORNER, Francesc: "Las influencias recibidas y proyectadas por Cerdà", en: *Ciudad y Territorio. Estudios territoriales*, vol. XXXI (119-120), primavera-verano de 1999, pp.95-117.

previo presentaba, por término medio, entre una y dos plantas²⁷. Era el efecto más evidente de las maniobras desempeñadas por los propietarios de fincas para aumentar sus rentas aprovechando la elevada demanda de viviendas de una ciudad cada vez más densa y proletarizada²⁸. La burguesía y las clases medias defendían ciegamente esta solución frente al ensanche del perímetro urbano y lo hacían por razones irrefutables, toda vez que el aumento del suelo haría descender la presión de la demanda en el espacio intramuros produciéndose con ello una reducción de los alquileres²⁹. En consecuencia, Madrid era “objeto de una especulación altamente lucrativa para ciertos propietarios sin conciencia que, con poco desembolso y crecidos beneficios, levantan casas llamadas de vecindad, remedo de la famosa de Tócame Roque, donde hacían centenares de seres desgraciados condenados a una multitud de enfermedades hijas de aquellas reducidas e infestadas viviendas”³⁰.

No tardaron en surgir normativas municipales para imponer cortapisas en la libertad de construcción, si bien todas resultaron incapaces para solucionar el problema por un incumplimiento sistemático. En 1844 se planteó fijar la altura de los inmuebles en función del orden o categoría de la calle en que se ubicaban. Las vías de primer orden podrían concentrar edificios de hasta 19,60 metros, recomendándose su altura mínima en 8,40 metros. Diez años más tarde, una nueva reglamentación elevó la altura permitida en todas las calles pese a prohibir las llamadas buhardillas vivideras, posibilitando así un nuevo aumento en el número de plantas. Sin embargo, año tras año el consistorio aprobaba licencias de construcción que desatendían estas normas, lo cual provo-

²⁷ MAS, Rafael: “La propiedad urbana en Madrid en la primera mitad del siglo XIX”, en: BAHAMONDE, Ángel y OTERO CARVAJAL, Luis Enrique (eds.), *Madrid en la sociedad del siglo XIX*, Comunidad de Madrid-Alfoz, Madrid, 1986, pp. 23-88.

²⁸ La construcción de viviendas escasamente planificadas y de baja calidad como respuesta a estas demandas en: QUIRÓS LINARES, Francisco: “Patios, corrales y ciudadelas (notas sobre viviendas obreras en España)”, en: *Ería*, nº 3, 1982, pp. 3-34.

²⁹ GARDA COLMENARES, Pablo: “Transformaciones urbanas e industriales”, en: *Ayer*, 9, 1993, pp. 175-211 y TATJER MIR, Mercedes, *Burgueses, inquilinos y rentistas: mercado inmobiliario, propiedad y morfología en el centro histórico de Barcelona: la Barceloneta, 1753-1982*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 1988.

³⁰ FERNÁNDEZ DE LOS RÍOS, Ángel, *Guía de Madrid, manual del madrileño y del forastero*, Oficinas de la Ilustración Española y Americana, Madrid, 1876, pág. 604.

caba que edificios de hasta cinco pisos se levantaran en calles muy estrechas y sobre parcelas mínimas. Sólo en los espacios situados junto a los límites de la cerca persistía un caserío de poca altura, siendo esta baja densidad de edificación clave para favorecer su transformación a finales del siglo XIX³¹. Los efectos perniciosos de esta forma de ocupación del suelo urbano se dejaron ver en los años siguientes sobre una ciudad que, a diferencia de grandes capitales europeas como Londres o París, permanecía cerrada en su interior³². Conservaba sus calles en las miserables condiciones que caracterizaban a las urbes preindustriales, estrechas, mal pavimentadas y drenadas y proclives a convertirse en lodazales con la lluvia y la nieve³³.

Madrid presentaba diferencias evidentes entre sus áreas residenciales. La Puerta del Sol era el termómetro que marcaba el valor del suelo urbano, de tal manera que los barrios pertenecientes al distrito de Centro más próximos a este punto ofrecían el precio del pie edificado más caro de la ciudad³⁴. Su morfología social, predominantemente burguesa, su marcado carácter comercial y la concentración de los principales centros de decisiones a nivel nacional eran elementos decisivos en el coste de la vivienda y factores que explican que el grueso de inversiones inmobiliarias se concentrara en esta zona. La influencia que ejercían la edad de la edificación, la calidad de los materiales o el tamaño de las construcciones era relativa en un espacio que registraba los valores máximos absolutos de la ciudad, especialmente en la calles del Arenal, Mayor y Preciados³⁵. La concentración comercial y el progresivo aburguesamiento del distrito de Congreso le llevaban a

³¹ Los detalles de estas disposiciones y la progresiva ocupación del espacio urbano madrileño en: BRANDIS, Dolores, *El paisaje residencial...*, *Op. Cit.*, pp. 81-86.

³² HALL, Thomas, *Planning Europe's capital cities. Aspects of Nineteenth-Century Urban Development*, Taylor and Francis E-Library, London, 2005, pp. 63-106.

³³ Estas eran las características de las vías públicas del París anterior a la reforma de Haussmann: SJOBERG, Gideon, *The Preindustrial City: past and present*, The Free Press, Glencoe, 1960.

³⁴ Rafael Mas señaló como los valores superiores se concentraban en el centro aunque de una forma laxa al evidenciarse una importancia decisiva de las vías y plazas principales que explicaba la presentación de precios del suelo más bajos en los inmuebles más alejados del eje Plaza Mayor-Puerta del Sol. MAS HERNÁNDEZ, Rafael: "La propiedad urbana en Madrid...", *Op. Cit.*, pág. 32.

³⁵ RODRÍGUEZ CHUMILLAS, Isabel, *Vivir de las rentas. El negocio del inquilinato en el Madrid de la Restauración*, Los Libros de la Catarata, Madrid, 2002.

ser digno de mención en la jerarquía del suelo urbano, si bien un escalón por debajo por la confluencia de otros elementos de signo popular, siendo un caso similar el de Buenavista. La aproximación al límite de la cerca en el sector norte (distritos de Hospicio, Palacio y Universidad) llevaba pareja una progresiva devaluación en el precio del suelo y un creciente protagonismo del componente popular, pero era en los barrios del sur del casco antiguo (Hospital, Latina e Inclusa) donde la transición se hacía más brusca, concentrando los valores mínimos de la estructura de alquileres³⁶.

A pesar de que los datos señalados puedan llevar a pensar que Madrid se ajustaba en términos de valor del suelo urbano a un perfecto modelo centro-periferia, en realidad, y al igual que ocurría con la mayoría de las ciudades europeas preindustriales, se caracterizaba por la existencia de agrupaciones de diferentes sectores ocupacionales en su estructura urbana desarrollada sin que ello reflejara de manera necesaria una segregación social o de estatus³⁷. La nota que distinguía a sus barrios era la mezcolanza social y las diferenciaciones se producían en altura, a través de la segregación vertical entre pisos de un mismo bloque de viviendas. Las familias más humildes y desfavorecidas ocupaban los pisos más altos definidos por unos precios más asequibles (buhardillas y sotabancos), los estratos sociales medios se refugiaban en los interludios de los edificios y los grupos de mayor poder adquisitivo monopolizaban los principales y entresuelos. No sólo se reducía el tamaño de la vivienda y su altura a medida que se avanzaba hacia los pisos superiores, sino que además se producía una compartimentación del espacio. Mientras el principal solía presentar una o dos viviendas, los que se construían bajo las crujías de los edificios podían multiplicar el número de cuartos disponibles. Pobres y ricos podían cruzarse a diario en la escalera del inmueble gracias a la existencia de una geografía urbana en la que, a pesar de las marcadas diferen-

³⁶ Un amplio recorrido por la evolución del precio del suelo urbano en el espacio intramuros de Madrid se presenta en: BAHAMONDE MAGRO, Ángel, *El horizonte económico...*, Op. Cit., pp. 218-273.

³⁷ WARD, David: "Victorian cities: how modern?", *Journal of Historical Geography*, 1 y 2, 1975, pp. 135-151; y CANNADINE, David: "Victorian Cities: how different?", *Social History*, vol. 2, nº 4, 1977, pp. 157-182.

cias existentes en términos de economía doméstica, cultura, ocio, calidad de la vivienda y disposición o no de servicio doméstico, se tendía a favorecer la convivencia social. La polarización social y geográfica que caracterizaría a la capital a partir del último cuarto del siglo XIX era un fenómeno que todavía no se había formalizado y de igual manera que ocurría con los *arrondissements* parisinos previos a la reforma de Haussmann, los distritos madrileños eran mixtos y heterogéneos, coexistiendo en todos ellos la pobreza y el confort³⁸.

Si ya algunas publicaciones de la época consideraron inconveniente para la moral y la tranquilidad pública la convivencia de familias de diferentes grupos sociales bajo un mismo edificio, los temores se exacerbaban con aquellas viviendas donde se primaba una segregación social en profundidad y se concentraban más pobres, como las corralas y las casas de vecindad. Por lo general se trataba de edificios de corto perímetro, con una elevación media de dos o tres pisos y con angostos corredores en su interior a través de los cuales se daba acceso a veinte o treinta viviendas. La ausencia de luz y ventilación y el hacinamiento en los cuartos constituían la tónica habitual en estos edificios, donde la diferenciación económica no atendía a cuestiones de altura, sino a la presentación de las casas en la parte exterior o interior de las fachadas.

Las deficiencias de la vivienda madrileña se explicaban además por una serie de puntos fundamentales entre los que sobresalían el hacinamiento, la promiscuidad, la insalubridad (suciedad y humedad), las malas condiciones del entorno (pozos de aguas sucias, lodazales y basureros), la convivencia de animales y hombres en los mismos cuartos, la existencia de cuadras y establecimientos insalubres en las cercanías y la presencia de realquilados como recurso extendido de las clases más humildes para afrontar el pago de los

³⁸ Entre los principales estudios que analizan la segregación vertical como principal mecanismo de diferenciación social en el mundo urbano preindustrial destacan: SUTCLIFFE, Anthony, *The autumn of central Paris: the defeat of town planning, 1850-1970*, Edward Arnold, London, 1970; SHAPIRO, Ann Louise, *Housing the poor of Paris, 1850-1902*, University of Wisconsin Press, Madison and London, 1985; JORDAN, David P., *Transforming Paris: the life and labors of Baron Haussmann*, The Free Press, New York, 1995 y PINOL, Jean-Luc y WALTER, François, *Historia de la Europa Urbana IV. La ciudad contemporánea hasta la Segunda Guerra Mundial*, Publicacions Universitat de Valencia, Valencia, 2011.

alquileres. Las altas tasas de mortalidad asociadas a enfermedades respiratorias comenzaron a despertar la preocupación higienista por el hogar del obrero tanto en Barcelona como en Madrid, donde se advertía una alarmante correlación entre metros cuadrados edificadas e inquilinos domiciliados.³⁹ Cada vez se aprovechaba más el terreno para construir habitaciones que diesen cobijo a muchas familias, a pesar de que en ellas apenas hubiera espacio para una sola. Una de las figuras más comprometidas con este problema de salud pública fue Méndez Álvaro, el cual alertaba de que no se trataba de un hecho aislado: “En Madrid mismo, si se hiciera una visita al domicilio de esos desgraciados, hallaríamos entre los palacios de las clases opulentas, millares de familias, que se albergan en las boardillas y los patios, ocupando reducidos, oscuros, miserables, húmedos en ocasiones, faltos en una palabra de las más esenciales condiciones de salubridad”⁴⁰. El Gobierno tomó por primera vez conciencia del grave asunto en septiembre de 1853, dirigiendo una Real Orden a los gobernantes de Madrid y Barcelona por la que aconsejaba construir casas para pobres con todas las condiciones de salubridad, comodidad y baratura apetecibles:

“El desaseo más completo, la falta de ventilación que engendra la fetidez, y con ella un foco perenne de infección dentro y fuera de las habitaciones; la aglomeración tan nociva de muchas personas en un local estrecho y malsano; la lóbreguez y los miasmas más deletéreos forman la corrompida atmósfera de la mayor parte de las casas en las que vive el bracero, el operario, el desvalido cesante, o la mísera viuda, rodeada de tiernos niños en triste orfandad. De aquí la espantosa progresión de mortíferas enfermedades y la malignidad que adquieren otras de sencilla índole tal vez sin estos

³⁹ En esta época desarrollan algunos de sus trabajos más significativos figuras pioneras en el desarrollo de la doctrina higiénica en España como Mateo Seoane, Pedro F. Monlau y Francisco Méndez Álvaro, que denunciaron las condiciones de vida de las clases sociales más desfavorecidas. Para su actividad véase: ALCAIDE GONZÁLEZ, Rafael: “La introducción y el desarrollo del higienismo en España durante el siglo XIX. Precursores, continuadores y marco legal de un proyecto científico y social”, en: *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, nº 50, 1999.

⁴⁰ MÉNDEZ ÁLVARO, Francisco, Condiciones sobre la higiene y mejoras que reclama en España la higiene municipal, Madrid, 1853, pág. 47. Para una época posterior, aunque igualmente válido para analizar el problema de la vivienda obrera, véase el trabajo: MÉNDEZ ÁLVARO, Francisco, De la habitación del menesteroso considerada bajo el aspecto higiénico social, Madrid, 1874, pp. 33-105.

adherentes (...). Cumple por lo tanto a un gobierno previsor dar la voz de alerta cuando el interés general o particular no se ha aplicado a un objeto que es de su exclusiva incumbencia”⁴¹.

Este panorama evidenciaba el agotamiento inmobiliario del casco antiguo y obligaba a descubrir nuevos caminos para solucionar el dilema urbano. En este contexto debe entenderse el proyecto de ensanche de la Puerta del Sol, representativo de los últimos embates de las propuestas de actuación urbanística sobre una ciudad incapaz de seguir canalizando su crecimiento poblacional a través del casco antiguo. El plan, desarrollado entre los años 1854 y 1862, respondió a unos objetivos estratégicos, sanitarios y relacionados con la mejora de la viabilidad y sirvió para sentar las bases de cara a la realización de una reforma interior de gran envergadura que nunca llegaría, de ahí que las actuaciones sobre los diferentes espacios del centro urbano mostraran siempre un alcance mucho menor en sus pretensiones que las practicadas en otras capitales europeas.

La ampliación de la Puerta del Sol se llevó a cabo de forma paralela al proyecto de Ensanche de la ciudad, encargado al ingeniero Carlos María de Castro en mayo de 1857. Este último tomó forma definitiva en 1860, atendiendo ese lapso temporal a un nuevo impulso poblacional que dejó la urbe muy cerca de los 300.000 habitantes. La memoria descriptiva delimitaba las nuevas líneas de expansión de la ciudad, la orientación y anchura de las calles, la altura de los nuevos edificios y la distribución de parques, jardines y plazas en los nuevos barrios⁴². El planeamiento urbano de la ciudad daba un salto cualitativo desconocido hasta entonces en una dialéctica que sólo contemplaba actuaciones parciales basadas

⁴¹ La Real Orden en: MONLAU, Pere Felip y SALARICH, Joaquim, *Condiciones de vida y trabajo obrero en España a mediados del siglo XIX*, Anthropos, Barcelona, 1984, p. 167.

⁴² DE CASTRO, Carlos María, *Memoria descriptiva del anteproyecto de Ensanche de Madrid firmado por el Inspector de Distrito del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Aprobado por Real Decreto el 19 de julio de 1860*, Imprenta de D. José C. de la Peña, Madrid, 1860. Las características del proyecto en: MAS HERNÁNDEZ, Rafael, *El barrio de Salamanca. Planteamiento y propiedad inmobiliaria en el Ensanche de Madrid*, Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid, 1982; CARBALLO BARRAL, Borja, PALLOL TRIGUEROS, Rubén y VICENTE ALBARRÁN, Fernando, *El Ensanche de Madrid. Historia de una capital*, Editorial Complutense, Madrid, 2008 y COUDROY DE LILLE, Laurent, *L'Ensanche de Población en Espagne: invention d'une pratique d'aménagement urbain (1840-1890)*, Tesis Doctoral, París, 1994.

en alineaciones y ensanches de calles y en la apertura de plazas sobre un espacio ya construido. El nuevo plan, por el contrario, determinaba la construcción de una *nueva ciudad* sobre un espacio virgen, adoptando un modelo hipodámico con manzanas ortogonales, división de calles en función de su anchura (30 metros para las de primer orden, 20 y 15 para las de segundo y tercer orden) y limitaciones en la altura de los edificios⁴³. Junto a ello, se reforzaba el protagonismo de los espacios verdes y de las plazas circulares siguiendo las directrices del modelo higienista y ofreciendo una sensación de comodidad y bienestar.

En su apartado técnico, el Ensanche de Castro revelaba una clara influencia del desarrollado para Barcelona por Ildefonso Cerdá⁴⁴. Seguían el mismo plano en cuadrícula que determinaba los cortes de las calles en ángulos rectos para favorecer la circulación y rompían con el problemático esquema de las viejas ciudades de calles tortuosas y de fuertes pendientes que crecían sin orden y concierto. Pero aquel influjo no fue impedimento para que el urbanista catalán criticara el proyecto de su homólogo sevillano, especialmente la disposición de las manzanas siguiendo los vientos dominantes en detrimento de la incidencia de la luz solar, el carácter limitado del Ensanche con su nuevo *limes*, la falta de previsión respecto a la importancia del ferrocarril en la estructura urbana y el carácter segregacionista y diferenciador por zonas. Además, para Cerdá el Ensanche madrileño carecía de base económica, administrativa y legal y exigía una reforma interior que estuviese en armonía con los nuevos barrios de la periferia⁴⁵. Indudablemente, el plan de Castro evidenciaba una clara falta de conexión entre el Ensanche y el interior, donde no se planteaban más que refor-

⁴³ DÍEZ DE BALDEÓN, Clementina, *Arquitectura y clases sociales en el Madrid del siglo XIX*, Siglo XXI, Madrid, 1986.

⁴⁴ VV. AA., *Cerdá y su influjo en los ensanches de poblaciones*, Ministerio de Fomento, Centro de Publicaciones, Madrid, 2004; CERDÁ, Ildefonso, *Teoría de la construcción de las ciudades. Aplicada al proyecto de reforma y ensanche de Barcelona*, Ministerio para las Administraciones Públicas, Ayuntamiento de Barcelona, 1991 (facsimil de la edición original de 1859); DE SOLÀ-MORALES RUBIÓ, Manuel: "Siglo XIX: Ensanche y saneamiento de las ciudades", en: VV. AA., *Vivienda y urbanismo en España*, Banco Hipotecario de España, Barcelona, 1982.

⁴⁵ CERDÁ, Ildefonso, *Cuatro palabras sobre las dos palabras que D. Pedro Pascual de Uhagón ha dirigido a los propietarios de los terrenos comprendidos en la zona del Ensanche de Madrid, dirigidos a los mismos*, Imprenta de Benigno Carranza, Madrid, 1861.

mas vinculadas al destino de ciertos edificios o a la reconstrucción de otros ya existentes (cuarteles fortificados, nuevos hospitales y asignación de parcelas y solares a nuevos usos). El propio anteproyecto justificaba esa desatención al señalar que el centro de la población, cuyos barrios reclamaban calles más anchas, plazas más espaciosas y mejores condiciones higiénicas y de salubridad, era un estudio “al que nos hubiéramos dedicado con el mayor gusto si no hubiésemos temido traspasar los límites de lo que se nos prescribía por el Real Decreto de 8 de abril”⁴⁶. Esta carencia llevó a Cerdá a diseñar un proyecto de reforma del interior de Madrid, autorizado en febrero de 1860, con el que pretendía una transformación radical que dotase a la ciudad de los medios necesarios para su desarrollo por medio de la eliminación de su obsoleto caserío, la ampliación de una superficie insuficiente para acoger a un vecindario cada vez más numeroso y comprimido y la mejora de las condiciones de habitabilidad. Consideraba además fundamental establecer un vínculo entre la parte antigua de la ciudad y la nueva planteada por Castro “bajo la inspiración de un solo pensamiento y objeto” y determinar una jerarquización de usos y funciones urbanas en el centro urbano⁴⁷.

Se censuraba así una ruptura entre casco antiguo y Ensanche que fue igualmente advertida por Fernández de los Ríos al señalar: “No se comprende como una persona tan competente como el señor Castro cayó en el error de cerrar la prolongación natural de las arterias del Madrid actual, dejándolas bruscamente cortadas al llegar a la Ronda, por multiplicadas manzanas de casas, sin más explicación que el capricho pueril de convertir todo el ensanche en un tablero de damas”⁴⁸. Porque la reforma de Madrid como un todo era, tal y como han señalado diversos estudios, una exigencia de viabilidad y movilidad en la medida en que el Ensanche debía enlazar con el centro por medio de fluidas líneas de comunica-

⁴⁶ DE CASTRO, Carlos María, *Memoria descriptiva del ante-proyecto...*, *Op. Cit.*, pág. 66.

⁴⁷ CERDÁ, Ildefonso, *Teoría de la viabilidad urbana. Reforma de la de Madrid*, Ministerio de las Administraciones Públicas y Ayuntamiento de Madrid, Madrid, 1991 (facsímil de la edición de 1861).

⁴⁸ FERNÁNDEZ DE LOS RÍOS, Ángel, *Guía de Madrid...*, *Op. Cit.*, pág. 730.

ción⁴⁹. Era imposible entender el Madrid moderno desentendiéndose por completo del de antaño. Sin embargo, la ordenación del interior formulada por Cerdá no prosperó a pesar de que la angostura de sus calles demostraba claramente su insuficiencia para asegurar una circulación adecuada.

Persistió el plan restringido al Ensanche, donde Castro tenía previsto crear un espacio continuo y homogéneo que favoreciese un orden racional en el crecimiento urbano. Sin embargo, los condicionantes impuestos por el Gobierno limitaron su carácter inicial y su libertad de actuación al precisar el establecimiento de una nueva barrera que reemplazara las tapias de Felipe IV. Se trataba de un foso exterior que separaba los terrenos urbanos de la nueva periferia, solución que respondía a un sistema de cobro de impuestos en la entrada de mercancías a las ciudades que obligaba a establecer fronteras alrededor de cada centro urbano⁵⁰. Se descartaba así la posibilidad de una expansión ilimitada. El impacto de esta medida en la fisonomía de la estructura urbana quedó reflejado en la aparición de nuevos espacios residenciales más allá del citado foso en las zonas del norte, este y sur, despojados de cualquier planificación urbana, control y servicios públicos (Cuatro Caminos, Guindalera, Prosperidad, los Carabancheles, Chamartín de la Rosa, Tetuán de las Victorias, Bellas Vistas o Vallecas)⁵¹.

Las diferencias en los usos y valores del suelo urbano supusieron también condicionantes de gran calado para el proyecto de Castro y generaron una separación de los nuevos barrios contruidos en función de las distintas clases sociales⁵². Era el efecto inevitable de una segregación social en el espacio que el propio ingeniero aceptaba en su memoria, al definir las inercias que cada una de las zonas proyectadas seguirían en el futuro. La nueva ciu-

⁴⁹ GÓMEZ MENDOZA, Josefina, *Urbanismo e ingeniería...*, *Op. Cit.*, pág. 53.

⁵⁰ PALLOL TRIGUEROS, Rubén, *El Ensanche Norte. Chamberí, 1860-1931. Un Madrid moderno*, Los Libros de la Catarata, Madrid, 2015.

⁵¹ VÖRMS, Charlotte, *Bâtisseurs de banlieue à Madrid: le quartier de la Prosperidad (1860-1936)*, Créaphis éditions, París, 2012.

⁵² MAS HERNÁNDEZ, Rafael: "Crecimiento espacial y mercado del suelo periférico en los inicios de la Restauración", en: BAHAMONDE MAGRO, Ángel y OTERO CARVAJAL, Luis Enrique, *La sociedad madrileña durante la Restauración: 1876-1931*, Comunidad de Madrid-Alfoz, Madrid, 1989, vol. 1, pp. 103-136.

dad quedó dividida en tres grandes áreas, Norte (actual distrito de Chamberí), Este (hoy distritos de Salamanca y Retiro) y Sur (en la actualidad, distrito de la Arganzuela), cuyas funciones resultaban diferentes entre sí y condicionadas por sus terrenos, su ubicación y las características de las construcciones ya existentes⁵³.

De forma paralela a la reforma de la Puerta del Sol y al proyecto de Ensanche de Castro, las autoridades municipales imaginaron nuevas obras para mejorar la comodidad y el embellecimiento de la ciudad. La aparición de nuevos servicios e infraestructuras, y muy especialmente del ferrocarril, generaba nuevas necesidades en la estructura urbana y reclamaba maniobras para comunicar los grandes centros de movimiento. Aquí se encontraba el sentido del ensanche de la calle de Preciados planteado por el Ayuntamiento de Madrid a finales de 1860, en cuyo diseño se aprecia claramente el primer precedente de la gran reforma urbana del primer tercio del siglo XX: la Gran Vía⁵⁴.

Bajo el mandato de José Isidro Osorio, el consistorio encargó a Isidoro Llanos el estudio de las alineaciones de Preciados hasta Postigo de San Martín. La regularización de dicha calle se justificaba por su céntrica situación, por la marcada estrechez en muchos de sus tramos y por el hecho de que podía llegar a constituir el trayecto más directo hasta la estación de ferrocarril del Norte⁵⁵. Aquél era ya de por sí difícil y ofrecía “tan malas condiciones de viabilidad que los conductores de mercancías se ven obligados a abandonar este paso y conducirlos a costa de mayor trayecto, de mayor inversión de tiempo y de mayor gasto”⁵⁶. La plaza de Santo Domingo, en la que confluían una porción de calles que comunicaban con distintos barrios situados al oeste de los dos grandes

⁵³ El desarrollo de cada una de estas zonas en: PALLOL TRIGUEROS, Rubén, *El Ensanche Norte...*, Op. Cit.; VICENTE ALBARRÁN, Fernando, *El Ensanche Sur. Arganzuela 1860-1931*, Los Libros de la Catarata, Madrid, 2015; CARBALLO BARRAL, Borja, *El Ensanche Este. Salamanca-Retiro 1860-1931*, Los Libros de la Catarata, Madrid, 2015.

⁵⁴ *Expediente promovido con motivo de la reforma y ensanche de la calle de Preciados*, AVM, Secretaría, 4-313-4, 1860-1861.

⁵⁵ RUIZ PALOMEQUE, María Eulalia: “Ordenación y realidad urbana en el casco antiguo madrileño en el siglo XIX”, en: *Urbanismo e Historia de España. Revista de la Universidad Complutense*, Madrid, 1978.

⁵⁶ *Expediente sobre la alineación de la calle de Preciados desde el Postigo de San Martín hasta la Estación del Ferrocarril*. AVM, Secretaría, 4-313-2.

cuarteles de Norte y Sur, era un punto estratégico de significativa importancia. Llanos tasó el valor de la expropiación total de las casas afectadas en 4.020.230 reales (que con la rebaja del valor de los terrenos útiles y aprovechamientos quedaba en 2.780.863 reales) y determinó una superficie de 26.760 pies cuadrados de los que quedarían para vía pública 17.279 y para edificar 9.712. A pesar de la oposición de numerosos concejales, quienes reclamaban mayor atención para los barrios periféricos estableciendo mercados, escuelas y fuentes públicas, la necesidad de mejorar la vida material, higiénica y social de Madrid permitió la aprobación de la propuesta de alineación, expropiaciones y ensanche a 13,5 metros⁵⁷. Se especificaba, eso sí, que la obra se ejecutaría a medida que los fondos municipales lo permitieran⁵⁸.

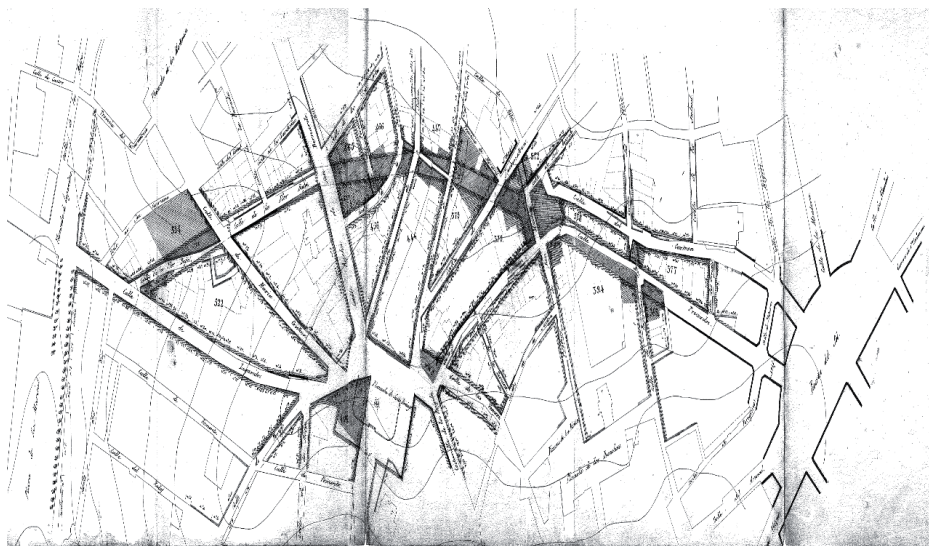
El proyecto inicial cobró nuevas y más amplias proporciones gracias al informe realizado por la Junta Consultiva de Policía Urbana el 2 de enero de 1862. Se vio entonces la necesidad de considerar esta mejora en toda su extensión para cumplir con los requisitos que exigían las vías urbanas, de ahí que en su ampliación se tuvieran en mente las confluencias de todas las calles accesorias. El objetivo no era otro que conseguir una nueva vía principal para Madrid que facilitara el desarrollo del movimiento comercial y de viajeros de forma rápida y cómoda (Figura 1). Para mejorar el trayecto y la viabilidad entre la Puerta del Sol y la Estación del Norte era indispensable tener en mente el plano de todas las calles que conducían desde la reformada primera plaza hasta la de San Marcial (actual plaza de España). Esto implicaba fijar la atención en las rasantes que afectaban a esas vías públicas colindantes con el fin de encontrar una armonía para sus embocaduras y establecer entre ellas la conexión más provechosa y menos costosa para las arcas municipales. De esta manera, el simple ensanche de la calle de Preciados no bastaba para cumplir con el propósito marcado inicialmente. A ello se oponía el enorme desnivel que quedaba en una muy corta extensión entre la plaza de Santo Domingo y la

⁵⁷ RUIZ PALOMEQUE, María Eulalia, *Ordenación y transformaciones...*, Op. Cit., pág. 269.

⁵⁸ AVM, Secretaría, 4-313-4.

plaza de San Marcial, imposibilitando una comunicación fácil entre ambos puntos. La adopción de Preciados como vía directa a la estación del Norte requería atravesar la plaza de Santo Domingo y continuar por las calles de Torija o Leganitos para llegar a la plaza de San Marcial, a costa de vencer un desnivel de 25 metros en un trayecto de fuerte pendiente (6,67%). La Junta consideraba esa proporción absurda y razón suficiente para no seguir el trazado señalado, pues implicaba inutilizar todas las construcciones presentadas en las calles de Leganitos, Isabel la Católica, Torija y gran parte de la plaza de Santo Domingo⁵⁹. Para evitar estos inconvenientes se planteó extender la superficie de la calle del Postigo de San Martín y abrir en este punto una plaza que uniera las calles de Jacometrezo, Carmen y Preciados⁶⁰.

Figura 1. Primer proyecto para la reforma y ensanche de la calle de Preciados desde la calle del Postigo de San Martín hasta la Estación del Ferrocarril (1862)



Fuente: *Expediente sobre la alineación de la calle de Preciados desde el Postigo de San Martín hasta la Estación del Ferrocarril*. AVM, Secretaría, 4-313-2. Escala 1:1.250.

⁵⁹ *Expediente sobre la alineación de la calle de Preciados desde el Postigo de San Martín hasta la Estación del Ferrocarril*, AVM, Secretaría, 4-313-2.

⁶⁰ Lo que se estaba planteando, en definitiva, era la creación de la futura plaza del Callao, si bien las dimensiones que presentaba se alejaban mucho de su aspecto actual.

El estudio del plano llevó a la Junta a considerar también como maniobra oportuna la apertura de una nueva calle, continuación de la de Preciados, que sin excesivos cambios de rumbo se dirigiera desde la plaza anteriormente señalada a la de San Marcial, término intermedio para el acceso a la estación del Norte. La idea parecía especialmente dispendiosa, pero ofrecía numerosas ventajas como el establecimiento de una rasante casi uniforme del 3%, la desaparición de algunas calles que no podían frecuentarse ni siquiera por personas debido a su disparatada angostura y el establecimiento de una comunicación más fácil con los barrios más altos del casco antiguo a partir del ensanche de calles como Tudescos o Jacometrezo. La primera de ellas salía por la Corredera de San Pablo al extremo de la calle de Fuencarral, poniendo así en contacto la puerta de Bilbao y sus barrios accesorios con la estación del Norte; y por la segunda podía establecerse igual comunicación con la estación del Mediodía.

La nueva calle proyectada se consideró el primer antecedente de la Gran Vía, dadas las similitudes que ofrecen en su trazado. Se partía de la prolongación del primer tramo de la calle de Preciados desde la nueva plaza creada en la confluencia de las calles del Carmen, Preciados y Postigo de San Martín. A continuación, se atravesaban Jacometrezo, Tudescos y Silva, se ensanchaba el callejón del Perro y se seguía por las de la Justa, Altamira, San Bernardo y Flor Baja hasta desembocar en Leganitos. Desde ésta se tenía ya acceso directo a la plaza de San Marcial. Los rompimientos tenían la particular ventaja de no hacer desaparecer más que dos pequeñas casas de moderna construcción, siendo las demás antiguas y en mal estado⁶¹.

El proyecto de prolongación de la calle de Preciados planteado por la Junta Consultiva ascendía a 11.488.684 reales, casi la mitad que el original aún sin contemplar la apertura de una nueva vía (21.049.282,50 reales). Quizás su modificación más profunda llegaba en la plaza de Santo Domingo, donde las casas 11 a 35

⁶¹ La longitud total de la nueva calle proyectada desde la plaza de San Marcial hasta la Puerta del Sol era de 992,79 metros y su pendiente oscilaba entre los límites de 2,93 y 4,37%. AVM, Secretaría, 4-313-2.

de la manzana 406 eran de poca vida e importancia y se hallaban situadas sobre una línea que obstruía la circulación de las embocaduras de cinco calles. La experiencia de la reforma de la Puerta del Sol llevaba a determinar la desaparición de esas fincas *paulatina-mente y sin excitar la codicia de sus dueños*. El corte en esta zona podía efectuarse sin producir grandes alteraciones si se tomaba para la valoración de las casas la capitalización declarada por sus propietarios de la renta que producían. Además, se estimaba necesario realizar el corte de una sola vez aplicando la ley de expropiación en puntos muy concretos que sirviesen para hacer la reforma y que quedaran, al mismo tiempo, apoyados por el interés particular⁶².

El expediente promovido para la reforma quedó aprobado por el Gobierno a través de Real Orden el 28 de enero de 1862. El Ayuntamiento aceptó el pensamiento de la Junta Consultiva no sin antes considerar que ya existían numerosos proyectos aprobados para Madrid que eran de preferente atención. Sin embargo, sí creía que era de suma importancia que la prolongación de Preciados desde Postigo de San Martín hasta la plaza de Santo Domingo tuviera el mismo ancho que la parte de la primera calle ya aprobada⁶³. Se mantenían los 13,5 metros de anchura para la nueva Gran Vía, con una longitud aproximada de 1.400 metros.

El proyecto se fue ejecutando con gran lentitud durante los años siguientes, víctima de la enmarañada situación administrativa, de las dificultades que implicaba la expropiación, del cambiante signo político del país y de la falta de fluidez municipal. Pese a todo, los persistentes obstáculos para la circulación motivaron la realización de algunos derribos y la definición de la obra como de utilidad pública por parte del Gobierno el 12 de abril de 1864. Tal y como documentan los expedientes de expropiación del Archivo de Villa, las obras sólo se iniciaron en el tramo inicial de la calle de Preciados, cuya prolongación se acometió en el ramal compren-

⁶² La complicada situación que habían generado las tasaciones e indemnizaciones establecidas para los propietarios de casas de la Puerta del Sol obligaba a la Junta Consultiva a hacer este tipo de consideraciones. El informe se fecha en 2 de febrero de 1862 y puede consultarse en: AVM, Secretaría, 4-313-2.

⁶³ La solución del Consistorio data del 20 de febrero de 1862 y quedaría aprobada por el Gobierno a través de una nueva Real Orden el 11 de abril de 1862.

dido entre la plaza del Callao y la plaza de Santo Domingo⁶⁴. Sin embargo, la consignada dilatación dejó en esta zona solares irregulares y parcelas agregables a otras casas que todavía subsistían.

La política municipal había desviado la mirada hacia la actuación sobre las tramas de la ciudad histórica donde pervivían modelos urbanísticos premodernos. Las nuevas exigencias marcadas por la estructura física de Madrid durante la segunda mitad del ochocientos en términos de tráfico y viabilidad y sus necesidades de higiene y saneamiento justificarían nuevas propuestas de intervención que encubrían intentos de apropiación del suelo urbano por parte de intereses capitalistas que respondieran a las nuevas demandas sociales y económicas. Estas fórmulas se plantearon desde la urgencia por buscar relaciones más precisas entre el centro de la ciudad y los nuevos barrios del Ensanche y por reverdecer las funciones desempeñadas por la primera zona, en obsolescencia desde la aparición del Plan Castro. En este contexto, el objetivo final del proyecto definitivo de Gran Vía no fue la renovación residencial o la consecución de un proceso de invasión-sucesión de los nuevos barrios, sino el traslado hacia el norte del tráfico urbano y la revalorización del centro como nuevo enclave del poder y como un entramado urbano al que asignar las funciones de capitalidad y representación que necesitaba una burguesía moderna poco identificada con el espacio preexistente⁶⁵.

Pronto se comprendió que el engrandecimiento de una ciudad como Madrid, todavía esbozo de gran capital pero ya a las puertas de la modernidad a comienzos del siglo XX, pasaba por el rejuvenecimiento de su núcleo central mediante una operación urbanística de *sventramento* que acabara, mediante derribos masivos,

⁶⁴ Los expedientes tramitados para la cesión de casas necesarias para emprender la reforma se corresponden mayoritariamente con los números impares de la calle de Preciados en su dirección hacia Postigo de San Martín. AVM, Secretaría, 4-313-6 a 4-313-18. Las subastas celebradas para la venta de solares en: AVM, Secretaría, 4-313-19 a 4-313-22. Las notificaciones entregadas a los propietarios de las fincas por calle y distrito y el número total de casas expropiadas en: AVM, Secretaría, 4-313-5.

⁶⁵ Según Lilia-Paloma Maure Rubio, fue la imposibilidad de continuar actuando en el Ensanche de Madrid lo que llevó a la burguesía a ver en la reforma interior nuevas posibilidades de rentabilizar su capital. En: MAURE RUBIO, Lilia-Paloma, *Secundino Zuazo. La arquitectura y el urbanismo en España en el primer tercio del siglo XX*, Tesis Doctoral, Universidad Politécnica de Madrid, Madrid, 1985, pp. 129-130.

con barrios densos y congestionados reemplazándolos por grandes calles, avenidas y plazas. Después de todo, era un área que interesaba recuperar. Gozaba de las mejores comunicaciones y podía satisfacer, con perspectivas más exitosas, el desarrollo de unas actividades comerciales y terciarias en alza. Tal percepción era unívoca para otros núcleos urbanos nacionales como Granada, donde la Gran Vía de Colón quedó justificada por la urgencia de movilizar la comunicación desde un centro insuficiente para albergar unas actividades comerciales y agrícolas cada vez más intensas y de aspecto abandonado, por la elevada concentración de edificaciones antiguas o ruinosas⁶⁶. Del mismo modo ocurrió en los barrios más antiguos del centro de Barcelona con el plan de Àngel Baixeras, estructurado en tres partes coincidentes con la apertura de tres grandes calles (A, B y C), buscando un mayor esponjamiento y la eliminación del tejido urbano más degradado⁶⁷. A pesar de sus limitaciones, estos proyectos evidenciaban las pretensiones modernizadoras de las ciudades españolas, reproducidas con mayor fuerza durante las décadas siguientes⁶⁸.

En el caso de Madrid, su espacio central, salvo por la reforma de la Puerta del Sol (1854-1862) y otras puntuales, se mantuvo prácticamente inmóvil durante la segunda mitad del siglo XIX. Seguía reflejando una dicotomía entre espacios residenciales ricos, adaptados en su totalidad a las actividades terciarias, y otros habitados en masa por el proletariado, ligados a deficientes condiciones higiénicas y de salubridad. La Gran Vía se proyectó para cubrir estas necesidades, dar prioridad a las funciones comerciales y centralizar los barrios más apartados del anillo exterior. Como consecuencia de su aprobación y posterior ejecución se produjeron cambios muy significativos a nivel morfológico y social en los barrios del centro. Consolidó la devaluación de su función resi-

⁶⁶ MARTÍN RODRÍGUEZ, Manuel, *La Gran Vía de Granada: cambio económico y reforma interior urbana en la España de la Restauración*, Caja de Ahorros y Monte de Piedad, Granada, 1986.

⁶⁷ Del primitivo proyecto, que afectaba a casi 2.000 inmuebles, se pasó a una reforma parcial únicamente exitosa en una de las tres calles proyectadas (Vía Laietana). En: BOHIGAS, Oriol, *La construcció de la gran Barcelona: l'obertura de la Vía Laietana, 1908-1958*, Institut de Cultura-Museu d'Història de la Ciutat-Ajuntament de Barcelona, Barcelona, 2001.

⁶⁸ SÁNCHEZ LAMPREAVE, Ricardo, *La Gran Vía de Zaragoza y otras grandes vías*, Ministerio de Vivienda, Madrid, 2011.

dencial segregando el vecindario existente y reemplazando su espacio de actuación por otro completamente novedoso, dominado por edificios públicos, bancos, tiendas, oficinas, hoteles y pabellones cinematográficos⁶⁹. Esta solución, que en realidad implicaba la formación de una segunda área de servicios junto a la que ya funcionaba en la calle de Alcalá, Puerta del Sol y carrera de San Jerónimo, aceleró la congelación demográfica del casco antiguo durante los años posteriores, en marcado contraste con la explosión poblacional del resto de distritos.

⁶⁹ BAKER, Edward, *Madrid cosmopolita. La Gran Vía, 1910-1936*, Marcial Pons, Madrid, 2009; MERINO, Ignacio, *Biografía de la Gran Vía*, Ediciones B, Barcelona, 2010 y SÁNCHEZ ÁLVAREZ-INSÚA, Alberto, *Centenario de la apertura de la Gran Vía*, Instituto de Estudios Madrileños, Madrid, 2011.

CAPÍTULO 1

SENTANDO LAS BASES DEL CAMBIO. LOS ANTECEDENTES DEL PROYECTO DE GRAN VÍA A FINALES DEL SIGLO XIX

Tras acometerse la reforma de la Puerta del Sol (1854-1862), la necesidad de introducir grandes reformas en el interior de Madrid se retomó con fuerza durante la década de los ochenta del siglo XIX. El progresivo crecimiento demográfico influyó de manera irreversible sobre un espacio central en el que confluían las calles principales y una Puerta del Sol que, pese a su reciente ampliación, ya era definida como “*mezquina*” para el tránsito que se verificaba en ella y en sus alrededores. La realización de estas transformaciones exigía dar respuestas válidas a las necesidades del porvenir de la capital, mejorando su topografía y sus condiciones higiénicas. Para conseguirlo, se antojaba fundamental crear “grandes plazas y anchas vías que comuniquen los puntos más apartados pasando por el centro, donde indudablemente se concentra la población introduciendo así una mejora importantísima en la Villa no sólo bajo el punto de vista de la comodidad, sino bajo el social y político”⁷⁰. Nuevamente se pensó en actuar esquivando las obligaciones que pesaban sobre el Ayuntamiento de Madrid a la hora de resolver estas transformaciones, marcadas casi siempre por su escuálida dotación presupuestaria. Teniendo

⁷⁰ *Documentos relativos a la Gran Vía. Memorias, proyectos 1 y 2*, Archivo de Villa, Secretaría, 25-419-2.