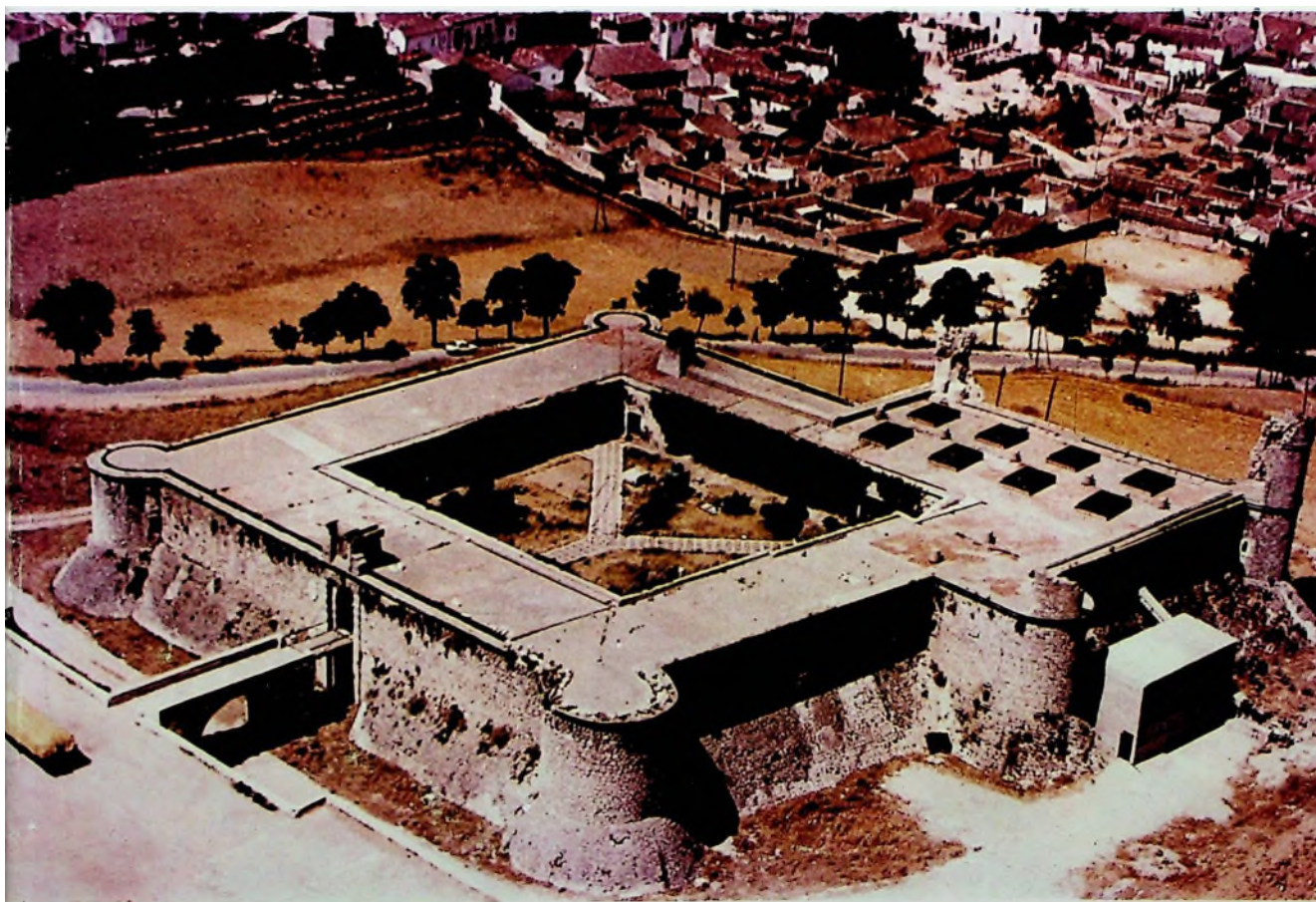


ANALES DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS MADRILEÑOS

TOMO XXIX



C. S. I. C.
1990
MADRID

ANALES DEL INSTITUTO
DE
ESTUDIOS MADRILEÑOS
PROVINCIA

Tomo XXIX



CONSEJO SUPERIOR DE INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS
MADRID, 1990

SUMARIO

Págs.

ANALES DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS MADRILEÑOS

Arte

Datos documentales sobre obras e intervenciones de arquitectos (siglo XVII) en las iglesias madrileñas de Chapinería, Lozoyuela, Los Santos de la Humosa, Torrejón de Ardoz, Valdeavero y Valdemoro, Por Diego Suárez Quevedo	9
Hospital y capilla de San Miguel de la Villa de Estremera, por M ^a Josefa Montañés	41
La construcción del puente de Bayona (Titulcia) sobre el río Tajuña durante el reinado de Carlos III, por Pilar Corella Suárez	49
La casa palacio del Soto de Aldovea: estudio histórico artístico, por Africa Martínez Medina y Ana Isabel Suárez Perales	75
Aportación de Ventura Rodríguez al desarrollo de los puentes de Madrid, por Matilde Verdú Ruíz	107

Historia

La desamortización rústica en el SW. de la provincia de Madrid, por Francisco Feo Parrondo	131
--	-----

Educación

La primera enseñanza de San Martín de Valdeiglesias. Año 1800, por Antonio Matilla Tascón	155
---	-----

Geografía

De como el hidrónimo Guadarrama se convirtió en el orónimo de la sierra de Madrid y otros topónimos, por José M ^a Sanz García ...	159
La sierra de Guadarrama un barrio más de Madrid, por Aurora Fernández Polanco	183
Una aproximación a la geohistoria de Madrid: su geografía, toponimia y protección ecológica inmediatamente después de 1561, por Alfredo Alvar Ezquerro	195

LA SIERRA DE GUADARRAMA UN BARRIO MÁS DE MADRID

Por AURORA FERNÁNDEZ POLANCO / Madrid, Mayo de 1989.

Es triste, por otra parte, la ignorancia en que se vive en Madrid de los incomparables goces del campo: el habitante de Londres, Bristol, Edimburgo, del mismo ingrato y desapacible Liverpool, tiene cada domingo una animada fiesta campestre en los pueblos de las inmediaciones donde acuden las familias alborozadas y se indemnizan de una semana de continuo trabajo, comiendo y riendo (...) en Madrid, ¡Qué tiene el pobre artesano para pasar el domingo! ¡el espectáculo de la plaza de toros, las tabernas pegadas a los cementerios!

A. FERNÁNDEZ DE LOS RÍOS: "El Futuro Madrid".

Quizá el desencadenante de estas reflexiones fuera un artículo en "ALFOZ", una monografía sobre la región metropolitana donde leí: "... parques naturales, fluviales, constituyen el contrapunto de la aglomeración metropolitana. Una red de espacios naturales fundamentalmente al servicio del urbanícola deseoso de poner verde en su vida". O quizá fueran dos artículos de "ALFOZ", porque el otro hablaba del "tiempo del transporte" y concretamente me fijé en una fotografía en la que figuraba el nudo de Las Rozas entre la carretera de La Coruña y El Escorial¹. Nada más ver esa fotografía me vino a la mente otra de la revista "Ingeniería y Construcción", de Diciembre de 1931, en la que se visualiza un dibujo cuyo pie de página figura como: "Aspecto de la calzada a la Sierra en su arranque". Era la Fig. n.º 1 de un artículo firmado por AMALIO HIDALGO Y FRANCISCO TERAN y titulado "Las comunicaciones de Madrid con la Sierra de Guadarrama". Lo cierto es que todo ello me trajo a la memoria múltiples aspectos que hablaban de un tema que hoy nos toca muy de cerca: creo que quienes vivimos en Madrid "sentimos" que habitamos una ciudad que se "derrama" los fines de semana, que se vacía a través de unos cauces insuficientes, muchos de los cuales conducen hacia "los cárdenos montes del Guadarrama".

Ante el espectáculo que ofrece la carretera de la Coruña es imposible no recordar los planes de Indalecio Prieto, Ministro de Obras Públicas durante el segundo gobierno de la II República. A Prieto se le debe buena parte de la actuación en el

¹ Ver "Madrid, región metropolitana" en "Alfoz", n.º 41, 1987, pág. 27 y "Tiempo de transporte", en la misma revista, n.º 53, 1988, pág. 77.



Las comunicaciones de Madrid con la Sierra del Guadarrama

norroeste de Madrid. Su proyecto más conocido es el del enlace ferroviario Atocha–Las Matas y la electrificación de las líneas ². Además de resolver un problema de “urbanología”, esperaba que con la electrificación de las líneas y el establecimiento de un buen sistema de cercanías, con todo un programa de *poblados satélites de nueva planta*, la población de Madrid, que vivía hacinada en el interior, se desplazara a la periferia. El desplazamiento había de fundarse en el abaratamiento de la vivienda individual de tipo modesto. Esto sólo podría llevarse a cabo habilitando una serie de zonas lejanas que dejarían de serlo con la baratura, rapidez y comodidad de los transportes. He subrayado “poblados satélites de nueva planta” porque el propio Prieto declaró en su momento que “le parecía un error perpetuar y desarrollar por medio de enlaces ferroviarios, casi santificándolos, pueblos miserables que constituyen una cadena aprobiosa de Madrid”, debiendo ser la aspiración de la capital “la muerte por asfixia de esos poblados que Blasco Ibañez describió en su novela “La Horda” ³.

Pero además de este proyecto que sería llevado a cabo por la “Comisión de Enlaces Ferroviarios”, Indalecio Prieto creó el “Gabinete Técnico de Accesos y Extrarradio” que, entre otras actuaciones, se consagraría básicamente a la ordenación del sector

² Popularmente conocido como el promotor del “tubo de la risa”, así denominado el tunel de enlace Atocha–Chamartín, conviene consultar para comprender el alcance de sus proyectos, tanto sus discursos (“Dentro y fuera del Gobierno, Madrid, 1935”, “Discurso celebrado en el Cine Pardiñas de Madrid sobre los enlaces ferroviarios de Madrid en *El Socialista*” de 30–1–34) como el librito editado por el Ministerio de Obras Públicas en 1933: “Cómo cooperará el Estado a la transformación y engrandecimiento de Madrid. Enlace y electrificación de ferrocarriles. Accesos y Extrarradio”.

³ M.O.P.: “Como cooperará...”, op. cit., pág. 33.

noroeste de la capital. Los tracistas del Gabinete consideraban estas obras “como las más urgentes entre aquellas que la expansión de la capital de la República reclama; su proyecto afecta a aquellas que tienden a aliviar la congestión de tráfico, obras que deben constituir el avance de una larga serie que regulen el desarrollo futuro de Madrid por su zona noroeste, impidiendo, con un plan armónico, atentados a la belleza de aquellos lugares y evitando que la imprevisión cause allí los inconvenientes que lamentamos hoy en el desarrollo interno de Madrid”⁴. Algunos de estos proyectos eran: la apertura de la antigua vía de Castilla a través de la Casa de Campo, el ensanche y posterior desviación del tramo comprendido entre la Puerta de Hierro y la Cuesta de las Perdices, el ensanche y la construcción de andenes y zonas de aparcamiento en dicha carretera y en la del Pardo, acortamiento entre la Puerta de Hierro y la Cuesta de las Perdices con un nuevo puente sobre el Manzanares, emplazamiento del hipódromo en la margen derecha del Manzanares, en terrenos del Pardo, etc...⁵.

No voy a tratar en estas páginas de un tema tan interesante como es la relación de la Institución Libre de Enseñanza con la Sierra de Guadarrama pues ya está perfectamente demostrado cómo “la exaltación del Guadarrama con los institucionistas habría de alcanzar desde una valoración geológica y geográfica hasta un sentido ético e incluso poético, identificándose a través de sus textos con estas montañas del Sistema Central, por considerarlas la imagen física de un auténtico espíritu nacional”. Más bien vamos a adentrarnos en el ambiente de esa obra de teatro del gran paisajista Aureliano de Beruete: “Entre rocas” en la que se alude al ferrocarril de Madrid, traduciéndonos así “las nuevas relaciones de la capital con la sierra”⁶. O tal vez vamos a hablar de las dos cosas. Porque en el período en el que nos estamos moviendo se van a dar conjuntamente los dos aspectos que acabo de enunciar: “la pasión de Giner por el Guadarrama”, por un lado, y por otro los múltiples proyectos que nos hablan de “ferrocarriles directos a la Sierra”, de “autovías”, de ‘au-

⁴ Ver: “Tarea de la República para 1933 en Madrid” en *Luz* de Enero de 1933. El Gabinete estaba encargado de dirigir y orientar la expansión de Madrid, hasta entonces “caótica y arbitraria”, y de forma especial, de hallar solución a los problemas urbanísticos del Extrarradio. Así mismo se le encarga la prolongación de la Castellana y de la construcción, en los terrenos del antiguo hipódromo, de nuevos edificios ministeriales. También estudiar la ampliación de las carreteras, tanto de acceso a Madrid como de comunicación entre sí de los pueblos que lo circundan, de manera que “se establezcan excelentes comunicaciones entre los poblados satélites que han de levantarse al pie de los caminos de hierro electrificados, con los lugares de recreo y con los centros cercanos de producción agrícola que habrían de ser próxima y poderosamente incrementados por medio de obras hidráulicas”: Decreto de creación del Gabinete Técnico de Accesos y Extrarradios en “*Gaceta de Madrid*” de 14-XII-32.

⁵ Todo el sistema de accesos seguía las directrices marcadas en el Plan de Extensión del 31, redactado por la Técnica Municipal. La presencia del Gerente de los Servicios Técnicos municipales en el Gabinete creado por Prieto, imponía puntos de vista e ideas contenidas en el mencionado Plan de Extensión.

⁶ C. PENA: “Pintura de paisaje e ideología”, Madrid, 1983, págs 83 y 87.

topista directa a la sierra..." amén de las consiguientes "colonizaciones", establecimiento de "ciudades-lineales", "ciudad-parque"...

Hablo de un periodo, como es el de la segunda república, en el que difícilmente historiadores, políticos y cronistas en general al aludir al proyecto de Prieto de los "Enlaces Ferroviarios" no comiencen diciendo:

"Giner de los Rios y los hombres de la Institución Libre de Enseñanza, haciendo suyo el viejo lema: "mens sana in corpore sano", habían fomentado las excursiones domingueras a "los azules montes del ancho Guadarrama" que cantara A. Machado en su elegía a Giner, y si el cuerpo del poeta no pudo reposar "donde él soñara un nuevo florecer de España" su amor al Guadarrama prendió como reguero de pólvora durante la República. Madrid se vaciaba los domingos en su sierra y el problema del transporte surgió pavoroso. Y también ideó Prieto los enlaces ferroviarios entre las estaciones del Norte y del Mediodía, y construir al Sur otra nueva y completar todo este sistema con una estación subterránea en el centro de Madrid. Todo ello permitiría un servicio funcional y barato hacia la Sierra de Guadarrama..."⁷.

Otros autores se refieren a este tema con introducciones en las que figuran frases tan significativas como:

"el amor de las masas a la montaña sólo precisaba la revolución de 1931 (...)" Con la República, en corto número de meses, se acentuó notablemente en las clases populares el deseo de viajar y desplazarse los días festivos a las maravillosas cordilleras próximas a las grandes ciudades como Madrid" "Saturno, el dios democrático, se tragó a la juventud de cuello almidonado y levita. España mudaba de piel. (...) Madrid se vaciaba los domingos en las espléndidas sierras adyacentes y en sus melancólicos alrededores, y si no era mayor la muchedumbre aficionada al deporte alpino, y al excursionismo, ello se debía a la parvedad de las comunicaciones, de todo punto inadecuadas a las nuevas necesidades. El afán de regenerarse individual y colectivamente a favor de los estímulos morales y económicos que ofrecía la República, era uno de los signos más alentadores de la nueva situación"⁸.

Desde luego es importante tener en cuenta la influencia de los hombres y mujeres de la Institución Libre de Enseñanza, que fomentaba las excursiones y la vida al aire libre, pero tampoco se debe perder de vista la transcendencia de la ley del descanso dominical. Lo cierto es que Madrid, "se vaciaba los domingos en su sierra" y como comentaba un artículo de prensa "de pronto porque ha sido una transformación rapidísima, el madrileño decide salir al campo". Según A. del Campo:..." la fuerza es ya irresistible, y como ola avasalladora se invaden los campos a la par que se despuebla Madrid durante unas horas, y este hecho nos acerca al es-

⁷ J. S. VIDARTE: "Las Cortes Constituyentes de 1931-1933 (Testimonios del primer secretario del Congreso de Diputados)" Barcelona, 1976, pág. 375.

⁸ A. RAMOS OLIVEIRA: "Historia de España, México, 1952, pág. 151.

píritu y a las costumbres de Londres mucho más que los trajes de nuestros "dandies"..."⁹.

Lejos, muy lejos, quedan aquellos miedos de los madrileños que se escondían bajo sus capas y temían la posible higienización de la villa que Sabattini propuso, por miedo a que el viento guadarrameño, libre de todo impedimento, se abriera paso y les calara los huesos. Incluso llegaron a creer "que su inmundicia era saludable porque enrarecía la atmósfera y evitaba el peligro de los aires finos del Guadarrama"¹⁰. Si esto nos parece una exageración, también nos resulta extraño que no muy entrado el siglo actual ya se hablara de "asfixias urbanas" y se pensara en los montes del Guadarrama como lugar donde buscar el necesario "equilibrio espiritual...".

Lo que me propongo reflejar, ya centrando más el tema, es la importancia de unos planes como los que se pensaban acometer en tiempos de la II República, que por avatares de la historia se vieron abocados al fracaso y al olvido. Me parece ciertamente interesante que, además de tratar estos proyectos concretos de los distintos gobernantes de la II República, se traigan aquí a colación toda una serie de propuestas que no fueron atendidas pero sí que ayudaron a formar el suficiente ambiente como para que el tema de las comunicaciones con la sierra y su posible acercamiento a la capital, fuera una preocupación constante y subyacente. Y más aún, por lo que se desprende de los proyectos que he leído, me interesa señalar cómo la necesidad de establecer comunicaciones con la Sierra, no sólo fue un asunto muy debatido durante años, sino que, además, se llegó a ampliar la visión del problema al plantearse que, al mismo tiempo que se pondría en contacto al pueblo de Madrid con la Sierra, se podría llevar a cabo un plan de conjunto que, abarcando el problema en su totalidad, llegara a plantear una actuación más amplia en el territorio: la sierra se colonizaría y los accesos se aprovecharían para establecer una auténtica ciudad lineal.

Por ello me parecería erróneo empezar este discurso sin remitirnos a aspectos tan importantes como las propuestas, en 1913, de la Compañía madrileña de urbanización, que intenta "llevar el ferrocarril al corazón de la Sierra" y "construir en aquellas montañas una red de tranvías eléctricos, que hagan conocer, frecuentar y admirar como es debido aquellos hermosos parajes". Aquí habría que hablar de la importancia de hombres como Hilarión González del Castillo quien no cesa en su intención de adaptar las teorías de la ciudad-jardín inglesa así como la idea de Arturo Soria de ciudad lineal¹¹.

⁹ Ver: "Derivaciones de los enlaces ferroviarios" en *Heraldo de Madrid* de 1-IX-33, pág. 16, y M.O.P.: "Conferencia del Ingeniero de Montes A. del Campo". Madrid, 1933, pág. 12.

¹⁰ F. CHUECA GOTIA: "Madrid y las reformas urbanas de Carlos III" en "Urbanismo e Historia urbana en el mundo hispánico", 2.º Simposio coordinado por A. BONET CORREA 1982). Madrid, 1985, pág. 927.

¹¹ Abogado y diplomático, Hilarión González del Castillo, fue "el más culto y preparado teórico de la ciudad lineal". Podemos seguir sus trabajos en revistas como "*La Ciudad Lineal*" o "*La Construcción Moderna*", trabajos que "acreditan la cultura de su autor y su capacidad, tanto de asimilación del

No sólo habla de transformar la Sierra de Guadarrama en un gran parque nacional, ni del ferrocarril directo a la Sierra, sino que habla de un auténtico plan colonizador. "Para ese plan colonizador que contaría con medios de transporte y de locomoción, rápidos, económicos, frecuentes y cómodos, y que tendría a uno de los lados una gran urbe populosa, defectuosísima, necesitada de razonable ensanche y gran mercado consumidor y al otro una sierra encantadora, que nos brinda generosa, inagotable, sus aguas, sus nieves, sus bosques, sus canteras, la belleza variadísima de sus paisajes, sus aires purísimos y su ambiente diáfano, debemos aplicar la idea más hermosa y más fecunda que ha nacido en nuestra época: la ciudad jardín... (...) Aplicada en grande por la soleada, hermosa y desierta campiña que se extiende entre Madrid, congestionado, y la sierra, venero inagotable de salud, de encantos y de riqueza, la ciudad-jardín podría adoptar alguna de las muchas formas a que se presta esta forma de arquitectura de ciudades y de colonización y repoblación de campos. Ya la forma de la "garden city" inglesa, con ciudades-jardín satélites, como Letchworth y Welwyn, en las afueras de Londres, ya la "garden city" norteamericana, preconizada por R. Whitten, ya la forma española, concebida por Soria, de amplia barriada desarrollada a ambos lados de una gran avenida que sirve de eje a la ciudad" ¹².

Cree además que se debe materializar la idea y "convocar a un concurso internacional de anteproyectos referentes a la comunicación de Madrid con la sierra de Guadarrama por medio de una amplia avenida que sirva de eje a una grande, hermosa y originalísima ciudad-jardín colonizadora" ¹³. Nos informa también de que lo que él viene demandando insistentemente, es decir "la conversión del Guadarrama en parque nacional y la construcción de un ferrocarril entre Madrid y la sierra se combinen con un plan de colonización integral que en una u otra forma aplique la ciudad jardín", había sido pedido ya, tanto por la técnica municipal, como por la Compañía madrileña de urbanización, así como por Miguel Alcalá, autor del proyecto de ferrocarril de Madrid a la Sierra por Fuencarral, Colmenar Viejo y Chozas de la Sierra.

Alcalá dice en su Memoria: "... es evidente que el terreno que cruza la línea es el más apropiado para el desenvolvimiento de Madrid, para la creación de lo que se ha dado en llamar ciudades satélites, por lo que, aparte de una colonia o pobla-

momento urbanístico europeo, como de síntesis para elaborar sus propias conclusiones en relación con la linealidad urbana, a cuya defensa se entregó": FERNANDO DE TERAN: "Planteamiento urbano en la España Contemporánea". Barcelona, 1978, pág. 74.

¹² H. GONZÁLEZ DEL CASTILLO: "Madrid y la Sierra de Guadarrama", en *La Construcción Moderna* de 15-II-29, pág. 33.

¹³ H. GONZÁLEZ DEL CASTILLO: "La ciudad-jardín Madrid-Guadarrama" en *La Construcción Moderna* de 15-III-29, pág. 66. Continuamente está insistiendo en aplicar para este plan de colonización las doctrinas que UNWIN expone en el Greater London en sus dos memoranda: el referente a espacios libres y el que se refiere a "Ribbon development and sporadic building".

do que denominamos Madrid-Sierra en el abierto circo de que es seno la enhiesta cortina de Cuerda Larga y brazo amplio la maravillosa rampa de encaje de las Pedrizas, se estudiará el emplazamiento de algún núcleo urbano parecido a las barriadas y burgos campestres británicos”¹⁴.

En 1931 las nuevas hectáreas de espacios verdes, antes propiedades reales, que Madrid conquistó para sus vecinos cuando la ciudad pasa de ser Corte a capital de República, son importantes: el monte de El Pardo, La Casa de Campo, el campo de El Moro, etc... pero los técnicos municipales que redactan el Plan de Extensión, en 1931 entienden que no son suficientes y determinan (curiosamente por estas mismas fechas existen asimismo diferentes propuestas de los concejales socialistas encaminadas a los mismos objetivos)¹⁵ la creación fuera del término municipal, especialmente en la sierra de Guadarrama y ribera del Jarama, de “terrenos reserva protegidos para el futuro” y “nuevos espacios libres frente a los económicamente caros del plan Zuazo”¹⁶.

Ya hemos visto más arriba cómo una de las principales obsesiones de Indalecio Prieto, cuando se propone acometer los planes de enlaces ferroviarios de Madrid, es acercar, con la creación de un servicio ferroviario, rápido y barato, la sierra a Madrid: hacer de ella un barrio más del Extrarradio madrileño. El Ministro estaba

¹⁴ H. GONZÁLEZ DEL CASTILLO: “Madrid y la Sierra de Guadarrama” en *La Construcción Moderna* de 28-11-29, pág. 50.

Curiosamente, los proyectos de Alcalá son defendidos por los concejales socialistas quienes ven “con suma complacencia” y “encuentran acertado” además “el plan de conjunto de D. Miguel Alcalá para el desenvolvimiento integral de Madrid” (Ver: *Boletín del Ayuntamiento de Madrid* de 28-1-31, pág. 1008).

M. Alcalá fue secretario del “Comité de Grandes iniciativas pro Madrid y su Comarca”. He encontrado en el Archivo Julián Besteiro de la Fundación Pablo Iglesias (AJB 230-31. B.) correspondencia que desvela en cierto modo la simpatía de Besteiro por los planes de Alcalá. Por el contrario Indalecio Prieto no parece sentirse atraído en absoluto al decidirse por el proyecto del Ingeniero Reyes a la hora de acometer sus planes de enlaces ferroviarios.

¹⁵ Ver: “La Sierra de Guadarrama parque de Madrid. Iniciativa de un redactor de “*El Sol*”. Enrique Mullor Quesada, recogida por los concejales socialistas” en *El Sol* de 5 de Octubre de 1932, pág. 3. También: MULLOR QUESADA: “Los Socialistas y el Guadarrama” en *El Sol* de 9-X-32.

El grupo socialista del Ayuntamiento había suscrito una proposición “Interesando que el Ayuntamiento se dirija, con carácter urgente, a las compañías ferroviarias y al Ministro de Fomento para solicitar el establecimiento de trenes rápidos y cómodos a la Sierra y a los pueblos de más interés artístico y turístico que rodean a Madrid, a precios reducidos a fin de estimular la afición al campo” en *Boletín del Ayuntamiento de Madrid* de 13 de Mayo de 1931.

¹⁶ También los técnicos que elaboran el Plan de Extensión de 1926 sugieren que “el habitante que vive y trabaja en el estruendo de la gran urbe, debe volver a la naturaleza para recobrar el beneficio espiritual, brindandonos para ello excepcionales ventajas las incomparables sierras de Guadarrama y Gredos” (Ver “Madrid y la Sierra de Guadarrama”, op. cit, pág. 49).

En cuanto a la cita de los Técnica municipal de 1931, consultar J. DE LORITE: “Informe sobre el Plan General de Extensión de 1931”. Madrid, 1932, pág. 121.

especialmente encariñado con esta empresa y la consideraba "la más transcendental desde el punto de vista social". A su modo de entender, el que por el precio artificial que había adquirido el terreno "las gentes humildes tuvieran que buscar refugios dignos de bestias" era inadmisibles en una ciudad que, como Madrid, tenía todos los ensanches posibles, pudiéndose casi apropiarse de la Sierra de Guadarrama, haciendo de ella un barrio más de la capital. Así se habilitarían una serie de zonas lejanas: "... mi concepción —decía Prieto— es que Madrid de el salto a gran ciudad que necesita. Algo que permita una vida parecida a la de Londres. La jornada de trabajo en la ciudad, y el hogar, es decir el sitio de tranquilidad y reposo, a 20 ó 40 kilómetros de distancia" ¹⁷.

En el Ministerio de Obras Públicas se pensaba en algo más que conservar, proteger y convertir la Sierra en Parque Nacional: también era preciso hacerla habitable: "... habría que pensar en la creación de una zona urbana, la colonización de la Sierra, llevar Madrid a la Sierra y pasar esta, de hecho, a formar parte íntegramente de la capital de España". Porque, a pesar de que la capital contara con una superficie de espacios verdes ochenta y siete veces mayor de la que se destinaba al pueblo antes del advenimiento de la República, Madrid seguía teniendo barriadas enteras de población que no contaban con ninguna hectárea de espacio arbolado. Esto, unido al valor que los terrenos alcanzaban en el centro de la ciudad, hacía que el vecindario madrileño viviera en situación de hacinamiento y falta de higiene, sin sol, ni aire... Por ello el Estado trataba de buscar terrenos, de controlar su valor y de atenuar el efecto de la especulación, procurando, en suma, posibilitar la higienización de la vida de la capital de España. Y es que la especulación de los solares de Madrid —según J. del Campo— debería reputarse "como un asesino de acción mucho más eficaz que las pulmonías que nos envía el Guadarrama" ¹⁸.

Todo ello sin menoscabo para el paisaje y sin pensar que la vegetación desaparecería ya que "dentro de las 16.573 hectáreas que miden los montes citados, hay sobrado terreno para emplazar cómodamente a la vigésima parte de la población de Madrid sin necesidad de cortar un sólo árbol, porque los claros, los calveros y, en suma, las porciones sin vegetación son tan extensas que lo consienten" ¹⁹.

Puesto que en el preámbulo del Decreto de 14 de Diciembre de 1932, por el que se crea el Gabinete Técnico de Accesos y Extrarradio, se hacía constar la preocupación por solucionar "el magno problema del Extrarradio" y el Ministro consideraba la Sierra como extrarradio..., una de las funciones primordiales del citado Gabinete consistía en mejorar todo el sistema de accesos a la Sierra. Pero además, por Decreto dado en Madrid el 4 de Agosto de 1933, se le encomendaba al Gabinete

¹⁷ "El porvenir de Madrid. El Ministro de Obras Públicas nos explica sus planes" en *Blanco y Negro* 15-I-33.

¹⁸ M.O.P.: "La Sierra de Guadarrama al servicio de Madrid". Madrid. 1933, págs. 14 y 15.

¹⁹ *Ibidem*, pág. 19.

la utilización como parque público de los montes comunales de la vertiente meridional del Guadarrama”.

El tema de las comunicaciones con la Sierra había sido tratado profusamente con anterioridad puesto que se consideraba fundamental dotar a la ciudad de un acceso directo a la Sierra de Guadarrama. Pero los técnicos publicaban sus proyectos sin que tales soluciones llegaran a cristalizar²⁰. El problema se planteaba en términos económicos en unos momentos en que se evidenciaba cada vez más la rivalidad entre la tracción mecánica por carretera y el ferrocarril. Casi todos los proyectistas estaban de acuerdo en que la solución más viable sería la construcción de autopistas, autovías, o calzadas a la Sierra, pues, hasta entonces, ningún proyecto de ferrocarril a la Sierra había logrado ser financiado. Lo que sí se aceptaba unánimemente era la electrificación de los ya existentes.

Por ser la carretera de la Coruña la más frecuentada de cuantas rodeaban a Madrid, y por aumentar cada vez más el número de personas que accedían a la Sierra, era insuficiente a todas luces el sistema de accesos al Guadarrama. Según A. HIDALGO Y F. TERAN: el sistema de comunicaciones que ligaba a Madrid con la Sierra era imperfecto ya que “los ferrocarriles y las carreteras si bien es cierto que permiten establecer aquellas, lo hacen de un modo indirecto. Estas vías no fueron trazadas para dar acceso a los lugares indicados para el goce y disfrute de la serranía; son vías que forman, en su mayoría, parte del sistema radial de comunicaciones de la península, y por razones económicas conducen a los puntos más accesibles del sistema montañoso, que no son ni los más próximos ni los más adecuados”. Por otra parte, la zona, por la ausencia de actividad industrial y riqueza agrícola, era más bien apta para el establecimiento de zonas residenciales. La inexistencia de establecimientos fabriles y explotaciones agrícolas no podía crear un tráfico permanente, el tráfico sería entonces el de aquellos viajeros entre Madrid y la Sierra. Por todo ello consideraba la solución más apropiada la construcción de una autopista hasta Las Rozas. Dicha vía estaría entendida como arteria principal, estableciendo una serie de derivaciones y adoptando un sistema de ramificación a los lugares más frecuentados (El Escorial, Manzanares el Real, Navacerrada...) En definitiva: realizar un plan de conjunto que abarcara el problema en su totalidad evitando soluciones parciales²¹.

²⁰ Ver, entre otros, los siguientes artículos: M. LUCINI: “El problema ferroviario de la “banlieu” de Madrid” en *Ferrocarriles y Tranvías* II-1933, págs. 13-15. E. KOWALSKY: “Autopista para paso del Guadarrama” en *Revista de Obras Públicas* I-VI-32. J. DE BUENAGA: “La comunicación de Madrid con la sierra de Guadarrama” y “La autopista del Guadarrama” en *Revista de Obras Públicas* de 15-X-31, págs. 424-5 y 15-XI-32 y I-XI-33, págs. 473. J. PAZ MAROTO: “Autopista para paso del Guadarrama” en *Revista de Obras Públicas* de I-XI-33, pág. 473. A. HIDALGO Y F. TERAN: “Las comunicaciones de Madrid con la Sierra de Guadarrama” en *Ingeniería y construcción* XII-1931, págs. 715-721.

²¹ Ver A. HIDALGO Y F. TERAN, op. cit, pág. 716. Incluso estos ingenieros de caminos llegan a decir en relación a su proyecto de “calzada directa de Madrid a la Sierra de Guadarrama”: “La Calzada, con toda

Como ya hemos hablado anteriormente de los planes de Indalecio Prieto, quizá se entienda mejor ahora la preferencia de Prieto por el proyecto del Ingeniero Reyes y la desestimación de los demás presentados ²².

Quiero, por último, hacer una referencia al Plan Regional redactado en plena guerra por los técnicos del Comité de Reforma, Reconstrucción y Saneamiento de Madrid y prolongado por Julián Besteiro, presidente del Comité. En él se hace una alusión importante al proyecto de las Playas del Jarama. EL GATEPAC presenta a Prieto un proyecto de "ciudad verde" a orillas del Jarama y según Terán sabemos que Prieto se interesa por el proyecto y "pensó realizarlo gracias al control que desde el Ministerio podía ejercer de la cuenca hidrográfica correspondiente" ²³. Tanto este proyecto como el de "la utilización como parque público de la vertiente sur del Guadarrama" quedaron en suspenso con la llegada de radicales y cedistas al poder a pesar de que de este último, al parecer, se había afirmado que "no existiría gobernante capaz de frustrar anhelo tan razonable y atendible" ²⁴.

Para los técnicos del Comité, la Sierra de Guadarrama, lógicamente, había de estar afectada por el Plan Regional, "ya que en estas zonas deben asentarse las ciudades-parques o ciudades de verano que serán necesarias y que no pueden sustraerse al control del Plan, puesto que su trabazón con Madrid ha de ser absoluta" ²⁵. Además todos los pueblos que quedaran incluidos en la zona de parque regional, estarían sometidos a las restricciones que sobre crecimientos, modificaciones y ordenanzas se fijaran en ellos... En otro punto se habla únicamente del establecimiento, con la terminación del Madrid-Burgos y su enlace Colmenar-Villalba, de una serie de colonias veraniegas a lo largo de esa parte de la Sierra de Guadarrama.

Por lo tanto y posiblemente con una visión más realista, se habían acabado, incluso en un proyecto como este Plan regional (más que utópico, frustrado), todas aquellas ideas de "colonizaciones de la sierra" o "autopistas colonizadoras" que posibilitaran ciudades lineales etc. Quizá la respuesta la tenemos en el primer párra-

clase de facilidades para la construcción de viviendas y para su fácil comunicación, cruzando los parajes más bellos de los alrededores de Madrid se convertiría pronto en una verdadera Ciudad Lineal".

²² M. AGUILAR en su artículo "Los enlaces ferroviarios de Madrid (*Revista de Obras Públicas* 15-X-33, p. 441-445, realiza una sucinta reseña de los proyectos existentes. Entre ellos se halla el anteriormente mencionado de M. ALCALA quien, después de aceptar Prieto la solución REYES, sigue insistiendo en demostrar como hubiese sido la suya la solución apropiada. Ver: "La estructura ferroviaria de Madrid" y "El enlace ferroviario de la ciudad y la línea directa a Burgos" en *La Libertad* de 1-I-33, pág. 4 y 14-III-33, pág.5.

²³ F. DE TERAN: "Notas sobre la "ciudad-verde" del Jarama. Estudio inédito del GATEPAC" en *Ciudad y Territorio* IV-1972, pág. 35 y ss. Ver también el estudio de. C. SAMBRICIO sobre García Mercadal. Madrid, 1982.

²⁴ "Denvaciones de los Enlaces Ferroviarios" en *Heraldo de Madrid* 1-IX-33.

²⁵ "Esquema y bases para el desarrollo del Plan Regional de Madrid". Madrid, 1939. pág. 90.

fo del texto "Esquema y bases para el desarrollo del Plan Regional" donde se nos advierte cómo "el más urgente de los trabajos encargados al Comité es sin duda, el de redactar un Plan Regional de la Capital de España que encace y organice, dentro de normas técnicas, el crecimiento probable de la Ciudad despues de la guerra". Ya no cabía lugar para las ensoñaciones. Probablemente el camino que separaba el Puerto de los leones de la ciudad Universitaria no fuera en esos momentos el ídneo para el establecimiento de ninguan "ciudad-jardín". No al menos en aquellos momentos. Y ahora ya es demasiado tarde.