

El Madrid moderno: la construcción de una metrópoli europea, 1900-1936



Grupo de investigación Complutense *Historia de Madrid en la edad contemporánea*

Luis Enrique Otero Carvajal, Rubén Pallol Trigueros, Fernando Vicente Albarrán,
Nuria Rodríguez Martín, Borja Caballo Barral, Santiago de Miguel Salanova, Luis
Díaz Simón



VI Programa Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e
Innovación Tecnológica 2008-2011, Proyecto HAR2011-26904

EL DESPEGUE DEMOGRÁFICO DE MADRID (1900-1936)

Durante los primeros años del siglo XX, la población madrileña continuó con los ritmos de crecimiento de las últimas décadas del siglo anterior.

La ciudad se encaminaba hacia las 700.000 almas antes de la I Guerra Mundial y se expandía más allá de los terrenos del Ensanche, donde riadas de inmigrantes se dirigían a barriadas del Extrarradio como Guindalera, Vallecas, Prosperidad, Cuatro Caminos, Tetuán de las Victorias o los Carabancheles.

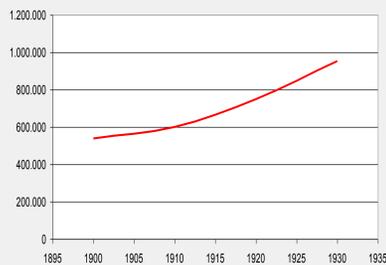


Vista de Madrid desde la pradera de San Isidro, 1906.

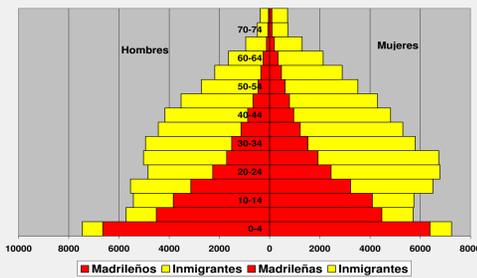
Con el nuevo siglo aparecieron tímidos signos de modernización en el comportamiento demográfico de la población. Las tasas de natalidad y mortalidad comenzaron a descender, aunque aún estaban lejos de la tendencia que marcaban las grandes capitales occidentales.

En Madrid morían muchas más personas por término medio en 1905 (tasa de mortalidad del 28 por 1.000) que en Nueva York (18'6), Londres (15), París (17'9) o Berlín (16'3).

Evolución de la población de Madrid en el primer tercio del siglo XX

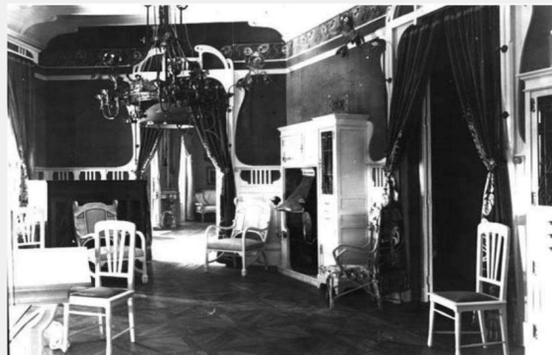


Pirámide de población del Ensanche de Madrid (1905)



Además, la mortalidad continuaba marcando profundas diferencias entre clases sociales y dibujaba un nítido mapa sobre su incidencia en los barrios de la ciudad.

Gracias a los estudios que realizaron médicos e higienistas como Hauser, en 1900, o César Chicote, en 1914, sabemos que los distritos de la muerte eran los de Inclusa, Hospital, Latina y Universidad, precisamente los que albergaban una mayoría de familias pobres, mientras que los distritos de Centro, Buenavista y Congreso eran los más saludables.



Interior de un salón de una familia burguesa, c. 1910.

Los ataques de las enfermedades traspasaron el umbral del cambio de siglo, con nuevos protagonistas: la disentería y las diarreas llevaron prematuramente a la tumba a cientos de niños, mientras que la tuberculosis, entre 1901 y 1905, y la gripe de 1918 golpearon duramente a la población con miles de víctimas.

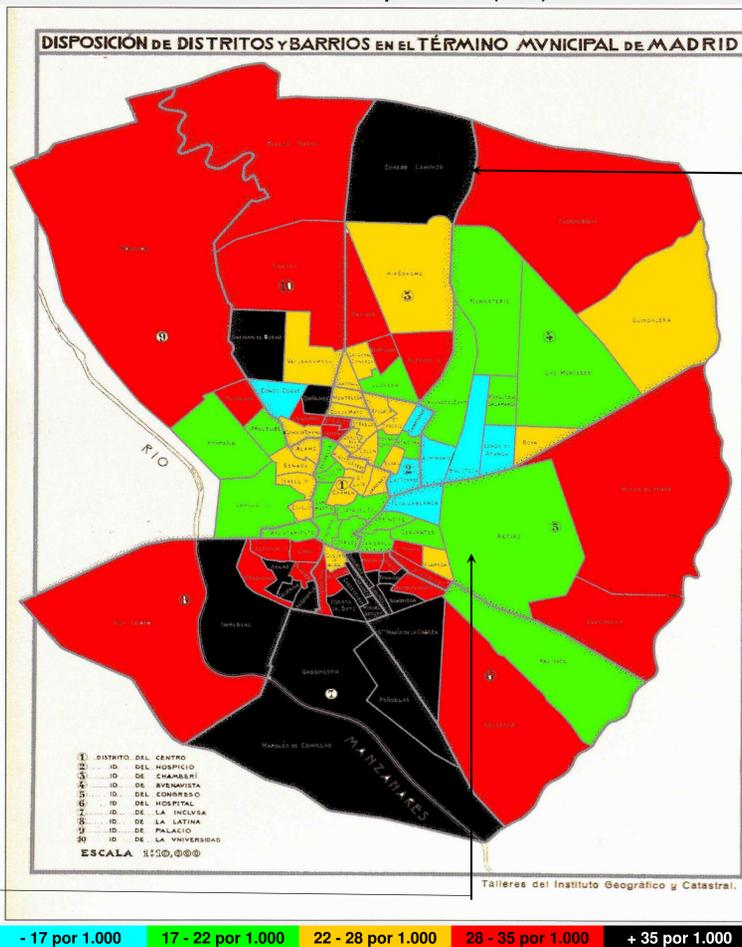
La barriadas del Extrarradio, compuestas por casas y chabolas de ínfima calidad levantadas sin una planificación urbanística previa, fueron las más castigadas por la muerte.



Grupos de pobres rebuscando en un basurero de Tetuán de las Victorias, 1930.

En la década de los años 20 se produjo el cambio definitivo a un modelo demográfico moderno. El descenso en las tasas de mortalidad fue importante y prolongado y el crecimiento vegetativo de la población adoptó valores positivos de manera definitiva.

Tasas de mortalidad por barrios (1914)

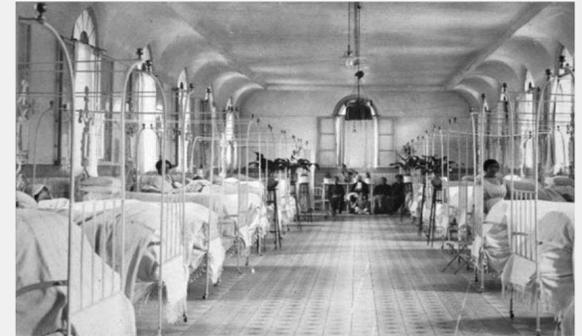


Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de César Chicote, La vivienda insalubre en Madrid, 1914.

A estos cambios se añadieron un notable incremento en los flujos migratorios que seguían confluendo hacia la capital y que se reforzaron aún más si cabe durante esos años. Por primera vez Madrid crecía tanto por sí misma como por el aporte de forasteros que recibía del resto de España, lo que disparó sus porcentajes de crecimiento demográfico.

En las vísperas de la proclamación de la II República, la capital española rozaba la cifra mítica del millón de habitantes y alcanzaba unas gigantescas dimensiones que la acercaron a los niveles de otras metrópolis europeas.

Desde la década de los años 10 y sobre todo a partir de los 20, las condiciones generales de vida de la población mejoraron de forma evidente. Los avances científicos en el campo de la medicina repercutieron en una asistencia sanitaria más adecuada y en una extensión de la higiene personal.



Sala del Hospital de la Princesa, c. 1910.

La dieta diaria de las familias más pobres se enriqueció tanto por el abaratamiento de alimentos básicos como por la subida de los salarios y jornales. El consumo de pan o patatas se mantuvo invariable y cada vez eran más frecuentes la carne de cerdo, los huevos, el azúcar, la leche o la carne de vaca de 2ª.

Además, los alimentos llegaban en mejores condiciones a los consumidores gracias a las mejoras introducidas en los servicios sanitarios de mataderos y mercados con un mayor control en la calidad de los productos.



Mercadillo Corredera baja de San Pablo, c. 1925.



Vendedores en el Mercado de la Cebada, c. 1905.

Aunque los años 30 se extendió un mayor bienestar entre la población madrileña, las diferencias en las condiciones de vida aún eran muy evidentes. El mapa social urbano seguía presentando caras opuestas entre unos barrios y otros en los niveles de vida de sus habitantes.

Las distancias sociales entre las familias burguesas o enriquecidas de los alrededores de La Castellana, o de los mejores inmuebles del Centro y del Ensanche, eran abismales respecto a las que se apiñaban en chabolas y casas bajas del Extrarradio, donde la falta de infraestructuras como el agua corriente era lo habitual.

En 1930 Madrid ya era una metrópoli con todas sus ventajas e inconvenientes, y sus habitantes ocupaban en masa las principales arterias de la moderna capital del país.



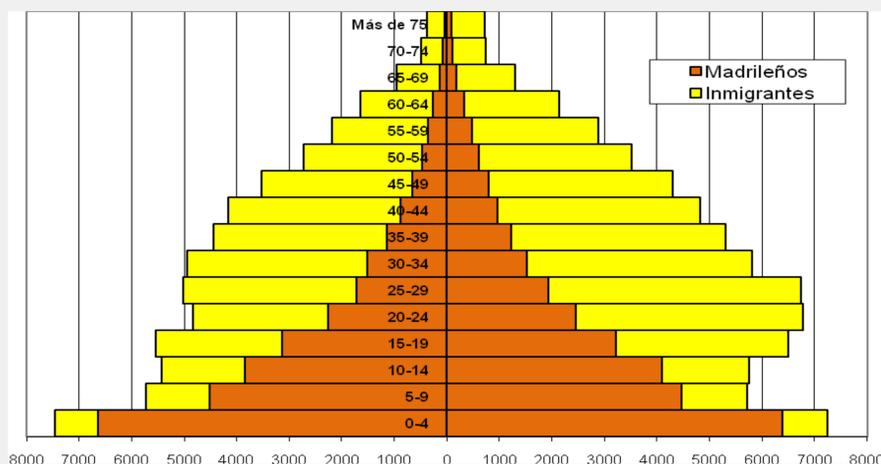
Gran Vía madrileña, c. 1929.

LOS ACENTOS DE MADRID. EL FENÓMENO DE LA INMIGRACIÓN (1860-1936)

El notable crecimiento demográfico experimentado por Madrid entre 1860 y 1936 fue consecuencia del auge exponencial de la inmigración que se dirigía a la capital, la cual evitó el estancamiento de una población madrileña asolada por desproporcionadas tasas de mortalidad.

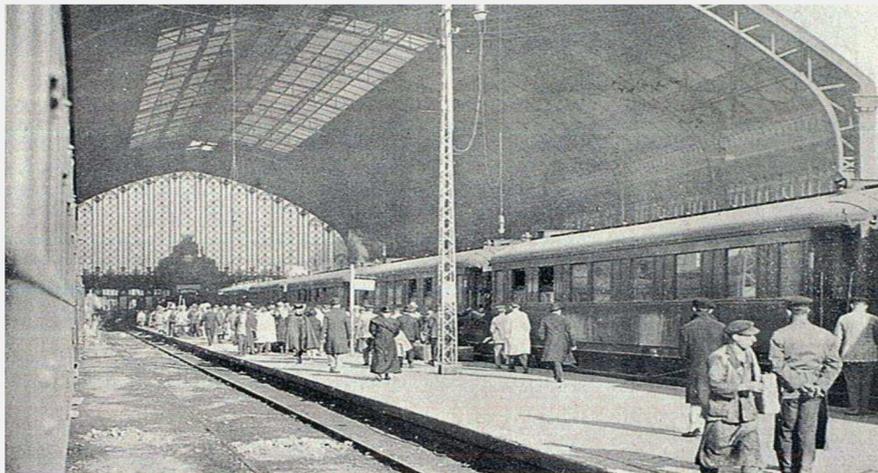
Desde su apertura, el Ensanche se convirtió en uno de los principales focos de acogida para los que arribaban con la intención de quedarse, principalmente por la baratura de los precios de los alquileres de sus viviendas.

Los inmigrantes en etapa de madurez laboral, entre 25 y 45 años, sobresalían por encima del resto. Algunos llegaban acompañados por sus hijos pequeños, aunque la mayoría decidían tenerlos una vez que se asentaban en la capital.



Pirámide de población del Ensanche según procedencia de sus habitantes, 1905

Los distintos acentos de España resonaban en todas las calles de la capital, representando los forasteros a más de la mitad de la población de Madrid. La aportación demográfica de los inmigrantes era visible en los segmentos de edad superiores a los 15 años, con la edad suficiente para adentrarse con garantías en el mercado laboral madrileño.



Estación del Mediodía, primera década del siglo XX.

La incesante llegada a la capital de inmigrantes no sólo respondió a la atracción que Madrid ejercía sobre aquellos, sino también a la existencia de unos campos superpoblados incapaces de ofrecer una vida apacible a sus gentes. La agricultura no podía dar más trabajo del que ya proporcionaba, siendo las áreas de minifundio más proclives para la emigración que las de latifundio.

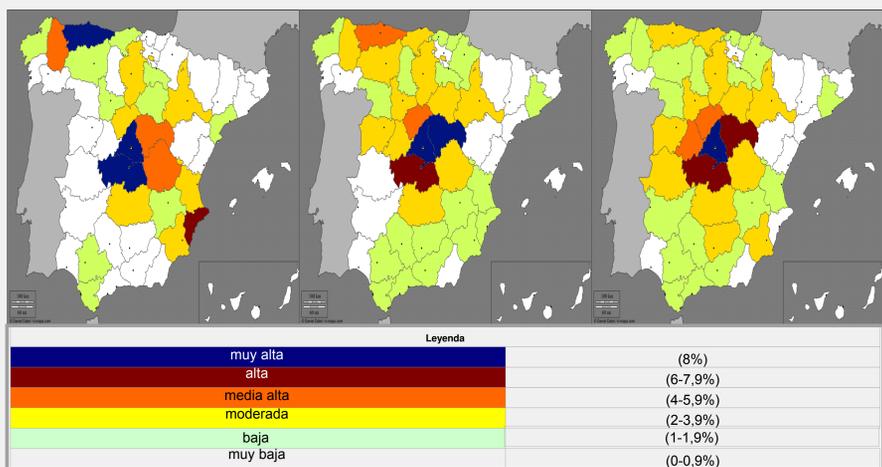
Otros factores igualmente influyentes fueron la puesta en marcha de la red nacional de ferrocarril, que conectó Madrid con las provincias castellanas, el Norte peninsular, el Levante valenciano y Andalucía, y, sobre todo, la nueva organización socioeconómica burguesa e industrial, a los diversos procesos desamortizadores liberales, a los cambios en el comportamiento demográfico y a la dualidad sistemática existente tanto en el sistema hereditario como en la distribución y propiedad de la tierra en el conjunto español.

En cuanto a la composición de las redes migratorias, los pueblos que formaban parte de la región madrileña y las provincias limítrofes (Ávila, Cuenca, Guadalajara, Segovia y Toledo) vertieron la mayor parte de las personas que entraron en la capital entre 1860 y 1936.

En un primer momento dominaron las migraciones de corta distancia, exceptuando la llegada de ingentes grupos procedentes de la cornisa cantábrica (asturianos y lucenses) y, en menor medida, de Alicante.

Con los avances producidos en los medios de comunicación, Madrid amplió su poder de atracción, alcanzando a la Meseta Norte y a Andalucía, aunque a ésta todavía de forma reducida. Las provincias más cercanas seguían abasteciendo a la capital con gran intensidad, rodeadas por una segunda corona que integraba provincias a media distancia.

La inmigración procedente del Cantábrico perdió fuelle y las zonas septentrionales del País Vasco y Navarra, Aragón (excepto Zaragoza) y todo el Levante quedaron fuera del área de influencia de la capital, al disponer de polos de referencia más cercanos como Bilbao o Barcelona.

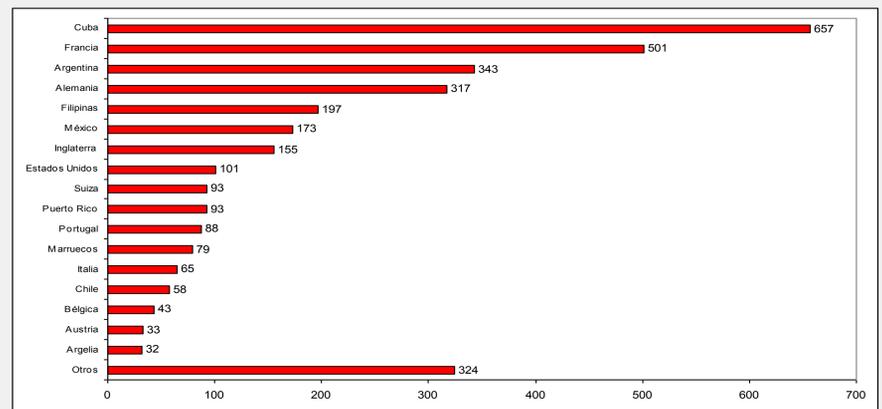


Procedencia de la inmigración en el Ensanche de Madrid (1860 - 1905 - 1930).

Uno de los fenómenos que hicieron de Madrid una ciudad única en España y que derivó de su extraordinario tamaño y de su papel excepcional en la vida del país fue la importancia que cobraron, sobre todo durante el primer tercio del siglo XX, las comunidades de inmigrantes extranjeros.

Muchos eran españoles que tras la pérdida de las colonias en 1898 acudieron masivamente a la metrópoli, como los cubanos, especialmente visibles en el Ensanche Norte. A ellos se unieron un buen grupo de filipinos y puertorriqueños, la mayoría de ellos militares o funcionarios de la antigua administración ultramarina que vieron en Madrid el sitio propicio para continuar sus vidas.

Además de estos tres grupos, cabe destacar un nutrido grupo de franceses, a los que seguían portugueses, italianos, mexicanos e ingleses. Una representatividad que llegó a alcanzar el elevado número de 45 nacionalidades sólo en la zona del Ensanche Norte a la altura de 1905.



Principales comunidades de extranjeros en el Ensanche Norte en 1930.



Nodriza cántabra de los Marqueses de Oquendo, 1925.

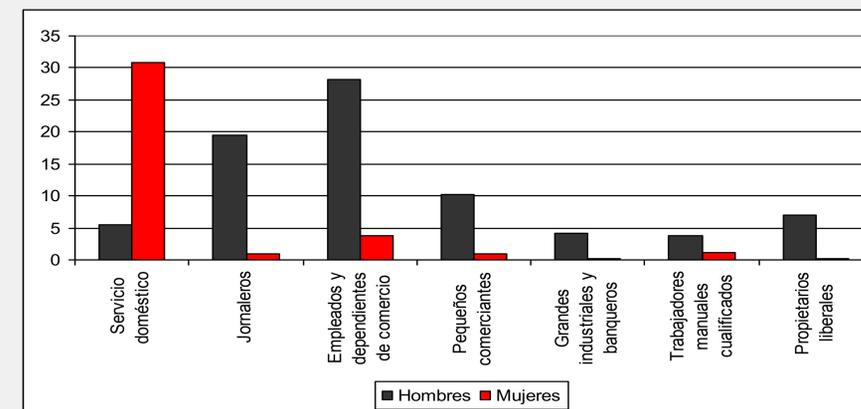


Mantequeras Leonesas en un congreso agrícola, Madrid, 1930.

En los movimientos migratorios dirigidos hacia Madrid tuvieron una gran relevancia las redes de solidaridad familiar, al suponer una reducción de costes y riesgos, y al cumplir la familia una función de auspicio de cara a lograr la plena integración de los recién llegados.

Por esta razón, no fueron pocos los casos en que los desplazados decidieron emprender su travesía una vez que otros familiares o paisanos hubieran realizado dicho viaje antes, siendo este "efecto llamada" un factor clave para comprender las oleadas migratorias que llegaron a Madrid en estos años.

Algunos movimientos migratorios se caracterizaron por la continuidad en los lugares de origen y la difusión de ese carácter emigratorio desde aquellas regiones a otras más próximas. El funcionamiento de estas redes explica que algunos oficios quedaran monopolizados por inmigrantes de determinadas provincias, como se refleja en el caso de las cigarreras alicantinas en la Fábrica de Tabacos del Ensanche Sur, los panaderos lucenses de Chamberí o las nodrizas y vaqueros de la Vega del Pas en el Ensanche Este.



Inserción laboral de los inmigrantes masculinos y femeninos residentes en Centro, 1905.

La composición socioprofesional de la población inmigrante residente en Madrid evidencia un predominio del servicio doméstico para el caso femenino y del trabajo a jornal no cualificado para los varones. Nacer en la capital abría las puertas a los oficios más cualificados y mejor remunerados, como era el caso de las profesiones liberales, artesanos y trabajadores cualificados.

Madrid era un lugar al que se acudía más por necesidad que por deseo y al que se llegaba para trabajar en lo que viniera, pero con el cambio de siglo, sus bancos, ministerios y empresas privadas, la convirtieron en objeto de deseo de aquellos que deseaban hacer una carrera profesional.

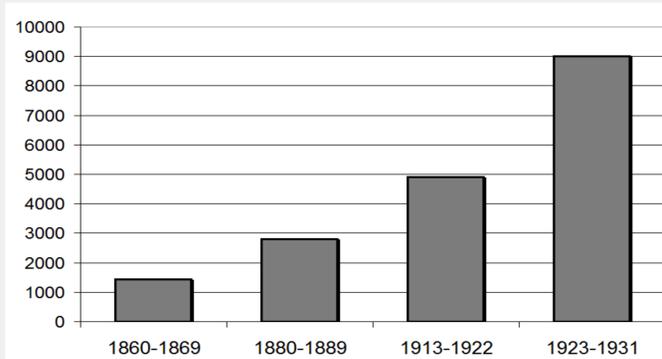
El desarrollo social y económico presentado en los lugares de origen de aquellos que se desplazaban a Madrid manifestaba profundas desigualdades, de ahí que los que llegasen a la capital desde zonas urbanas más dinámicas lo hicieran buscando enriquecimiento y notoriedad a través de la realización de tareas altamente cualificadas y bien remuneradas.

LA INDUSTRIALIZACIÓN DE MADRID (1900-1930)

Durante la segunda mitad del siglo XIX el desarrollo industrial de Madrid fue muy débil en comparación al de la manufactura textil de Barcelona o de la minería y siderurgia de la Ría de Bilbao.

Sus mayores centros fabriles eran las Reales Fábricas (Tabacos, Tapices y Casa de la Moneda) y la Fábrica de Gas. El ferrocarril sólo cobró importancia a partir de la Restauración. Por ello, Madrid encontró en el sector de la construcción su motor económico más importante.

Licencias concedidas por el Ayuntamiento de Madrid para la construcción de viviendas



La importancia de la construcción para la economía madrileña se mantuvo durante el primer tercio del siglo XX. Al igual que ocurrió en otras grandes ciudades europeas, las oleadas de inmigrantes durante los años de entreguerras exigieron la construcción de miles de viviendas.

A la altura de los años 20 Madrid estaba inundada por las obras, tanto en las periferias del Extrarradio, que se expandieron rápidamente con casas bajas de mala calidad y parques urbanizados de casas baratas, como en el interior, donde se levantaron grandiosos edificios que simbolizaban la irrupción de la moderna metrópoli.



Construcción del edificio de la Compañía Telefónica, c. 1926.



Construcción del edificio Unión y el Fénix, c. 1910.

En esta marea de obras, que daba empleo a miles de trabajadores, el proyecto estrella fue la apertura de una amplia avenida en el centro para conectar los barrios de Salamanca y Argüelles, conocida popularmente desde sus inicios como Gran Vía.

A todo ello se añadió un ambicioso programa de mejora en las infraestructuras urbanas, como la electrificación de las líneas del tranvía o la canalización del río Manzanares, y creación de otras nuevas, como las primeras líneas suburbanas del metro.



Obras del Metropolitano, c. 1917.

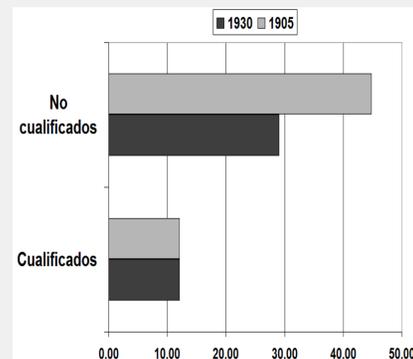


Obras de construcción del segundo tramo de la Gran Vía, 1921.

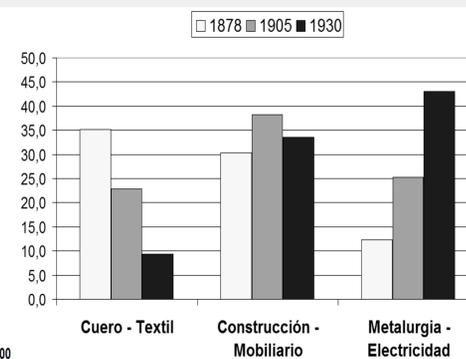
La expansión de las obras durante el período de entreguerras no implicó un incremento en el porcentaje de albañiles, braceros, peones, carpinteros o jornaleros.

Durante el primer tercio del siglo XX sucedió lo contrario: los trabajadores manuales no cualificados, adscritos mayoritariamente al sector de la construcción, redujeron su peso dentro del mercado laboral madrileño, mientras que los cualificados mantuvieron su importancia.

Trabajadores manuales en el Ensanche de Madrid



Actividades de los trabajadores cualificados



Además, los trabajadores cualificados experimentaron una transformación interna en cuanto al tipo de actividades que realizaban, con un notable incremento del mundo de la metalurgia, la electricidad y la química.

La aparición de la electricidad y los nuevos sectores de la segunda revolución industrial convirtieron a Madrid en un lugar idóneo para la inversión y la creación de nuevas empresas e industrias.



Armazón de hierro y acero del edificio de la Telefónica, c. 1927.



Fachada exterior de la Standard Eléctrica, S.A., c. 1928.

El desarrollo del capitalismo implicó la aparición de economías de escala en la producción, el consumo y la provisión de bienes e infraestructuras. En Madrid se instalaron filiales de empresas extranjeras, como General Electric, Siemens, Philips o Standard Eléctrica, y también españolas, como la compañía bilbaína Euskalduna.

La aparición de la mediana y gran empresa transformó el mercado laboral madrileño y fomentó la creación o ampliación de fábricas, como Perfumerías Gal o Cervezas El Águila, que concentraban a una gran cantidad de trabajadores.



Vistas exteriores de la fábrica de cervezas El Águila y de la fábrica GAL, años 20.



A la altura de 1930 Madrid era la tercera región industrial del país, con un modelo caracterizado por su diversificación entre los nuevos sectores de producción (transformados metálicos, química y material eléctrico) y los tradicionales (artes gráficas y construcción).

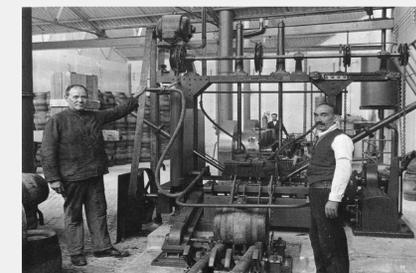
Unas transformaciones que se localizaron fundamentalmente en el Ensanche Sur de la ciudad, el distrito industrial de la ciudad, donde la presencia del ferrocarril facilitó la instalación múltiples talleres, almacenes, fábricas, depósitos y naves industriales.



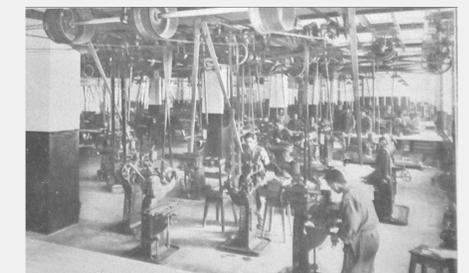
Complejo ferroviario de la estación de Atocha, c. 1930.

La industrialización de Madrid produjo una recualificación general de los trabajadores manuales madrileños. El manejo diestro de una maquinaria compleja y sofisticada adquirió una relevancia crucial. Los fundidores, electricistas, fresadores, torneros y mecánicos en general se convirtieron en los oficios mejor remunerados y con mayor proyección dentro del trabajo manual madrileño.

Además, las nuevas empresas adoptaron las formas de producción masivas y en cadena, exportadas por las grandes multinacionales estadounidenses.



Operarios de la fábrica de cervezas Mahou, c. 1930.



Taller de fresado de la Standard Eléctrica, S.A., 1928.

Este nuevo contexto económico fue una oportunidad para la incorporación de la mujer a nuevos oficios, distintos a los tradicionales del textil, del servicio doméstico y de las cigarreras. Las mujeres fueron protagonistas en sectores como la fabricación de bombillas eléctricas o la confección de aparatos telefónicos.

Su participación se produjo dentro de un sistema que contemplaba una estricta división sexual del trabajo y en la mayoría de los casos quedaron adscritas a tareas consideradas complementarias, como el empaquetado de jabones, y con menores opciones de ascenso y mejora profesional y salarial. En todo caso, significaron un avance en la independencia económica y personal de la mujer española.



Soldadoras en la Standard Eléctrica 1928.



Operarias de la fábrica Gal, 1909.

EL TRIUNFO DE LOS SERVICIOS EN EL NUEVO MERCADO LABORAL (1900-1936)

A lo largo del primer tercio del siglo XX la ciudad de Madrid experimentó una serie de transformaciones que acabarían convirtiéndola en una auténtica metrópoli. En buena medida, este proceso estuvo impulsado por el cambio de rumbo que tomó la economía de la ciudad.

Durante este periodo, a la ya existente industria de la producción textil y siderúrgica, se añadieron los sectores químicos, la producción de maquinaria, la industria de la alimentación y las artes gráficas y de la edición, dando lugar a la instalación de una moderna industria en la capital.

Pero el hecho más destacable y el que mayor repercusión tendría por su alcance social, fue el espectacular desarrollo que experimentó el sector servicios, que se convertiría en el principal motor de crecimiento económico de la ciudad.

Como consecuencia de ello, se produjo un gran incremento del número de trabajadores de *cuello blanco* (oficinistas, funcionarios, profesionales liberales, etc.), llamados así en contraposición a los de *cuello azul* o de blusa, aquellos que trabajaban en un taller o en los andamios. Una masa creciente de empleados comenzó a hacerse presente en las calles de la capital, llegando a alcanzar, hacia 1930, el mismo peso que los antes omnipresentes jornaleros.



Oficinas de la Telefónica, c. 1930.

Dada su condición de Corte y la capitalidad política que ostentaba, Madrid había sido tradicionalmente una ciudad con un nutrido número de empleados. Sin embargo, la naturaleza del trabajo que éstos realizaban varió a raíz de los cambios que se introdujeron en la economía de la ciudad.

A partir de 1900, los empleados dejaron de dedicarse en su mayoría a la burocracia y la administración del Estado, para incorporarse mayoritariamente a las empresas privadas nacionales y multinacionales que hicieron de Madrid su principal centro de operaciones.



Empleados del Metro con las sacas de la recaudación del día, 1931.

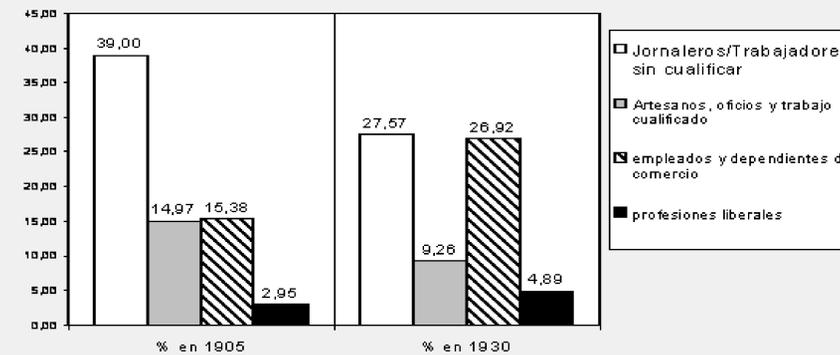
El crecimiento demográfico que se vivió durante este periodo, que llevó a la ciudad a pasar de algo más de medio millón de habitantes en 1900 a un millón en 1930, afectó directamente a su estructura profesional.

Una urbe de tales dimensiones requería una compleja organización, lo que provocó la aparición de nuevas profesiones y transformó los antiguos oficios.

"Aparte de los estudiantes, aquí vienen jóvenes que trabajan en oficinas, en Bancos, en comercios... Y muchachas taquimecas, cajeras, empleadas de Madrid-París o de los Rodríguez."

"Dónde y cómo se baila en Madrid", Rafael Martínez Gandía, *Crónica*, 13 de julio de 1930

Evolución de los principales grupos profesionales del mercado laboral masculino. Ensanche Norte, 1905-1930. Porcentajes sobre el total de trabajadores



Las condiciones de trabajo y de vida de las clases trabajadoras experimentaron una importante mejora durante estos años. El estallido de la *Gran Guerra* abrió un periodo de crecimiento económico que estimuló la aparición de una nueva clase media formada por empleados que disfrutaban de mayores ingresos y una situación más favorable.

Pero fue, sobre todo, la acción reivindicativa de las organizaciones obreras, que cada vez tenían más fuerza y una presencia protagonista en la vida de la ciudad, la que resultó determinante para que se aplicaran medidas encaminadas a mejorar las condiciones laborales, así como la consecución de derechos sociales para los trabajadores.



Mitin de Pablo Iglesias, 1909.

Durante estos años, el movimiento obrero conquistó algunas de sus reivindicaciones históricas, como el descanso dominical, el aumento de los salarios y, especialmente, la institucionalización de la jornada laboral de ocho horas.

La reducción de la jornada y el incremento salarial permitió a sectores cada vez más amplios de la sociedad abandonar los umbrales de la subsistencia y disponer de tiempo libre y recursos para el consumo. Los trabajadores comenzaron así a dedicarse a la práctica del deporte, a frecuentar las bibliotecas populares y a disfrutar de los espectáculos de masas, como el cinematógrafo o el fútbol.

La segunda revolución industrial se dejó sentir de manera notable en Madrid, que en el primer tercio del siglo XX vivió su particular despertar industrial.

Durante estos años se instalaron en la capital un buen número de industrias relacionadas con las nuevas ramas de la producción, las cuales llenarían el tradicional vacío industrial que había caracterizado a la ciudad.

Las nuevas fábricas que comenzaban a formar parte del paisaje urbano, requerían la presencia de una mano de obra numerosa. De este modo, la cifra de obreros fabriles empleados en la industria madrileña creció de manera significativa y, por la importancia que adquirieron, pasaron a constituir una parte considerable del grueso de la clase trabajadora madrileña.



Fábrica de la perfumería Gal en la Moncloa, 1925.

Pero fue el vuelco de la economía madrileña hacia los servicios, lo que acabó por transformar el perfil socio-profesional de la ciudad. La fuerza del sector terciario y el predominio de los empleados en el mercado laboral reflejaban las profundas transformaciones económicas, sociales y culturales que habían tenido lugar a lo largo de este periodo.

Uno de los aspectos más relevantes de la modernización económica de la ciudad fue el inicio de la plena incorporación de la mujer al mercado laboral asalariado de forma permanente. Maestras, empleadas, secretarías, taquimecanógrafas o dependientas de comercio se hacían visibles por fin en las calles madrileñas.



Grupo de empleadas en la Gran Vía, 1930.



Clases de mecanografía, 1934.



Oficinas de la Caja Postal de Ahorro, 1930.



Empleadas de las taquillas del Metro, 1931.

El protagonismo que el proletariado de cuello blanco estaba tomando en la sociedad madrileña y las nuevas prácticas culturales que se iban imponiendo, constituían un signo inequívoco de la modernización que, en vísperas de la proclamación de la Segunda República, había llegado a la ciudad de Madrid y al conjunto del país del que era capital.



Aspecto del paseo de la Castellana, c. 1930.

UNA CIUDAD ENCAMINADA A LA SEGREGACIÓN ESPACIAL

A principios del siglo XX, la segregación socioeconómica de la ciudad se había agigantado. Las clases altas y más ricas, grandes propietarios, banqueros, militares de alta graduación, nobles o políticos, sin cortapisas de ningún tipo a la hora de elegir casa, buscaban las calles más distinguidas en los mejores barrios, y con sus desplazamientos arrastraban a otros semejantes. El lujo y el dinero atraían a más lujo y dinero.

Por su parte, la pobreza también atraía más pobreza. Los jornaleros, las lavanderas o los peones encontraban todas las dificultades que los primeros no tenían. Los alquileres levantaban barreras infranqueables en muchos puntos de la ciudad y buscaban lo más barato que podía ofrecerles la capital: las calles más estrechas, los cuartos más pequeños, las casas de vecindad de los barrios más humildes o las chabolas más cochambrosas.

El jornalero se hacía visible en todos los rincones del Ensanche madrileño, pero en la parte sur su figura se disparaba e impelía a toda la zona a una profunda segregación: las distancias con la parte norte ya eran muy significativas mientras que un abismo de opulencia le separaba de la parte este de la ciudad.



Edificación de un inmueble en la calle de Fuencarral, 1894.

El Ensanche Norte, un espacio urbano bastante homogéneo socialmente a la altura de 1850, ya había iniciado la senda de la segregación horizontal durante los primeros años del siglo XX.

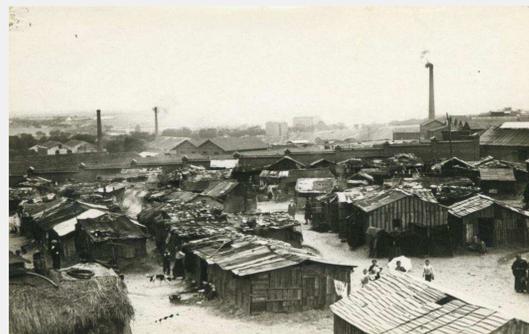
El antiguo arrabal de Chamberí, habitado por artesanos y trabajadores cualificados, era la cuña que separaba dos mundos contrapuestos: los barrios jornaleros cercanos a los cementerios al oeste, y los coquetos palacetes y edificios burgueses al este.



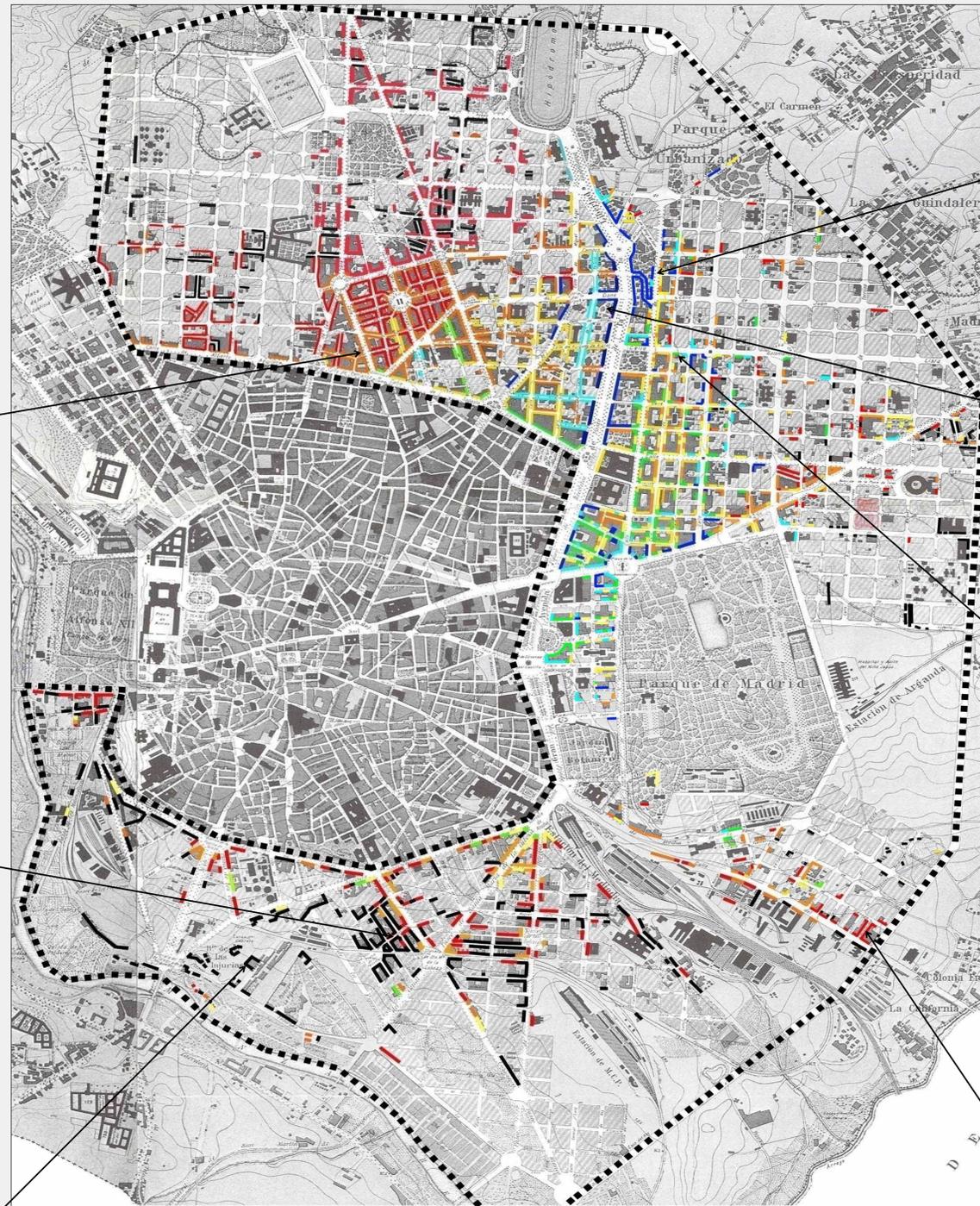
Fachada de un inmueble en la calle del Labrador, 1894.

Mientras la ciudad se transformaba a pasos agigantados y la modernidad irrumpía con fuerza, el Ensanche Sur quedó totalmente rezagado. Para Arturo Barea, tal y como indicó en *La forja de un rebelde*, "la ciudad tiraba sus cenizas y su espuma allí, La nación, también".

Los habitantes de estos barrios sólo podían "disfrutar" de los modernos ruidos del ferrocarril y del intenso humo gris que salía de las chimeneas de las fábricas. Su situación periférica en relación al casco antiguo y los marcados terraplenes que morían en la ribera del Manzanares acentuaron la miseria de la zona ya de por sí más paupérrima del Madrid de la segunda mitad del siglo XIX.



Barrio de las Injurias, 1906.



Desarrollo urbano y segregación socioespacial de Madrid (alquileres de 1905) Plano de Núñez Granés, 1910.

LEYENDA

Clave	Alquiler anual (en pesetas)
Blue	Más de 500
Cyan	De 250 a 499,99
Green	De 150 a 249,99
Yellow	De 75 a 149,99
Orange	De 30 a 74,99
Red	De 15 a 29,99
Black	De 0 a 14,99



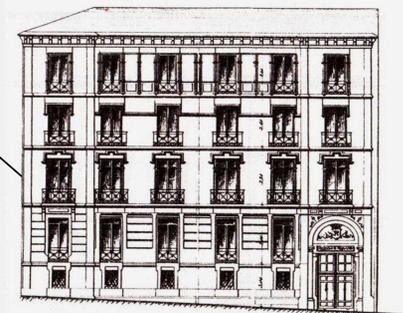
Edificios nuevos del barrio de Salamanca, c. 1870.

En 1905, contaba y mucho vivir en un rincón u otro del nuevo Madrid. El espacio denotaba una cierta categoría social que se contagiaba al individuo. El prestigio que reportaba saludar cada mañana al Retiro desde una ventana de la plaza de la Independencia, conllevaba su propio reverso en la marginación y desarraigo que implicaba deambular por las Cambronerías, a los pies del puente de Toledo.



Palacio en el Paseo de la Castellana, c. 1870.

El eje Prado-Recoletos-Castellana se alzaba claramente con el centro irradiador de prestigio, de un nivel social elevado. En el triángulo comprendido entre la calle de Alcalá y el paseo del Prado, junto a la plaza de la Independencia, se reunía la flor y nata del nuevo Madrid. Acercarse o alejarse de él redundaba en el escalón social.



Fachada de un nuevo inmueble en la calle Lista, 1886.

La estación de Atocha era la principal entrada de personas y mercancías en la capital. En torno a ella surgieron multitud de talleres, almacenes y pequeñas fábricas asociadas al ingente flujo comercial derivado del ferrocarril.

La principal consecuencia fue la concentración de suelo industrial en esta zona y la proliferación de una oferta inmobiliaria asequible para las familias de jornaleros, artesanos y personal cualificado ligado al ferrocarril o al transporte de mercancías.

De esta manera, estas familias podían vivir cerca de uno de los principales focos de demanda laboral de la ciudad, un lugar del que, por otra parte, las capas medias y altas renegaban debido a su lejanía del centro y a su extrema cercanía al ruido de los trenes y a los humos de las fábricas.

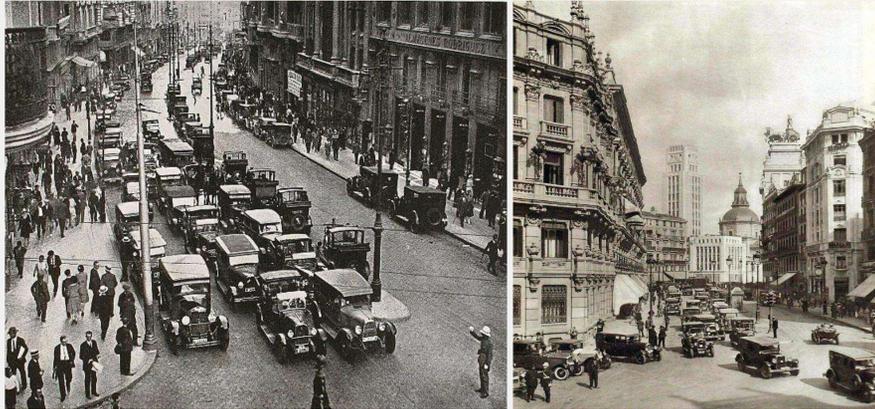


"Casas económicas para obreros" en la calle Caridad, 1883.

LAS MODERNAS INFRAESTRUCTURAS DE LA CIUDAD (1900-1936)

El crecimiento que había experimentado la ciudad, tanto demográfico como urbanístico, generaba una fuerte demanda de transporte, que en el interior de la ciudad fue en gran medida solventada con los vehículos automóviles, ya fueran particulares o de servicio público, que junto a los tranvías y al Metropolitano trasladaban diariamente a miles de madrileños en sus desplazamientos por la capital.

Al mismo tiempo, la proliferación de autobuses de línea, sirvió para conectar de forma rápida y económica la capital con los pueblos colindantes y con otras poblaciones de provincias separadas por hasta 200 kilómetros. En 1933 había ya establecidas en Madrid 89 líneas de autobuses dedicadas al servicio de viajeros, algunas de las cuales han llegado hasta nuestros días.



Intenso tráfico en las calles de Madrid, c. 1930.

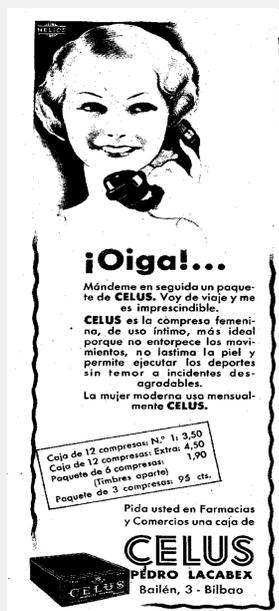
A la intensificación del tráfico y al impacto de la extensión de los vehículos de tracción mecánica, se sumaron otros indicadores del proceso de modernización urbana, como por ejemplo, la expansión de la electricidad en el ámbito doméstico.

Los propios hogares se estaban transformando, tornándose más cómodos y confortables, y así la electricidad permitió instalar ascensores en los edificios, o utilizar en los domicilios los primeros electrodomésticos que llegaban al mercado.

Para hacernos una idea, en Madrid, la cifra de abonados al servicio eléctrico creció desde los 59.000 de 1910 a los 245.000 de 1936.



Sintés Olives, F. F. y Vidals Burdils, F., La industria eléctrica en España, Barcelona, 1933.



Anuncio de Celus, 1934.

El ritmo acelerado con el que crecía el parque automovilístico de Madrid dio lugar al "problema de la circulación", tan característico de las grandes urbes. Ya en los años treinta del siglo pasado, los atascos se habían convertido en endémicos en los nudos principales de circulación de la ciudad. Se producían también de forma puntual pero recurrente, en lugares como el Estadio Metropolitano, cuando se disputaba un partido de fútbol de importancia, o en la Plaza de las Ventas cuando se celebraba corrida de toros.

Regular la circulación de vehículos y peatones, en una urbe que había alcanzado un considerable tamaño, traía de cabeza a las autoridades locales, que en aquellos años se dedicaron a estudiar y poner en práctica soluciones que no pocas veces se copiaban de urbes como París, Londres y Nueva York.

Según el *Índice automovilista*, en 1916 había matriculados en la provincia de Madrid un total de 2.677 automóviles. Cinco años después, la cifra se había casi doblado y los vehículos con motor mecánico con permiso para circular por la ciudad en 1921 ascendían ya a 4.188, según los datos de la Oficina de Inspección de Carruajes del Ayuntamiento. La cifra no era aún espectacular si consideramos que al comenzar el año 1936 la matrícula en la provincia de Madrid había alcanzado los 56.347 vehículos.



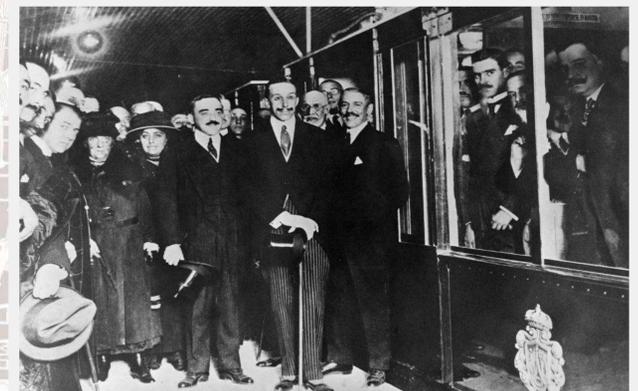
Tranvías eléctricos en la calle Alcalá, 1920.

Efectivamente, la expansión urbana y el crecimiento demográfico, generaron una fuerte demanda de transportes. Madrid había dejado de ser en el primer tercio del siglo XX una ciudad abaricable a pie. En ese periodo, gracias al desarrollo de la industria eléctrica, se habían multiplicado las líneas de la Compañía Madrileña de Tranvías, el medio de transporte público colectivo más popular y utilizado hasta la llegada del metro.

El servicio regular de tranvías eléctricos se inició en la mañana del 4 de octubre de 1898, en el recorrido de la calle de Serrano a la Puerta del Sol del Tranvía de Madrid, es decir, exactamente el mismo tramo inaugural del primer tranvía de mulas de Madrid, en 1871



La electricidad fue también imprescindible para el desarrollo de los modernos medios de comunicación, el telégrafo, la radiotelefonía y especialmente la telefonía, que entre 1900 y 1936 se consolidó como medio de comunicación. No sólo para el Estado y las empresas, pues en aquellos años se produjo una primera introducción del teléfono en el ámbito doméstico, fundamentalmente entre las clases más pudientes. Al igual que el automóvil, el teléfono se convirtió en aquel momento en uno de los grandes símbolos del progreso.



Primera línea del Metropolitano madrileño y su inauguración por el rey Alfonso XIII.

El 17 de octubre de 1919, el rey Alfonso XIII inauguró la primera línea del Metropolitano, un ferrocarril eléctrico subterráneo construido con capital privado, que llevaba el nombre del soberano. El servicio al público se abrió a finales del mismo mes.

La primera línea comprendía el recorrido Puerta del Sol a los Cuatro Caminos, conectando el centro de Madrid con uno de los populosos barrios del Extrarradio, a través de ocho estaciones, con una longitud de cerca de cuatro kilómetros. En el recorrido total de la línea, incluyendo las paradas en las estaciones, se empleaban apenas diez minutos. El precio del billete era de 15 céntimos por viaje.

Antes de cumplirse el primer mes de su entrada en funcionamiento, la compañía del Metropolitano había transportado 1.000.000 de viajeros. El éxito del proyecto fue completo, y para un buen número de habitantes de la ciudad la apertura del *Metro* supuso una reducción significativa del tiempo empleado en el desplazamiento desde su vivienda a su lugar de trabajo.



Aeropuerto de Barajas, 1930.

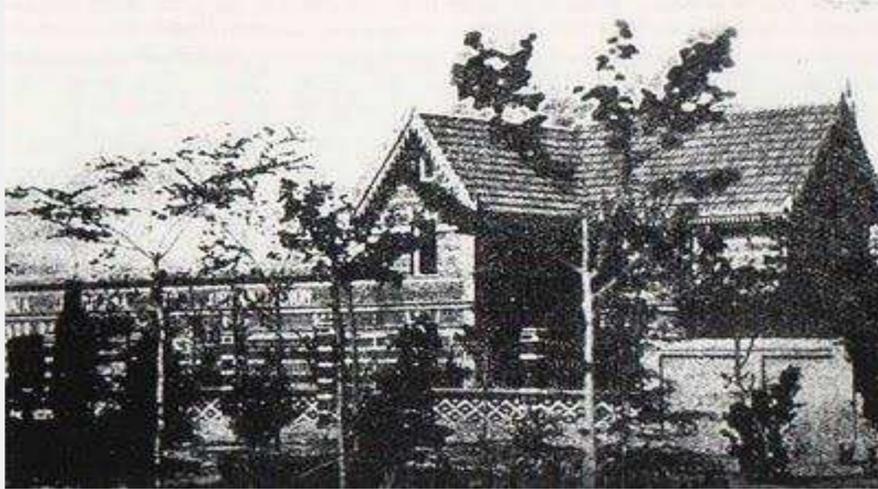
El 23 de marzo de 1929 se publicaron las condiciones para la realización de un concurso de elección de los terrenos para desarrollar el aeropuerto civil de Madrid. El concurso se cerró el 15 de abril y a él se presentaron cuatro propuestas: Carabanchel Alto, Getafe, Vallecas y Barajas, siendo aceptada finalmente esta última propuesta realizada por Rogelio Sol Mestre.

Los terrenos seleccionados consistían en una extensión de 493 fanegas situadas a 12 kilómetros de Madrid, y la compra de los terrenos se firmó el 30 de julio de 1930 por un valor de 730.000 pesetas. El aeropuerto entró en servicio el 22 de abril de 1931, aunque hubo vuelos de prueba en los terrenos donde se asentaría el aeropuerto desde 1928.

EL DESBORDE DEL MADRID DEL ENSANCHE (1900-1936)

El nuevo siglo mostraba un Madrid dividido en Interior, Ensanche y Extrarradio, sin un plan conjunto que integrase estas tres estructuras urbanas y solucionase sus problemas. Ni el Interior había sido saneado; ni el Ensanche era capaz de responder estructuralmente al crecimiento de la ciudad; ni el Extrarradio tenía un mínimo planeamiento integrador.

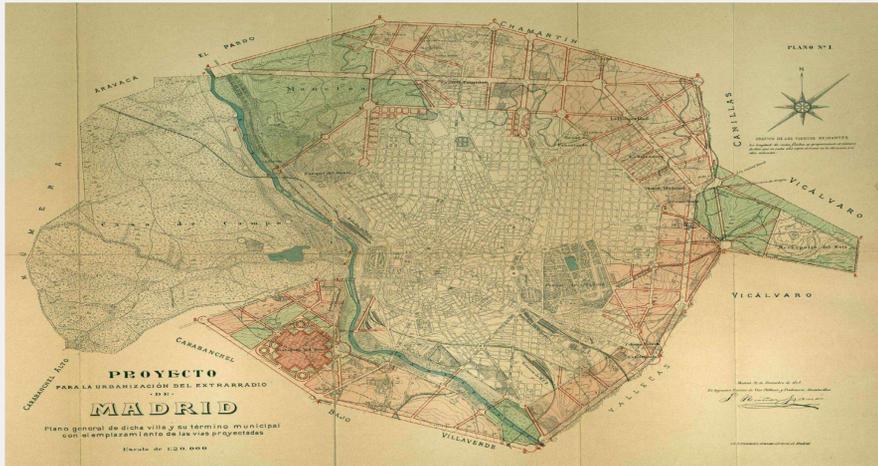
Esta situación obligará a que a comienzos del nuevo siglo se vuelva a repensar la ciudad y se planifique su crecimiento, buscando una integración de la estructura de la urbe y su entorno. Además, serán estos los años en que en la almendra central de Madrid se aborde el proyecto más ambicioso: la construcción de la Gran Vía.



Primera vivienda levantada en la Ciudad Lineal.

Uno de los grandes proyectos de este año fue la Ciudad Lineal, nuevo modelo de organización de la ciudad ideado por Arturo Soria, basado en la idea de la línea. Formulada ya a finales del siglo XIX con el transporte y la dicotomía campo-ciudad como preocupaciones principales, la ciudad de Soria tenía como eje una sola calle de 500 metros de anchura y de longitud ilimitada, y en cuyo eje se ubicaría la infraestructura y el conjunto de servicios.

Por él discurrirían ferrocarriles y tranvías, cañerías para agua, gas y electricidad, estanques, jardines y, de trecho en trecho, pequeños edificios para los diferentes servicios municipales (incendios, limpieza, sanidad, seguridad y otros). La Ciudad Lineal tuvo sus años de esplendor, pero tras la muerte de su creador, el proyecto fue a poco desvirtuándose, y hoy apenas quedan algunas construcciones que recuerdan el modelo original.



Proyecto para la urbanización del Extrarradio de Madrid, de Núñez Granés.

El problema de saneamiento, regularización y urbanización del espacio circunscrito entre el casco urbano y los límites del municipio, encontró sus primeras disposiciones legales en las últimas décadas del siglo XIX, si bien después de sucesivos informes infructuosos, el Ayuntamiento madrileño encargó la elaboración de un proyecto de urbanización al técnico municipal Pedro Núñez Granés.

Así, el Plan de Ordenación del Extrarradio será aprobado en 1916, inaugurando de esta forma la era de los planes que desbordan los límites del antiguo Ensanche y planteando por primera vez una intervención pública de expropiación de terrenos.

El objetivo del Plan era prolongar la cuadrícula del Ensanche, respetando las arterias que en éste se habían trazado, hasta los municipios cercanos en un radio de 8 kilómetros. Pero el Plan se demostró obsoleto muy pronto: la ley de expropiación que debía respaldarlo nunca se aprobó y el colectivo de arquitectos comenzó a criticarlo en fechas muy tempranas.

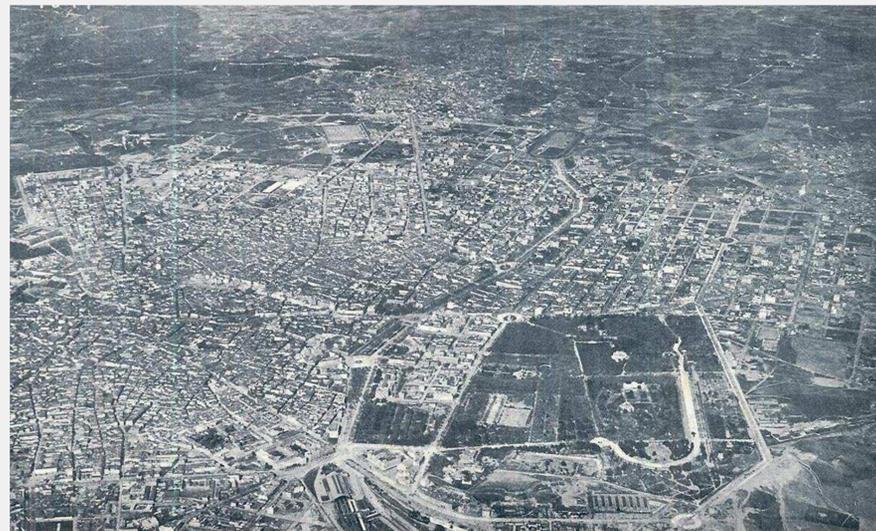


Colonia de Casas Baratas de Bosque y Mina (Chamartín), 1926.

También en estos años tendrá lugar la legislación y promoción de las Casas Baratas, primero de forma muy tímida, hacia 1911, y mucho más decidida después de la guerra europea, entre 1921 y 1924. Sin embargo, los resultados fueron muy mediocres.

Se trató del primer ensayo de resolución del acuciante problema de la vivienda popular, es decir, el ordenamiento para la construcción de barriadas económicas, diseñadas en teoría como ciudades satélite autónomas en los referente a sus propios servicios colectivos, y siempre buscando la proximidad a las grandes arterias de comunicación o a los grandes centros de trabajo.

Eso sí, contribuyeron a la aparición de cooperativas y sociedades constructoras en los primeros años veinte decisivas para el impulso de la industria de la construcción en esa década. La promoción de la vivienda en propiedad y el *boom* constructor marcarían la Dictadura de Primo de Rivera.



Vista aérea de Madrid, 1929.

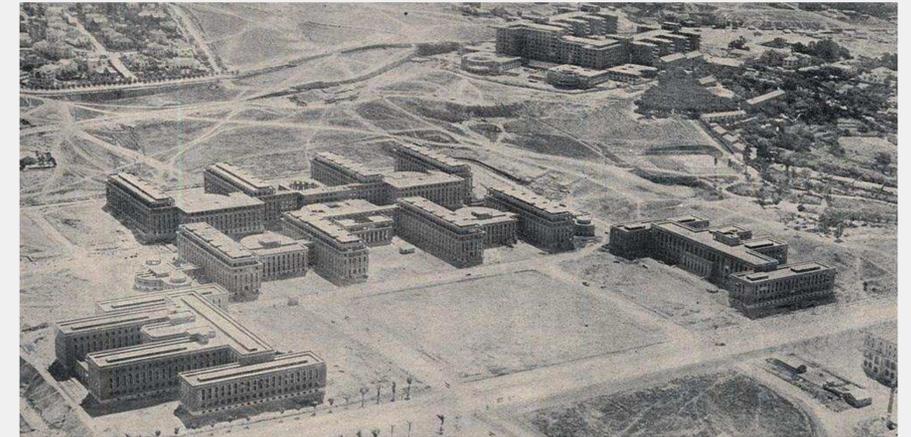
En 1929 se elegirá un nuevo Plan de ordenación de Madrid, firmado conjuntamente por Secundino Zuazo y el profesor Jansen, de nacionalidad alemana, que dejará una impronta imborrable en la futura planificación urbana madrileña.

Zuazo y Jansen plantearon el problema de la ciudad desde una comprensión global en la que son tomados en consideración dos elementos directrices: la centralidad de Madrid como capital y nudo de comunicaciones, y la ordenación del territorio más allá de los límites municipales, con el fin de proceder a una estructuración racional de la extensión de la ciudad, que era resuelta mediante un plan general articulado en torno al trazado radial de Madrid, con una eje Norte-Sur principal, y con una extensión total delimitada por un cinturón verde.

En el interior de la ciudad, el Plan contempla dos objetivos: la descentralización del casco urbano y el saneamiento de los distritos insalubres, y así se planea la edificación en vertical. Sin embargo, las dificultades presupuestarias existentes con motivo de la crisis económica, unido a las convulsiones políticas que atravesó España en los años treinta, imposibilitaron el desarrollo de tan ambiciosos proyecto

La Ciudad Universitaria madrileña constituye el conjunto más representativo planteado durante los últimos años de la Dictadura de Primo de Rivera. En 1927 se creó, bajo el patrocinio de Alfonso XIII, la Junta Autónoma encargada de materializar "una nueva Universidad, grandiosa en su organización, edificios y elementos de enseñanza, que pudiera compararse con los mejores núcleos universitarios del mundo".

Los trabajos de construcción y urbanización se pondrán en marcha ya en 1930, y hasta 1936 se iniciarán las edificaciones de las Facultades de Filosofía y Letras, de Ciencias, de la Escuela Superior de Arquitectura o del Hospital Clínico. Las obras continuaron hasta el inicio de la Guerra Civil, pero a partir de noviembre de 1936, la Ciudad Universitaria fue donde tuvo lugar gran parte de la defensa republicana de Madrid de los ataques de las tropas nacionales.



Ciudad Universitaria, 1935.

Madrid, a lo largo del siglo XX, fue configurando su paisaje como la gran metrópoli en la que se estaba convirtiendo, y prueba de ello es la construcción de nuevos espacios que con el paso de los años se han convertido en verdaderos emblemas de la capital. Así, en el primer tercio del siglo XX se construyeron los siguientes edificios:

- El antiguo Palacio Longoria (1902), actual Sociedad General de Autores.
- El Palacio de Telecomunicaciones (1909), situado en la Plaza de Cibeles, diseñado como sede para la Sociedad de Correos y Telégrafos de España.
- El Casino de Madrid (1910).
- Los Hoteles Ritz (1908) y Palace (1912).
- El Mercado de San Miguel (1916), ubicado en la plaza del mismo nombre.
- El Círculo de Bellas Artes (1926), del arquitecto Antonio Palacios.
- El Edificio Telefónica (1929), en la Gran Vía, durante unos años el edificio más alto de Madrid, siendo el arquitecto que supervisó las obras Ignacio de Cárdenas.
- La plaza de toros de Las Ventas (1931), diseñada por el arquitecto José Espeliú.
- Los Nuevos Ministerios (1933), un conjunto que consta de un gran espacio central diáfano con plazas, fuentes y estanques, así como una gran arquería en el lado que da al Paseo de la Castellana.

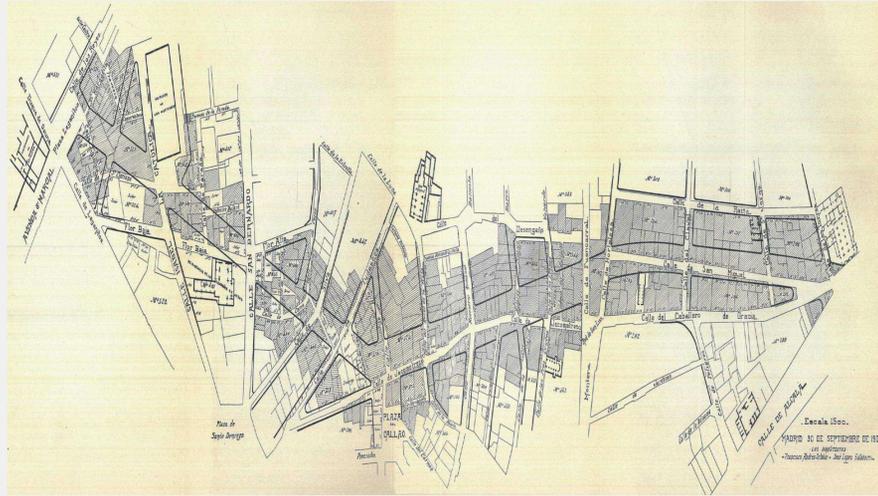


Fachada del Palacio de Telecomunicaciones, 1930.

LA GRAN VÍA, PUERTA DE ENTRADA A LA MODERNIDAD EUROPEA

La apertura de la Gran Vía fue la reforma urbana de mayor impacto en Madrid tras la puesta en marcha del Ensanche. El proyecto era antiguo. Ya en 1862 se había aprobado un diseño para una "Prolongación de la calle de Preciados y enlace con Alcalá", que se inspiraba en las obras del barón Haussman en París, y que pretendía solucionar tanto viejos problemas del casco histórico como anticiparse a las nuevas necesidades de una ciudad en fuerte crecimiento.

Por un lado, la nueva avenida descongestionaría el tráfico de la Puerta del Sol y derribaría ciertas calles y viviendas insalubres del viejo Madrid. Por otro lado, conectaría los nuevos barrios del Oeste (Argüelles y Pozas) y del Este (Salamanca) con el centro y permitiría un enlace rápido entre las estaciones ferroviarias del Mediodía y del Norte.



Proyecto de trazado de la Gran Vía presentado por José López Sallaberry y Francisco Andrés Octavio, 1904.

Las dificultades económicas paralizaron su construcción y la idea no se retomó hasta agosto de 1904, cuando se dio el visto bueno a un nuevo proyecto firmado por José López Sallaberry y Francisco Andrés Octavio.

La Gran Vía quedó entonces dividida en tres tramos: la Avenida A (entre la Plaza de San Marcial y Callao), el Bulevar (entre Callao y la Red de San Luis) y la Avenida B (entre la Red de San Luis y Alcalá). Su longitud total sería de 1.316 metros y su anchura media de 25, si bien se acordó que el tramo del Bulevar alcanzaría hasta los 35 metros.



Inicio de las obras de la Gran Vía, 1910.



Construcción del primer tramo de la Gran Vía.

El 4 de abril de 1910 se inauguró al fin las obras de la Gran Vía con los primeros derribos de edificios y el inicio de las obras en la Avenida B, que pasó a llamarse Conde de Peñalver y estuvo terminada en mayo de 1917.

Entre septiembre de 1917 y principios de 1921, se trazó el Bulevar que se denominó Avenida Pi i Margall. Finalmente, en febrero de 1925, se iniciaron las obras del tramo A, bautizado Avenida Eduardo Dato y que estuvieron completadas en 1929.

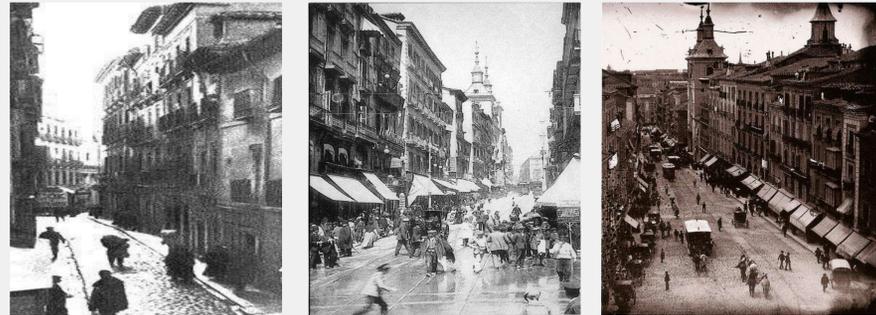


Vista del tercer tramo de la Gran Vía, 1928.



Palacio de la prensa en construcción, 1927.

El trazado supuso la demolición de 358 fincas, la desaparición de 19 calles, la reforma de otras 32 y la edificación de 83 nuevos inmuebles. A pesar de que la Gran Vía admiraba a muchos, estos derribos también provocaron rechazo, incluso entre la elite cultural madrileña. El más crítico fue el pintor José Gutiérrez Solana, que lamentó el ataque al viejo Madrid por un proyecto que consideraba inútil.



Calle de los Leones, desaparecida con la Gran Vía y dos tomas de la Montera antes de las obras de la nueva avenida.

Los barrios que desaparecieron eran extremadamente modestos. Pío Baroja dudaba de cuál de aquellas calles "se llevaría la palma en estrechez, sordidez y en negrura", y encontraba en ellas el símbolo de la degradación social y de la extrema miseria de las grandes ciudades.

La radical transformación del paisaje urbano a partir de 1910 provocó la despoblación del antes hacinado casco antiguo. Las clases populares fueron expulsadas al extrarradio por el ascenso de los alquileres. A su vez, las capas más acomodadas también abandonaron el bullicioso centro urbano en busca de tranquilidad y espacio en las calles del Ensanche.



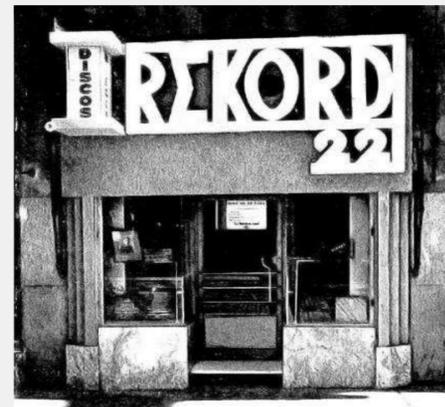
Vistas de distintos tramos de la Gran Vía, 1930

La apertura de la Gran Vía significó también la aparición en Madrid de nuevas formas de actividad comercial. Las antiguas tiendas, destinadas a la venta de productos de primera necesidad, dejaron paso a otros establecimientos orientados a la conquista del cliente a través de atractivos escaparates en los que se exhibían productos relacionados con tipos de ocio y comportamientos sociales modernos.

Los grandes almacenes organizados en departamentos, inéditos hasta entonces en la capital madrileña, tuvieron sus máximos exponentes en la nueva avenida. Los Almacenes Rodríguez, creados por Modesto López Otero abrieron allí sus puertas en 1921, para ser pronto eclipsados por los Grandes Almacenes Madrid-París, que se inauguraron en 1924.



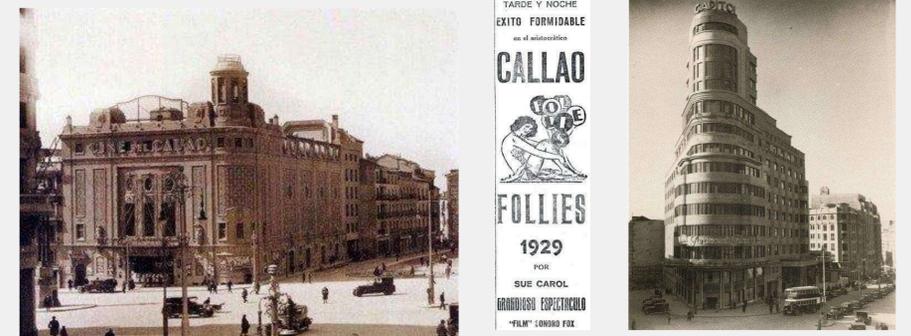
Inauguración de los Almacenes Madrid-París, 1924.



Discos Rekord, en Pi i Margall 22.

La Gran Vía prebélica se afaná en asimilar el estilo de vida neoyorquino tanto en su aspecto como en las actividades que acogía. Se convirtió en la calle del ocio, del consumo y del espectáculo. Y sobre todo en la avenida del cine, cuya presencia permitía equiparar el bulevar madrileño con Broadway.

Especialmente en el tramo final de Pi i Margall y en el inicio de Eduardo Dato se podían encontrar palacios cinematográficos inspirados en los de la gran manzana. Eran los más importantes de España y rivalizaban en aforo con las principales salas del continente europeo, superando en algunos casos los 1.500 espectadores.



El cine Callao y el cine Capitol a mediados de los años 30.

El Palacio de la Música (1926), el cine Callao (1926), el cine Avenida (1928), el Palacio de la Prensa (1929), el Rialto (1930) y el Coliseum (1933) fueron los cines más imponentes de la Gran Vía. Algunas de ellos, como el Capitol, se encontraban en modernos edificios multifuncionales en los que además de proyectarse películas, se albergaban hoteles, empresas de producción cinematográfica, agencias de publicidad, restaurantes, bares y otros negocios que rezumaban esencia neoyorquina.



Edificio de la Unión y Fénix en 1890, Hotel Roma en 1913 y Edificio de Telefónica en construcción.

La Gran Vía fue además un espacio privilegiado para el asentamiento de edificios de gran impacto visual. Su rasgo distintivo fue el eclecticismo arquitectónico en el que se combinaban diversos estilos, que iban del neobarroco francés decimonónico al racionalismo de los rascacielos americanos.

A partir de la construcción del edificio de la Unión y el Fénix Español se consolidó la idea de crear fachadas monumentales que simbolizaran los modernos servicios que cada edificio ofrecía.

El aire de los nuevos inmuebles marcaban una fuerte ruptura con el viejo Madrid. Frente a la moderna Gran Vía, el aspecto y la vida de sus calles adyacentes resultaba "más lamentable e impropio del lugar en que se hallan" como señalaba *El Imparcial* ya en Noviembre de 1927.



Vista aérea del Edificio de Telefónica, 1930.



Vista aérea del Edificio de Telefónica. Gran Vía y Callao, c.1930.