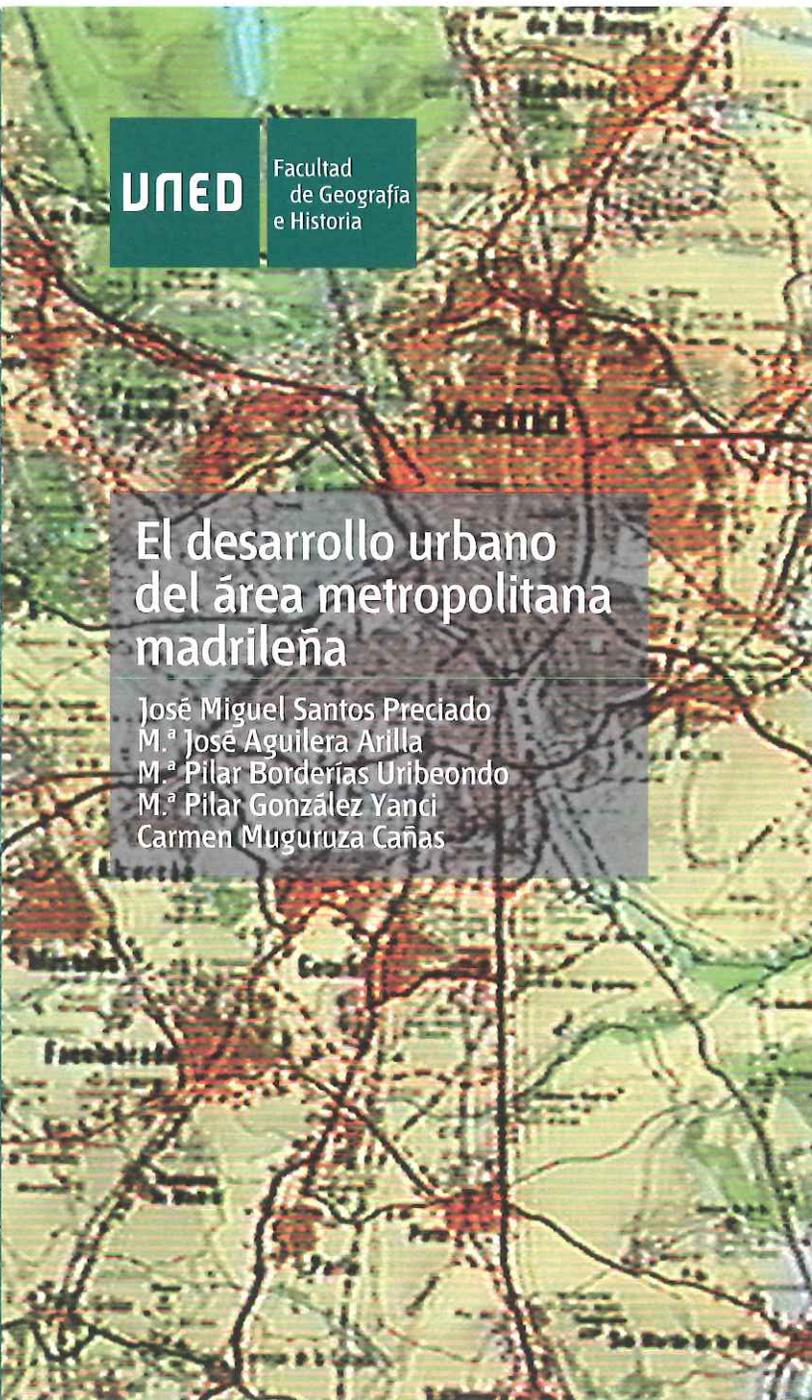


The UNED logo is displayed in white text on a dark teal rectangular background. The letters are bold and sans-serif.

Facultad
de Geografía
e Historia

A detailed map of the Madrid metropolitan area, showing the city of Madrid and its surrounding urban sprawl. The map uses various colors to represent different urban zones and infrastructure. The title 'El desarrollo urbano del área metropolitana madrileña' is overlaid on the map in a semi-transparent grey box.

El desarrollo urbano del área metropolitana madrileña

José Miguel Santos Preciado
M.^a José Aguilera Arilla
M.^a Pilar Borderías Uribeondo
M.^a Pilar González Yanci
Carmen Muguruza Cañas

The UNED logo is displayed in white text on a dark teal rectangular background. The letters are bold and sans-serif.

CEMAV
Centro de
Medios
Audio-Visuales

**M.^a Pilar Borderías Uribeondo
M.^a José Aguilera Arilla
M.^a Pilar González Yanci
Carmen Muguruza Caños
José Miguel Santos Preciado**

**EL DESARROLLO URBANO DEL ÁREA
METROPOLITANA MADRILEÑA**



UNIVERSIDAD NACIONAL DE EDUCACIÓN A DISTANCIA

0150069DV01A01

© UNIVERSIDAD NACIONAL
DE EDUCACIÓN A DISTANCIA - Madrid, 2007

Librería UNED: C/ Bravo Murillo, 38 - 28015 Madrid
Tels.: 91 398 75 60 / 73 73, e-mail: libreria@adm.uned.es

ISBN: 978-84-362-5364-1
Depósito legal: M-52862-2007

Impresión: GRAFICAS MARCAR, S.A.
C/ Ulises, 95 - 28043 Madrid

- VALENZUELA RUBIO, M. (1974): «Iniciativa oficial y crecimiento urbano de Madrid». Estudios Geográficos. Madrid.
- VINUESA ANGULO, J. (1976): El desarrollo metropolitano de Madrid: sus repercusiones geodemográficas. Madrid. Instituto de Estudios Madrileños.

ÍNDICE

I. Introducción	5
II. Contenido	6
1. El desarrollo urbano de Madrid, hasta la aprobación del Ensanche de Castro	6
2. La construcción del Ensanche y el desarrollo urbano de Madrid hasta la Guerra Civil (1936-1939)	9
3. El Madrid de la posguerra. El desarrollo urbano madrileño durante la etapa de la autarquía económica	13
4. El gran despegue económico de los años sesenta. La formación del Área Metropolitana de Madrid	16
III. Objetivos pedagógicos	25
IV. Conceptos a aprender	26
V. Bibliografía	30

V. BIBLIOGRAFÍA

- AYUNTAMIENTO DE MADRID (1982): Ciudad y crisis económica. La planificación urbana de Madrid ante la salida de la crisis. Madrid. Oficina Municipal del Plan.
- COMUNIDAD DE MADRID (1991): Madrid Región Metropolitana. Madrid. Consejería de Política Territorial.
- COMUNIDAD DE MADRID (1991): Madrid punto y seguido. Madrid. Consejería de Política Territorial.
- CHUECA GOITIA F. (1974): Madrid, ciudad con vocación de capital. Santiago de Compostela. Ed. Pico Sacro.
- ESTEBANEZ ÁLVAREZ, J. (ED.) (1990): Madrid, presente y futuro. Madrid. Ed. Akal.
- LEYRA, E. GAGO, J. y SOLANA, J. (1976): «Madrid: cuarenta años de crecimiento urbano». Ciudad y Territorio. Madrid. I.E.A.L.
- MONEO, R. (1967): «Madrid: los últimos veinticinco años» Revista Información Comercial Española. Madrid.
- M.O.P.U. (1978): El crecimiento histórico del Área Metropolitana de Madrid. Madrid. COPLACO.
- SANTOS PRECIADO, J.M. (1988): El modelo de diferenciación residencial del sector suroeste del Área Metropolitana de Madrid. Madrid. Ed. Universidad Complutense de Madrid.
- TERÁN, M. (1961): «El desarrollo espacial de Madrid a partir de 1868». Estudios Geográficos. Madrid.

morfológicas fueron la reforma interior de los cascos urbanos, la planificación de los Ensanches y la proliferación de experiencias próximas a la Ciudad Jardín, en la línea del urbanismo utópico propuesto por E. Howard.

Área metropolitana: Concepto surgido por primera vez en Norteamérica, para referirse a la nueva realidad urbana de la sociedad post-industrial (crecimiento de los servicios y nueva fase de concentración de los factores productivos en la ciudad). Su mejor definición es aquella que la presenta como una gran área de mercado de trabajo y consumo diarios, ocupando un extenso territorio, gracias a la capacidad de los nuevos medios de transporte aparecidos (sobre todo el automóvil). Su estructura urbana se caracteriza por la concentración del terciario en el centro de la ciudad y la dispersión de otras funciones urbanas como la residencial y la industrial en el extrarradio, de forma segregada, y la separación de los lugares de residencia y de trabajo.

Urbanización: Primera fase del desarrollo metropolitano, caracterizada por la concentración del crecimiento urbano en el centro de la metrópoli.

Suburbanización: Segunda fase del desarrollo metropolitano, caracterizada por el crecimiento en la periferia de la ciudad, cada vez a mayor distancia del centro.

Desurbanización: Tercera fase del desarrollo metropolitano, caracterizada por la ralentización del crecimiento urbano, tanto en el centro como en la periferia (en el primero suele ser negativo), como consecuencia de las nuevas tendencias desurbanizadoras aparecidas en los países desarrollados.

I. INTRODUCCIÓN

El presente vídeo ha sido elaborado paralelamente a otro, de contenido más general, centrado en la misma temática, cuyo título es «Desarrollo urbano de las áreas metropolitanas». Se aconseja ver, en primer lugar, el vídeo antes reseñado, ya que puede ayudar a comprender, desde una perspectiva más global y teórica, las circunstancias históricas que han condicionado la evolución de la ciudad en el área de los países industrializados, desde la etapa preindustrial hasta la consolidación del modelo metropolitano. «El desarrollo urbano del área metropolitana madrileña» serviría como ejemplo paradigmático del desarrollo del esquema teórico del vídeo anterior y estaría dirigido al análisis de un territorio o espacio geográfico concreto: la región urbana de Madrid.

II. CONTENIDO

La imagen difusa de la ciudad actual supera el viejo concepto de lo urbano, como una realidad perfectamente delimitada frente al exterior. Madrid no ha sido una excepción al respecto y se nos presenta hoy en día como una aglomeración urbana de casi cinco millones de habitantes, extendida de forma discontinua sobre el espacio, pero formando una estructura funcional unitaria.

El modelo territorial metropolitano ha sido la consecuencia de la concentración de la población y el empleo en grandes ciudades, al amparo de las economías de escala y aglomeración. Sin embargo, el desarrollo de estas gigantescas aglomeraciones urbanas no siempre ha sido lineal y ha estado marcado, profundamente, por las diferentes etapas históricas, en cuyo contexto aparece la ciudad como la consecuencia de la lógica, a nivel territorial, de un determinado tipo de organización social, económica y política.

Apoyándonos en el elemento más duradero del paisaje urbano, el trazado del plano, hemos hecho un recorrido de las principales etapas históricas de la ciudad de Madrid, como forma de comprender genéticamente la realidad actual.

1. El desarrollo urbano de Madrid, hasta la aprobación del Ensanche de Castro

Si prescindimos de las primeras huellas halladas sobre el primitivo poblamiento prehistórico, en las orillas del río Manzanares, el nombre de la ciudad de Madrid aparece tras su fundación por Abderramán II, como enclave árabe, a comienzos del siglo IX. Durante más de dos siglos, la ciudad resistiría desde su alcazaba los intentos de los reyes leoneses y castellanos por reconquistarla.

Conquistada por Alfonso VI, Madrid sería, durante toda la Edad Media, una villa sin demasiada im-

principales dotaciones urbanísticas, realizada por la Administración pública.

Crecimiento urbano: Concepto relativo al incremento de alguno de los principales elementos que integran la estructura urbana: tejidos residencial, industrial, de servicios, etc, en la doble vertiente: humana o crecimiento de la población o relativa al aumento de la superficie edificada, con sus infraestructuras e instalaciones.

Factores del crecimiento urbano: Causas históricas (económicas, sociales, políticas, etc) y derivadas del medio físico que condicionan el crecimiento de la ciudad.

Modelo urbano: Idealización teórica de la realidad urbana que permite describir más fácilmente determinados aspectos de su morfología, estructura o dinamismo. Así, cabría referirse al modelo metropolitano, como modelo teórico que define la estructura urbana metropolitana, al modelo de crecimiento a saltos para explicar el crecimiento discontinuo de la ciudad, o al modelo ecológico sectorial, para describir la diferenciación social de la población urbana según sectores circulares con centro en el C.B.D.

Ciudad preindustrial: Forma de organización urbana anterior a la Revolución Industrial. Se caracteriza por el débil dinamismo urbano, su funcionalidad comercial y de organización del territorio circundante, su estructura urbana sencilla y su morfología de trazado irregular. Su contorno quedaba perfectamente delimitado frente al exterior por las murallas, con una doble finalidad defensiva y fiscal.

Ciudad industrial: Espacio urbano que surge con el desarrollo de la Revolución Industrial, que supuso una acelerada concentración de los factores productivos en la ciudad. Sus principales manifestaciones

IV. CONCEPTOS A APREHENDER

Función urbana: Actividad fundamental desarrollada por la ciudad, de carácter económico, social, cultural o político. Las principales funciones urbanas serían: la función residencial, la función industrial, del transporte, la función financiera, educativa, sanitaria, cultural etc.

Uso de suelo urbano: Área de la ciudad donde se asienta cada una de las principales actividades o funciones productivas y de consumo. Los principales usos del suelo urbano serían: el espacio residencial, el espacio industrial, los ejes de transporte, los espacios de servicios, etc.

C.B.D.: Área central de la ciudad que adquiere su denominación de la literatura urbanística anglosajona: Central Business District (distrito central de los negocios) y que se caracteriza por ser el área de mayor accesibilidad y valor económico, lugar donde se asientan los usos del suelo urbano más intensivos y competitivos (comercio especializado, actividades financieras, etc).

Estructura urbana: Localización e interrelación relativa de los usos del suelo de la ciudad. El área central C.B.D. y los ejes de transporte se convierten en los elementos estructurantes fundamentales del territorio urbano.

Morfología urbana: Forma o manifestación visible del aspecto externo de la ciudad, medida, tradicionalmente, por sus tres elementos básicos: trazado del plano, edificación y funcionalidad específica de los elementos arquitectónicos o edificios.

Planeamiento urbano: Ordenación y zonificación de la estructura de usos del suelo de la ciudad, así como de los viarios fundamentales y de la localización de las

portancia. Su crecimiento urbano se dirigió hacia el Este, ampliando el antiguo recinto musulmán. Desde la antigua puerta de Guadalajara, tres calles: la calle Mayor, la calle de Atocha y la calle Toledo, estructuraban el nuevo tejido urbano generado por el débil dinamismo de la ciudad.

La elección de Madrid, por el emperador Carlos V, como lugar de residencia, en sus viajes entre Toledo y Valladolid, resultó decisivo en el mayor estatus adquirido por la ciudad, lo que se reflejó en el crecimiento demográfico, alcanzándose la cifra de 12.000 habitantes a mediados del siglo XVI. Sin embargo, el hecho trascendental que modificaría la fisonomía de la ciudad fue el traslado de la corte de Felipe II y su elección como capital del reino. En algo más de 50 años, Madrid triplicó su población, como resultado del flujo migratorio atraído por la instalación de la Corte. La cerca, mandada construir por Felipe II en 1566, aumentó considerablemente el espacio de su recinto interior, aunque la proliferación de las denominadas «casas de malicia» (casas de una planta, construidas así para eludir la obligación de arrendar la segunda planta según el decreto de regalía de aposento), hizo necesaria la instalación de una buena parte de las viviendas fuera del recinto cercano de la capital.

En 1625, por motivos fiscales y arancelarios, Felipe IV mandó construir la cuarta y última de las cercas, que se mantendría hasta su demolición a mediados del siglo XIX. La cerca se extendía en el espacio ocupado por el actual casco antiguo, existiendo cinco puertas principales de comunicación con el exterior: puertas de Alcalá, Atocha, Toledo, Segovia y Bilbao y once portillos o puertas secundarias. La Puerta del Sol ya derribada, perteneciente a la cerca anterior, se convierte, por entonces, en el nuevo centro urbano, de donde parten las principales vías de la ciudad. La morfología y estructura urbanas son las propias de una ciudad preindustrial. El trazado del plano refleja la existencia de calles estrechas y sinuosas, fruto del crecimiento urbano no planificado, en consonancia con el predominio del transporte peatonal. Por

su parte, la estructura urbana se correspondía con una ciudad poco diferenciada funcionalmente. El Alcázar dominaba la zona Oeste de la ciudad, sirviendo de lugar de ubicación de gran parte de las instituciones administrativas y gubernamentales. Las órdenes religiosas, muy abundantes en un país poco permeable a nuevas ideas productivistas que transformarían su estructura social, poseían casi la tercera parte del espacio edificado, disponiendo de los pocos espacios verdes existentes en el interior del espacio cercado de la ciudad. Las zonas comerciales se situaban en las plazas principales (Mayor, Cebada, San Antón, Santo Domingo, Red de San Luis, etc) especializándose por mercancías, mientras las áreas de predominio de los artesanos se situaban en las calles adyacentes, adquiriendo éstas el nombre de la actividad dominante (Cuchilleros, Curtidores, Bordadores, etc). El dinamismo urbano de aquellos años hizo necesaria la edificación en altura, desapareciendo las antiguas casas unifamiliares, que fueron sustituidas por otras de hasta cuatro y cinco plantas.

El siglo XVIII o siglo de las Luces llevó consigo el cambio de la monarquía, pero no modificó, sensiblemente, el marco urbano de la capital. La monarquía borbónica realizó algunas reformas urbanísticas interesantes (empedrado de calzadas, iluminación, comienzo de la red de alcantarillado, etc), que alcanzaron su cenit durante el reinado de Carlos III. El que llegó a ser definido como «mejor alcalde de la ciudad» acometió, entre otras obras, la realización de diversos paseos en el exterior del recinto cercado, transformando el antiguo paseo del Prado viejo en el Paseo del Prado de San Jerónimo, adornado con las fuentes de Cibeles y Neptuno y, así mismo, mandó construir una retícula de paseos y glorietas arbolados en el Sur de la ciudad.

El siglo XIX aceleró el dinamismo urbano de Madrid. En España, el retraso industrial evitó el nacimiento de ciudades industriales, a la manera de las que en aquellos momentos surgían en algunos países de la Europa industrial. Sin embargo, aunque en un grado inferior, una nueva vitalidad económica, producto de la difusión

III. OBJETIVOS PEDAGÓGICOS

- Conocer las circunstancias históricas que condicionaron el desarrollo urbano de la ciudad de Madrid, desde su fundación en el S. IX. hasta la conformación de la región metropolitana.
- Comprender la evolución de la estructura y morfología urbanas de la ciudad de Madrid, como consecuencia de las vicisitudes históricas acaecidas.
- Conocer los factores fundamentales, que desencadenaron el proceso de formación del Área Metropolitana de Madrid.
- Identificar las principales fases de la gestación del modelo metropolitano: urbanización, suburbanización y desurbanización y definir sus características.
- Diferenciar los principales elementos de la estructura metropolitana de Madrid: C.B.D, espacios residenciales, espacios industriales, espacios de servicios y ejes de comunicación.

La reestructuración de las funciones urbanas en el Área Metropolitana de Madrid se está traduciendo, sin embargo, en un fuerte consumo de nuevo espacio, si bien de forma diferente al que tuvo lugar durante los años sesenta, con el espectacular desarrollo de actividades intensivas como la industria, el terciario, etc. Actualmente, se extiende a conjuntos residenciales de baja densidad, similares a los de otros países de la Comunidad Europea. La dinámica inmobiliaria, acorde con las preferencias de los consumidores por un nuevo tipo de vivienda suburbana unifamiliar, ha trasladado el mayor peso de la oferta residencial al sector Noroeste, que presenta, actualmente, las tasas más elevadas de crecimiento demográfico.

La región urbana de Madrid aparece, hoy en día, afectada por muchos de los problemas intrínsecos a las principales aglomeraciones urbanas de occidente: desequilibrios población-empleo, congestión de tráfico, contaminación ambiental, déficits de servicios y, en general, grave deterioro urbano. El reto del futuro consiste en encontrar un lugar y una funcionalidad específica en el sistema urbano europeo.

de las ideas de la Revolución Industrial, se dejaba sentir en la capital del Estado. La consecuencia fue el desencadenamiento de un éxodo migratorio hacia la ciudad y un fuerte crecimiento demográfico (únicamente entre 1840 y 1857 la ciudad creció en 81.170 habitantes) que agravó aún más el ya endémico problema de la vivienda.

La desamortización de Mendizábal, al liberar una parte importante del suelo ocupado por los órdenes religiosos, supuso un desahogo a las necesidades de los madrileños. Con la demolición de los conventos se abrieron nuevas plazas y se construyeron nuevas viviendas, aunque insuficientes para albergar a los 260.000 habitantes que a mediados de siglo residían en la capital. La presión edificatoria elevó, en ocasiones, la altura de los edificios hasta las seis plantas. Era el momento oportuno de replantearse el futuro de la ciudad y la necesidad de romper la cerca, para facilitar la planificación urbana del espacio circundante.

2. La construcción del Ensanche y el desarrollo urbano de Madrid hasta la Guerra Civil (1936-1939)

El primer precedente del proyecto de Ensanche, aprobado en 1860, fue el presentado por D. Juan Merlo en 1846, informado negativamente por Mesoneros Romanos, que consideraba que no debía llevarse a cabo por su complejidad y coste.

El largo debate que tuvo lugar durante aquellos años, entre los defensores y detractores de la idea del Ensanche, finalizó con la aprobación, el 19 de Julio de 1860, del Anteproyecto presentado por el ingeniero Carlos María de Castro. Los límites del Ensanche madrileño fueron justificados por su autor, tanto por la existencia de barreras naturales, como el río Manzanares al Suroeste de la ciudad, como por la necesidad de disponer de suelo suficiente para albergar el futuro crecimiento de la urbe. La planificación en retícula cuadrangular debía adaptarse a alguna de las peculiaridades urbanísticas de la ciudad. Así, en el área de Chamberí,

situada en el sector septentrional, el crecimiento extramuros había comenzado a producirse desde principios de siglo, con la instalación de los cementerios, la urbanización de paseos, la formación del arrabal y la construcción de depósitos de agua, con los que abastecer la ciudad. Así mismo, por el Sur, los paseos barrocos, mandados construir por Carlos III y la estación de Atocha, inaugurada en febrero de 1851 por la reina Isabel II, que unía la capital con Aranjuez, condicionaba y dificultaba la materialización del proyecto.

El plan fue puesto en práctica de inmediato, aunque su realización fue lenta y no siempre como se había previsto en un primer momento. En las áreas Norte y Nordeste comenzó a asentarse el Madrid burgués, promovido por el Marqués de Salamanca y el contratista Ángel Pozas. Adelantándose a los acontecimientos, el marqués había ido adquiriendo parcelas de terrenos en una superficie de suelo de casi cuatro kilómetros cuadrados de extensión, que con el paso del tiempo llegaron a multiplicar por cien su precio. En este espacio surgió, entre 1862 y 1875, el denominado barrio de Salamanca, con más de cien edificios de materiales de primera calidad, poseedores de los principales adelantos de la técnica de la edificación: agua caliente, alumbrado eléctrico, water-closed, gas, ascensor, etc. La relación con el centro de la ciudad se vio favorecida por la introducción en 1871 del primer tranvía madrileño, que, movido por tracción animal, conectaba el barrio con la Puerta del Sol.

En franca oposición, en cuanto a calidad de vivienda se refiere, surgieron en las áreas Sur y Este las barriadas destinadas a albergar parte del proletariado industrial. El establecimiento de la industria en esta zona de la ciudad favoreció la edificación de este tipo de vivienda.

El crecimiento real de Madrid hasta finales de siglo superó con creces los moderados cálculos realizados por Castro en 1857. Con una población por entonces de 271.254 habitantes, el ingeniero preveía la duplicación de su volumen en un periodo de tiempo no inferior a cien años. A comienzos del siglo XX, Madrid superaba

El salto a los municipios de la segunda corona comenzó a dejarse sentir con fuerza a partir de 1972. La no integración de alguna de estas unidades territoriales en el Área Metropolitana Administrativa y la inexistencia de planes generales de ordenación, que regularan jurídicamente su desarrollo urbano, fueron la causa determinante de un crecimiento más anárquico e inconexo que en la etapa anterior. El caso de Fuenlabrada, municipio del Suroeste de Madrid, resulta a este respecto paradigmático. La elaboración de unas normas subsidiarias de planeamiento era la única referencia de control, de un proceso que en sólo dos años legalizó la edificación de 40.000 viviendas sin la más mínima planificación previa de las infraestructuras y equipamientos (en algunas áreas, no existía conexión con la red general de abastecimiento de agua, ni calles asfaltadas, ni equipamientos tan elementales como una escuela pública o un dispensario de la Seguridad Social).

Hacia finales de los años setenta, los rasgos básicos del modelo metropolitano, en cuanto a las características demográficas se refiere, estaban ya definidos: un área central de población envejecida, en progresivo descenso numérico, y un área metropolitana diferenciada según la distancia. La estructura poblacional de los municipios más alejados era bastante más joven que la de los municipios más próximos al centro.

- d) Finalmente, el modelo de desarrollo económico entró en crisis, afectando a la aglomeración urbana madrileña a partir de 1975. La crisis supuso una importante pérdida del empleo, sobre todo industrial, y un acusado descenso de la actividad inmobiliaria y de la construcción. La región urbana de Madrid entró así en una nueva fase, denominada DESURBANIZACIÓN, caracterizada por una ralentización del crecimiento urbano, principalmente del volumen de población. El paréntesis de la expansión económica del quinquenio 1985-90 no ha afectado sensiblemente al modelo de crecimiento descrito.

Alcorcón, Alcobendas, San Sebastián de los Reyes, etc) se transformaron, de municipios rurales de tres o cinco mil habitantes (excepción hecha de Getafe), en municipios de más de cien mil, en menos de diez años, generando graves problemas derivados de la fuerte especulación del suelo y la falta de ordenación urbanística.

La transformación de la periferia metropolitana tuvo lugar de forma sectorialmente diferenciada. En realidad, el mayor cambio aconteció en los sectores Sur y Este, donde se ha localizado mayoritariamente la función industrial, lugar de asentamiento de las clases trabajadoras, contrastando, sobre todo, con el sector Noroeste, de mayor nivel social, que en estos años sufrió menos el acelerado crecimiento de la ciudad, especializándose en la oferta de viviendas unifamiliares, de más alto estand-ing.

La evolución del volumen de población y su estructura muestran el contraste existente entre el centro y la periferia metropolitana. Mientras que se producía una ralentización del crecimiento en el centro de la metrópoli, la periferia destacaba por las elevadas tasas de incremento de población y por el rejuvenecimiento de su estructura. Una parte importante del flujo migratorio hacia los municipios metropolitanos procedía del municipio de Madrid y estaba constituido por matrimonios jóvenes, de bajo nivel de renta, que fueron expulsados al extrarradio por el selectivo mercado de la vivienda.

c) Una vez agotado gran parte del suelo urbanizable previsto en los planes de ordenación urbana de los municipios de la primera corona metropolitana, la subida de los precios del mismo alentó a los promotores inmobiliarios a una operación de compra de suelo a mayor distancia de Madrid. Este proceso revalorizó el escaso suelo disponible en los municipios más próximos, que, en adelante, ofrecían una oferta de vivienda de mayor calidad relativa, dirigida a clases medias profesionales de administrativos y técnicos, con una mejora del entorno urbanístico de la vivienda.

ya la cifra de 540.000 personas y ya en 1930 se aproximaba al millón.

Esta circunstancia explica que entre el desarrollo previsto en el proyecto de Ensanche y la realidad existiera una falla de dimensiones considerables. La incapacidad del Ensanche de absorber íntegramente el crecimiento vegetativo generado por la ciudad y la corriente inmigratoria, en progresivo aumento con la industrialización, fue la causa del desarrollo en proporciones cada vez mayores del extrarradio. En esta área de la ciudad comenzó a construir su residencia, de forma marginal en muchas ocasiones, un estrato importante de la población, incapaz de pagar los elevados precios de la vivienda del centro y del Ensanche de la ciudad. Madrid quedaba así dividida en tres zonas perfectamente diferenciadas entre sí: el casco antiguo, el Ensanche y el extrarradio.

En el primer tercio del siglo XX, se fueron consolidando una serie de arrabales en los alrededores de la capital: El Carmen, Tetuán, La Guindalera, Ventas, Vallecas, etc. La expansión de la ciudad se producía de forma tentacular a lo largo de las principales vías de comunicación. Este crecimiento urbano afectó a los núcleos anteriores y a las poblaciones de Canillejas, Vicálvaro, Canillas, Hortaleza y los Carabancheles. Paralelamente, el interior de la ciudad iba transformándose, mediante determinadas obras de renovación, como la apertura de la Gran Vía en 1909 y la formación de la Plaza de España, imprescindibles para acomodar la trama urbana a las necesidades de tráfico generadas por la actividad de la ciudad. El Ensanche, por su parte, continuó su proceso de edificación, favorecido por la apertura del metro en 1919, que mejoró sensiblemente el transporte en el interior de la ciudad.

Sin embargo, por su originalidad, es preciso destacar la realización de dos iniciativas urbanísticas de carácter diferente: la Ciudad Lineal y las colonias de Ciudad Jardín. La concepción urbanística de Arturo Soria enlaza con las ideas, entonces imperantes, del urbanismo utópico de finales del siglo XIX. Concebía su autor la

ciudad ideal «como una larga franja urbanizada, cuyo eje sería una calle de 500 metros de anchura por la que discurrirían ferrocarriles en alturas superpuestas, a diversas velocidades y un número proporcionado a la importancia de la ciudad. Esta misma vía albergaría en el subsuelo todas las conducciones de servicios urbanos, y en su superficie exterior, de forma intermitente, se establecerían verdaderos centros de vida común, coincidiendo con las estaciones de parada de los trenes, animados por el comercio y diversos servicios públicos». La materialización del proyecto, en el caso de Madrid, pretendía la construcción de una franja urbanizada, rodeando la ciudad, que quedó reducida a una modesta realización de 5 Km., promovida por la Compañía Madrileña de Urbanización, entre 1894 y 1936, antes de su quiebra, pero que ha dejado su impronta en la morfología de la ciudad.

Gran repercusión tuvieron, también, las ideas sobre la Ciudad Jardín, que comenzaron a difundirse en nuestro país desde comienzos del siglo XIX. La idea cristalizaría en las colonias jardín, privadas del primitivo sentido de las ideas de E. Howard, que preveía una ciudad completa, estructurada en una idea global, integradora de la residencia, industria y los servicios. Las colonias jardín, como La Prensa, El Viso, La Cruz del Rayo, Prosperidad, etc, estuvieron dirigidas en Madrid a las clases trabajadoras y tuvieron una localización periférica al Ensanche, en los diferentes puntos cardinales de la ciudad.

3. *El Madrid de la posguerra. El desarrollo urbano madrileño durante la etapa de la autarquía económica*

El Madrid de la inmediata posguerra era una ciudad compacta, con un Ensanche casi consolidado y unas barriadas proletarias en el extrarradio, que continuaban su proceso de integración con la capital, intensificando el crecimiento urbano a lo largo de las carreteras radiales.

- Otro de los factores que ha influido de manera decisiva en la elección de los municipios metropolitanos, como lugar de asentamiento de la industria y la vivienda, ha sido, sin duda, la utilización al máximo de sus infraestructuras. El uso de las redes de abastecimiento de agua, saneamiento y depuración, electricidad, gas y telefónica, hasta la saturación, supone una disminución de los costes de urbanización.
- En tercer lugar, la creación de suelo abundante y barato, que promovieron la aprobación de planes generales de ordenación urbana durante aquellos años, en los municipios más próximos a la capital (Getafe, Alcorcón, Leganés, etc), resultó decisiva para animar a los operadores urbanísticos a realizar operaciones de promoción de vivienda e industria con una racionalidad económica suficiente, para asegurar los grandes negocios inmobiliarios que se produjeron.
- El efecto complementario de la industria, establecida en grandes polígonos junto a la carretera, favoreció la localización residencial del mercado laboral en su proximidad.
- Finalmente, el bajo control urbanístico, fomentado por las autoridades de estos municipios, que consistió construir con altos estándares de edificabilidad, sin reservar suelo para equipamientos y servicios, lo que permitió incrementar las plusvalías obtenidas y mejorar los resultados económicos de las operaciones inmobiliarias emprendidas.

Se consolidó, así, un nuevo modelo territorial de asentamiento de la población y de las actividades urbanas. Mientras las áreas centrales de la ciudad se reestructuraron profundamente, como lugar de localización de apartamentos de lujo, oficinas y comercio, en un acelerado proceso de terciarización, los municipios de la primera corona metropolitana (Leganés, Getafe,

primera vez, en operaciones de este tipo, se saltan las barreras del conjunto edificado y se construye en amplios polígonos, en los barrios de la Concepción, Moratalaz, Aluche, El Pilar, Ciudad de los Ángeles, etc. Las principales operaciones las realizan empresas inmobiliarias, como Urbis S.A., que habiendo almacenado un importante stock de suelo se beneficia de las bonificaciones y desgravaciones fiscales adoptadas por la Administración para favorecer la promoción de viviendas modestas.

El crecimiento urbano no fue exclusivamente residencial. En la periferia metropolitana se ocuparon durante estos años 460 Has de suelo industrial, como un adelanto del proceso que iba a tener lugar en los años siguientes.

b) Desde mediados de los años sesenta, tuvo lugar una nueva fase de la conformación del modelo metropolitano: la fase de SUBURBANIZACIÓN. Un conjunto de factores ayudan a comprender el cambio en el modelo de crecimiento y la localización periférica de algunas importantes funciones urbanas, como la residencial y la industrial:

- El aprovechamiento de las infraestructuras de transporte. La situación de los municipios próximos a la capital, respecto a las principales vías de comunicación por carretera, fue definitiva en la consagración de un modelo que tuvo en el automóvil uno de los pilares básicos de su consolidación definitiva. En este sentido, el sistema urbano madrileño puede ser comprendido como un conjunto de subsistemas de diferente carácter. El corredor Madrid-Guadalajara, con una configuración lineal muy acusada a lo largo de la carretera N.II. y el sistema urbano del Suroeste, conformado por una malla de carreteras radiales (N.V. N.IV. y N.401.) y en sentido circular, gozaba de una situación preferencial. A ellos había que añadir los sectores del Norte y Noroeste, estructurados por las carreteras nacionales N.I. y N.VI.

El Plan General de ordenación Urbana de 1946 pretendía profundizar en el esquema propuesto por Zuazo y Jansen en 1929, incorporando para la ciudad en el futuro la estructura urbana heredada del periodo anterior. El modelo seguía, en gran manera, el esquema teórico de otras grandes ciudades europeas como Londres y Moscú, e incluía un núcleo central, limitado y cerrado, y una corona periférica de unidades autónomas satélites, separadas entre sí, y respecto al centro, por anillos y cuñas verdes. El plan fue seguido de una política de expropiación de suelo, en el borde de la ciudad edificada, que tuvo gran importancia en el desarrollo urbanístico de la ciudad, durante la década siguiente.

Sin embargo, la debilidad económica del país, en consonancia con la etapa autárquica, se dejó sentir en la escasa actividad edificatoria de la capital. La corriente inmigratoria, tímida en un principio, más fluida después, promovida por el inicio de una política económica más liberal en el comienzo de los años cincuenta, encontraba graves dificultades a la hora de resolver el problema de alojamiento. Este fue agudizándose hasta tal punto, que muchos de los recién llegados no tuvieron otro remedio que construirse su propia vivienda, desarrollándose así un importante submercado de vivienda marginal. A seis kilómetros de la Puerta del Sol, entre las carreteras de Toledo y Valencia, se localizaban más de 50.000 chabolas, en unas condiciones de vida infrahumanas.

El Plan de Urgencia Social de Madrid de 1957 y la política de la vivienda, dirigida por el entonces ministro Arrese, supuso la intervención directa del Estado en la producción de viviendas, de muy baja calidad, carentes de los mínimos servicios y equipamientos. Localizadas en el borde del continuo edificado, en gran parte de los terrenos expropiados en la década anterior para integrar el suelo del anillo verde, los nuevos asentamientos de población: poblados dirigidos, poblados de absorción, unidades vecinales de absorción, etc, constituían una verdadera obra de emergencia. En sólo quince o veinte años, muchas de las viviendas construidas en San Blas,

Cañorroto, etc amenazaban con derrumbarse.

Esta nueva fase del crecimiento de la ciudad consolidó, aun más si cabe, el espacio funcional integrado por el núcleo central y muchos de los arrabales periféricos y sirvió de base a la redefinición del municipio de Madrid, en 1954, donde al núcleo central, compuesto por el Madrid histórico y el Ensanche, se anexionaron los municipios de Aravaca, Fuencarral, Chamartín de la Rosa, Hortaleza, Canillas, El Pardo, Vicálvaro, Vallecas, Villaverde y los Carabancheles. En gran parte del suelo ocupado por los nuevos distritos del anillo exterior, del recién estrenado municipio madrileño, se localizaría buena parte del crecimiento urbano de los años sesenta.

4. *El gran despegue económico de los años sesenta. La formación del Área Metropolitana de Madrid*

El desarrollo urbano de Madrid a escala metropolitana estuvo estrechamente relacionado con el modelo concentrado de desarrollo industrial, que tuvo lugar en España a partir del Plan de Estabilización de 1959. Con todas las rémoras de un desarrollo dependiente, España se integró de lleno en el mercado internacional y los productos españoles serían competitivos, gracias al bajo coste de la mano de obra, que atraería, además, a las inversiones del capital extranjero. En este proceso de desarrollo económico, las principales aglomeraciones urbanas del país, Madrid, Barcelona y Bilbao, sobre todo, concentraban gran parte de los recursos productivos y humanos, desencadenando un éxodo masivo del campo a la ciudad, atraído por la concentración de la oferta de empleo.

La envidiable posición de Madrid en el sistema de transporte centralizado, el desarrollo industrial fomentado por el Instituto Nacional de Industria (INI) desde la etapa de la autarquía, el amplio mercado de consumo interno, y, principalmente, la concentración de los centros de poder político y económico-financiero, fueron los factores fundamentales que explican el des-

pegue económico madrileño. En estas circunstancias, Madrid modernizó su base industrial, con la creación de 120.000 empleos en el periodo 1960-75, instalando una industria limpia y relativamente moderna, con un fuerte peso de la tecnología y del capital extranjero. Además, desarrolló un amplio sector terciario, apoyándose en la centralización de las funciones de decisión política y económica.

En este marco de bonanza y expansión económica, tuvo lugar el proceso de formación del Área Metropolitana de Madrid. El nuevo modelo territorial se ha gestado en fases, en un modelo de «crecimiento a saltos», que ha afectado, en primer lugar, a los municipios más próximos a la capital y posteriormente a los más alejados, consolidando, así, un espacio segregado social y funcionalmente.

El desarrollo metropolitano madrileño ha seguido las etapas fundamentales de las principales aglomeraciones urbanas de los países industrializados:

- a) La primera fase, denominada **URBANIZACIÓN**, se caracteriza por un mayor índice de crecimiento de la ciudad central y un débil desarrollo de la periferia. Coincide este momento, en Madrid, con el periodo comprendido entre 1963 y 1969, aproximadamente, y supone el abandono de la promoción pública de la vivienda y el lanzamiento de la iniciativa inmobiliaria privada. La necesidad de vivienda seguía siendo en Madrid muy importante. La situación, respecto a la fase anterior, variaba en el mayor peso relativo adquirido por la demanda solvente. El crecimiento económico y la expansión acelerada del mercado de trabajo propiciaron una mejora sustancial de los salarios y un incremento del volumen de población que podía acceder a una vivienda en propiedad, forma de tenencia que comienza a generalizarse, como oferta de vivienda característica durante aquellos años.

Las principales operaciones urbanísticas se localizaron en la periferia del municipio central. Por