

EL DESARROLLO URBANO DE MADRID Y EL PROBLEMA DE LA LOCALIZACION INDUSTRIAL

(Conferencia pronunciada en el Museo Municipal el día 1.^o de febrero de 1930 por
D. Manuel Martínez Angel, arquitecto.)

Con toda la admiración e interés que merece una labor tan considerable, realizada, además, en un brevísmo plazo, hemos tenido ocasión de observar y de estudiar en algún detalle la magnífica Memoria y los variados planos y estadísticas gráficas expuestos al público madrileño en la que fué capilla del viejo Hospicio, compendio de los trabajos llevados a cabo por la Oficina de Información de la Ciudad, como base preparatoria para el concurso anunciado por nuestro Ayuntamiento con el loable fin de poder convertir algún día a la capital de España en una de las más hermosas urbes del viejo continente.

Cuando fui invitado, en nombre del señor Alcalde, por mi querido compañero, alma de esta empresa grande, el arquitecto municipal don Eugenio Fernández Quintanilla, para honrarme ocupando esta tribuna, pensé, al elegir un tema con que molestar vuestra atención, en un asunto que, además de relacionarse más íntimamente con mis conocimientos profesionales, fuera poco conocido, o lo menos vulgarizado; tema que sirviera, asimismo, de orientación para resolver en su día el problema de la expansión urbana de la corte y su necesario progreso industrial.

Elemento auxiliar e inspirador de esta disertación ha sido, desde luego, el notable plano, cuya consulta podéis hacer en la Exposición citada, que muestra gráficamente, con especial acierto, la localización en el momento presente de las industrias madrileñas; correspondiendo su variada gama de colores a los diferentes grupos o clases de nuestra producción, pues, no obstante ser las características de la industria de Madrid su variedad extraordinaria—propia de tan importante centro de consumo—, y la insignificancia de la mayor parte de sus numerosos talleres y fábricas, es factible, sin embargo, agruparlos en determinados núcleos de industrias afines.

Estudiando tan interesante gráfico, al más profano le es fácil observar que las industrias dominantes en Madrid son las de la alimentación, vestido, mobiliario, oficios de la construcción y artes gráficas, por el carácter anteriormente expuesto de gran centro urbano consumidor, que es justo corresponda a una ciudad de cerca de un millón de habitantes, y las que casi en su totalidad figuran enclavadas dentro del casco de la villa o en la primera zona del ensanche.

Por otra parte, llama más la atención todavía la localización de las fábricas o talleres de mayor importancia, en particular los ramos de la metalurgia, productos químicos y materiales de construcción, en determinados distritos de la población, cuya densidad indus-

trial resalta a primera vista. Tal ocurre con el amplio sector que se extiende por el sur y suroeste de los límites de la villa, a partir de la Puerta de Toledo, formando la ancha faja que comprenden las Rondas y el río Manzanares, y en la que destacan los barrios de las Delicias y el Pacífico y la inmediata barriada del Puente de Vallecas, que de hecho pertenece a Madrid.

Puede lógicamente deducirse de aquí que ese emplazamiento de fábricas y talleres no obedece a la casualidad o al mero capricho de sus constructores. Aparte de razones de economía por el menor valor del terreno, existen, sin duda, exigencias legales que obligan a ciertas industrias, por su carácter de insalubres, peligrosas o simplemente incómodas o molestas para el vecindario, a cumplir ciertos requisitos que traen como consecuencia la localización de las mismas a determinadas distancias de los núcleos urbanos más poblados.

Varios aspectos fundamentales se ofrecen para este estudio; de una parte, el concepto legal de esas industrias y otras limitaciones impuestas por el derecho público español y más particularmente por las Ordenanzas municipales de la villa, analizando los sistemas, unos preventivos, represivos otros, que suelen seguirse en la regulación de las mismas, para llegar a establecer la precisa relación entre el gran Madrid, ciudad de urbanización perfecta, con el gran Madrid industrial que todos deseamos.

ANTECEDENTES DE ESTE PROBLEMA

I. El valor industrial de Madrid y su desenvolvimiento.

Madrid, por razones políticas e históricas, como capital (artificial en su origen) de las Españas, mereció siempre el concepto de ciudad burocrática, de holganza y despilfarro. El mundo palaciego y aristocrático, la centralización administrativa y feudo político fueron, en efecto, durante siglos, su principal característica y el mayor auge de su prestigio.

A la corte vienen a solicitar destinos del monarca o de los grandes magnates los llamados pretendientes; se intriga en los salones, se murmura sobre los acontecimientos de la monarquía. Los aventureros, tan magistralmente vistos a través de la novela picaresca, encuentran en la corte fácil asilo a sus truhanerías u ocasión para alcanzar favores de señores poderosos que ríen sus picardías o agradecen sus lisonjas rastreñas. Pero ni en todo el siglo XVI, cuando consigue el antiguo *Magérat* la categoría de corte, ni en el siglo siguiente, en

que su prestigio cultural es tan grande, apenas su industria merece tal nombre.

Otras viejas ciudades de la misma Castilla y de otras regiones, y hasta pueblos de modesta alcurnia, poseen, en el aspecto industrial, más sólida y reconocida fama. Segovia, con sus paños; Ocaña, con sus guantes famosos; Toledo, con sus sombreros y sus armas; Ajofrín, por sus espuelas; Murcia, Valencia y Sevilla, con sus ricas sedas; Bargas, Talavera y tantos otros, surten a la villa de los productos que fabrican, siendo innumerables los artículos que recibe, asimismo, del extranjero, particularmente de las otras Españas (Flandes, Italia), llenando los comercios lujosos de la capital los vidrios de Venecia, los tejidos de Carignan, las medias rojas de la Inglaterra, los zapatos ponleví de Saboya, etc., etc. Hasta en el aspecto cultural, en cuanto se relaciona con la industria, pasa Madrid por el bochorno de que su primera imprenta se establezca en 1567, es decir, más de un siglo después de venir funcionando en otras ciudades de España: Barcelona, Valencia y Zaragoza.

Era aquella sociedad tan exquisita, tan hidalga, que en los últimos años del siglo XVII, coincidiendo con la total decadencia de nuestras pasadas grandezas, consideraba, no ya un defecto, sino casi un estigma, el ejercicio de la industria.

Con el advenimiento de los Borbones en el siglo XVIII, da principio nuestro renacimiento económico, siendo de gran interés las medidas tomadas por Felipe V, Fernando VI, y sobre todo, por Carlos III, para conseguir el incremento industrial de España, en particular el de la corte.

Las reales fábricas de tapices, Casa Fábrica de la China, en el Retiro, y la famosa Platería de Martínez, son prueba elocuente de ello, pues los artículos elaborados en aquellos famosísimos talleres gozaron, con justicia, de universal renombre. Establecieronse también importantes fábricas particulares de telas finas, curtidos, jabones, azulejos, orfebrería, instrumentos musicales, alfarería, mantas, sargas, tafetanes, rulos, etc., etc.

“Por más fértil que fuera toda la provincia de Madrid—dice, sin embargo, Larruga en sus conocidas Memorias, publicadas en 1787—, nunca estará bien poblada si no se halla unida la industria con la agricultura. En Madrid—añade—se halla una multitud de nobles, unos opulentos, otros ricos y mucha parte pobres, que no contribuyen poco a la decadencia de su población, a la agricultura, al comercio y fábricas.”

Es curiosa la coincidencia en esencia de esta opinión del notable economista, sostenida en las postimerías del siglo XVIII, con lo dicho en 1899, al finalizar el siglo siguiente, por el gran patriota Macías Picavea en su “Problema Nacional”: “Madrid, la capital del Estado—dice—, no es una de esas poderosas ciudades industriales o mercantiles a la moderna, como Londres... Es más bien un gran foco político.. Su urbanización muestra por doquier esenciales y numerosas deficiencias.”

En 1844, según Mesonero Romanos, en su “Manual

histórico-topográfico-estadístico”, existen en Madrid 1.563 industriales para una población aproximada de 216.000 habitantes, y de ellas, conforme al curioso detalle que nos da don Pascual Madoz en su popular “Diccionario geográfico”, sólo merecen el nombre de verdaderas industrias unos cincuenta establecimientos, entre otros, aparte de las ya citadas reales fábricas de tapices, porcelana del Retiro y la Moncloa y la Platería de Martínez, otros varios dedicados a la elaboración de alfombras, tejidos, carrozales, bujías esteáricas, botones, cerveza, licores y jarabes, papel jaspeado, fundición de hierro, maquinaria y cerrajería, grabado, estampación y arte de imprimir. El número total de obreros, aproximado, de estas grandes industrias sumaba alrededor de unos 1.500, dato bien significativo para indicar la escasa importancia industrial de Madrid.

En 1854, el mismo Mesonero da un censo de 2.722 industriales para una población de 231.866 habitantes. Hay que adelantar que en aquella fecha las estadísticas eran bastante caprichosas. La población obrera resultaba en las grandes industrias de mayor consideración, sumando a la de aquellos establecimientos de que nos habla Madoz la referente a la fábrica de tabacos, que en 1855, según datos de Mesonero, era de 3.000 operarias, más la correspondiente a las fábricas de pólvora y gas del alumbrado.

“La industria de Madrid, por muchas causas que sería prolífico enumerar—nos dice el mismo Mesonero—, y más principalmente por la escasez de agua y carestía de combustibles y mano de obra, está limitada generalmente a surtir las necesidades del vecindario, sin haber apenas fabricación que en concepto de tal haga comercio exterior con sus productos.”

Y así, poco más o menos, llegamos a 1868. En aquella fecha, un resurgimiento entusiasta acompaña al pueblo español consciente. La revolución acaba de triunfar, y entre los ilustres hijos de Madrid emigrados por anteriores acontecimientos figura Fernández de los Ríos, a quien no afanes de exaltada ciudadanía, ni demagógicas ideas a la sazón imperantes, ni la distancia en lejanas tierras extrañas, que tantas cosas borra, pueden arrancar de su memoria el recuerdo pleno de nostalgia, de sentida añoranza, por su Madrid lejano, por esta coronada villa, tan llena de defectos, tan necesitada de reformas para ser algo grande y bello, pero que posee ese misterioso atractivo de las mujeres poco agradadas, ante las que los más exigentes escudriñadores de la belleza femenina, sin saber por qué, sin poder explicárselo, se sienten subyugados y se rinden a sus desconocidos encantos.

Fernández de los Ríos reconoce a Madrid faltó de elementos para ser un gran pueblo industrial, pero cree que “podría convertirse en un importante centro productor, si la Administración y el vecindario cambian la apatía en que viven por una iniciativa y una actividad como se necesita”.

Una decadencia marcada, más que un resurgimiento, se deduce del detenido análisis que nos hace de la capacidad industrial de la corte.

Ya ni siquiera funcionan en su época aquellas antigüas factorías que hicieron famosa la industria madrileña. Las fábricas de loza del Retiro y la Moncloa cerraron sus puertas para siempre, y la Platería de Martínez y la real fábrica de tapices se encuentran en plena degeneración.

Todavía en 1906, por los días aquellos en que Madrid celebra con gran júbilo el matrimonio de Su Majestad el Rey de España con la Princesa Victoria Eugenia de Battenberg, escribe el señor Sabas Muniesa, refiriéndose a la industria madrileña: "Según los datos publicados por la Dirección de Contribuciones, hay una baja considerable de contribuyentes, y aun cuando han pasado algunos de la clase cuarta a la tercera, por el empleo de máquinas, cualquiera que fuese su importancia, siempre resulta una gran disminución. En el año 1904—añade—, últimos datos publicados, las bajas de la contribución industrial arrojan un total de 1.609 industriales".

La guerra europea deja sentir sus efectos en la industria madrileña, como en el resto del país, y un marcado progreso se verifica en estos últimos quince años.

Si se celebrase hoy una Exposición de la producción madrileña, en forma análoga a la que en 1907 organizó el llorado don Alberto Aguilera, la sorpresa sería ahora mayor que entonces para propios y extraños. Actualmente el censo industrial de Madrid, capital, se eleva a cerca de 9.000 industriales, con una población obrera, exclusivamente de la producción, que rebasa los 100.000 individuos de ambos sexos.

Madrid, como ciudad, ha dado en pocos años un avance bien perceptible, y algo análogo ha ocurrido con sus industriales en el mismo período.

Si es un hecho evidente su urgente reforma urbana, a fin de convertirle en la gran ciudad soñada por todos, no debe olvidarse nunca en esa expansión futura las posibilidades de su desarrollo industrial para hacer también de la corte un centro productor de categoría.

Las cosas han cambiado bastante desde los lejanos días en que ilustres madrileños y economistas insignes sintieron este afán laudable. El agua, el carbón, la apatía de los habitantes, no ofrecen hoy los conflictos de entonces. La moderna técnica industrial, basada en la energía eléctrica, no precisa tan necesariamente de aquellos elementos. El madrileño de ahora trabaja en su mayoría. El comercio y la industria emplean una masa de población tan importante como la de la nobleza, burguesía y burocracia. Son otros los tiempos aquellos de Larruga, tan remotos, y aun los de Macías Picavea, tan cerca de nosotros. Por tal motivo es, no sólo de actualidad, sino oportunísimo, este gran concurso de expansión de la ciudad que organiza en estos momentos nuestro Ayuntamiento, y por nuestra parte consideramos digno de estudio por igual motivo este problema de la localización de las industrias en los proyectos de expansión urbana, que constituye el asunto primordial de esta conferencia.

II. Proyectos de ensanche de Madrid, en los que se inicia, aunque tímidamente, la resolución de este problema.

Desde que Madrid es corte hasta la primera mitad del siglo XIX, la organización gremial impera, como en la mayoría de los países, en la capital de España, en todas las manifestaciones de la producción y del comercio.

En relación con el problema que estudiamos, ofrecen extraordinario interés los acuerdos de los diferentes gremios de la corte de situar sus talleres en determinadas calles o barrios, apareciendo conjuntamente en distintos lugares de la población los del mismo oficio, a modo de curioso precedente de las modernas *zonas verdes*, o núcleos urbanos industriales que se recomiendan en las ciudades modernas. Todavía en el callejero tradicional de la villa se conservan varios nombres de aquellas famosas agrupaciones de comercios y fábricas. Las populares y céntricas calles de Bordadores, Cuchilleros, Latoneros, Hileras, Tintoreros, Esparteros, Cedaceros, Ribera de Curtidores, etc., etc., sirven de ejemplo.

En los albores del siglo XIX, como consecuencia del influjo de la revolución francesa, la vieja y secular institución gremial pierde su sólido prestigio. El principio de "libertad industrial" domina, y, como consecuencia, el Estado y los Municipios se atreven a oponerse frente a aquellas amplias facultades concedidas antes por el Poder público a los organismos gremiales. En 8 de junio de 1813, cuando los ideales de la revolución imperan en España, un decreto establece el principio de la libertad de establecimientos de fábricas, disponiendo que todos los españoles y extranjeros avecindados o que se avecinen en los pueblos de la monarquía podrán libremente establecer las fábricas o artefactos de cualquier clase que les acomode, sin necesidad de permiso ni licencia alguna, con tal que se sujeten a las reglas de policía adoptadas o que se adopten para la salubridad de los mismos pueblos. Este curioso decreto, restablecido por ley de 6 diciembre de 1836, garantizó en España el indicado principio de la libertad de industria, que terminó con todas las trabas y restricciones impuestas por los antiguos gremios.

Sin separarnos de nuestro tema, es fácil observar cómo este principio de libertad, que supone un innegable avance para el desenvolvimiento industrial de los pueblos, en lo que a la localización de las industrias se refiere, significa un retroceso, o por lo menos un obstáculo, al problema de la expansión urbana, en relación con el crecimiento industrial de las ciudades. Surgirán las preocupaciones, dignas de alabanzas, de los Municipios y del Estado mismo por defender la salubridad pública, con las consiguientes restricciones a esa libertad industrial, según vemos en las leyes antes citadas. Mas intimamente sentido, los Municipios, en su no menos justo afán de defender, además de la higiene pública, la seguridad personal de sus habitantes, y hasta su tranquilidad, paz y sosiego, conceptua-

rán a ciertas industrias como insalubres, peligrosas, incómodas o molestas, y las restricciones aumentarán paulatinamente a medida que el natural desarrollo industrial de los pueblos vaya creando nuevas modalidades de la producción que, por sus condiciones, merezcan ser incluidas en ese "índice" municipal de industrias malsanas, atentatorias a la seguridad personal del ciudadano o simplemente incompatibles con la tranquilidad de todo hogar vecino a ellas.

El primer proyecto de ensanche de Madrid, que no pasó de generosa idea, en que se roza la resolución de este asunto, se remonta al año 1830, y es su autor el ilustre patrício, admirable por tantos conceptos, don Gaspar Melchor de Jovellanos. Es entonces cuando este problema empieza a verse, o a iniciarse al menos, con un criterio más moderno y progresivo, como verdadero antecedente científico de esta cuestión.

Dice Jovellanos en su obra "Impresión de Madrid en 1830", luminoso escrito dirigido al conde de Florida-Blanca, informando a fin de poner coto al crecimiento de las llamadas posadas secretas, que por falta de viviendas existían en excesivo número: "Su Majestad debe comprar todo el cordón de tierras que se extiende desde la puerta de los Pozos (después llamada de Bilbao) a la de Recoletos, hasta el límite que quiera señalar a la extensión de la población de Madrid. Ante todas cosas debe construir la muralla o cerca de la misma población, dejando incorporado en ella todo el terreno destinado a la extensión; después se demarcarán las calles, plazas y plazuelas que parezca conveniente... Hecho esto, se publicará un decreto en que se declare: 1.º, que este terreno no ha de estar sujeto a ninguna ley de demarcación gremial, ni otra semejante, y que en él se podrán poner tiendas, talleres y oficinas para toda clase de industrias, tráfico y comercio".

Esta medida propuesta por Jovellanos ya dentro del principio de libertad comercial, recomendando, en un necesario ensanche de Madrid, que se dedique necesariamente una determinada zona a la industria y comercio con sus anejos, sin someterse a ninguna demarcación gremial, significa, como hemos dicho anteriormente, un verdadero precedente en tan remota época de la solución que puede darse a una científica localización de las industrias en los proyectos de urbanización de la villa y corte.

Años después, en 8 de abril de 1857, se nombra una comisión por decreto del ministerio de Fomento para el estudio del proyecto de ensanche de Madrid. En 19 de julio de 1860, por decreto de aquel mismo departamento, se aprueba la "Memoria descriptiva del anteproyecto de ensanche de Madrid", formado por el ingeniero de Caminos don Carlos María de Castro, tan criticado en 1868 por Fernández de los Ríos cuando dice: "No podemos menos de pedir que se prescinda absolutamente del plano general de la zona de ensanche y del emplazamiento y distribución propuesto para el nuevo caserío, porque le consideramos funestísimo para el desarrollo de Madrid". Esto no es óbice para que todavía en 1906 el arquitecto municipal señor

Repullés, que considera el proyecto de Castro de "un trazado antiestético, monótono e inconveniente para facilitar las comunicaciones", lo reconozca como el único que regía en aquella fecha, aunque con algunas variantes.

En el asunto que a nosotros nos interesa, el proyecto de ensanche de don Carlos María de Castro peca de tímido en exceso. Se conforma con reconocer, primero, que se originan alteraciones en las atmósferas de las ciudades o barrios manufactureros, donde las fábricas producen incesantemente vapores de ácido sulfuroso, nítrico, cloro, amoniaco, mercurio, plomo, etcétera, etcétera, que son causa de insalubridad para las habitaciones construidas en la proximidad de las fábricas y de los grandes centros de población.

Más adelante, refiriéndose concretamente al ensanche de Madrid por sus zonas Norte y Este, dice: "En nuestras investigaciones hemos creído ver tres grandes grupos de índole diversa que marcadamente se hallan separados unos de otros por sus condiciones especiales y que han llegado a fijar nuestras ideas respecto de la distribución de la citada zona. En el primero de aquellos grupos comprendidos entre los Campos Santos (se refiere a los de los Dolores y San Martín) y el paseo alto de Chamberí, que desde la puerta de Santa Bárbara conduce a la carretera de Francia, se ven hoy varias fábricas y grandes talleres, y no es dudoso que dispuesta la población por aquella parte de una manera conveniente, resultaría con el tiempo un extenso barrio fabril e industrial, haciendo su principal ornamento las ligeras y elevadas chimeneas que ya se ven hoy desollar por encima de los edificios en corto número, aunque bastante para llamar nuestra atención al tratar del proyecto que nos ocupa. Por tal concepto hemos creído que convendrá dejar allí a la vía pública el ancho suficiente para su fácil e indispensable airo..."

Como vemos por lo apuntado, el señor Castro inicia la idea, la juzga digna de tomarse en consideración; pero después, ni en el momento oportuno del detalle de la "Memoria", ni en sus planos, lo tiene para nada en cuenta.

Ya en nuestros días, el Ayuntamiento de Madrid premia con justicia el trabajo del señor Núñez Granés sobre extensión general de Madrid, y en ese notable proyecto, su autor, recogiendo las modernas teorías, tan desarrolladas y aun aplicadas en el extranjero, sobre la expansión de las poblaciones y construcción de nuevas ciudades, reconoce hasta cierto punto las ventajas de división de la villa en cuarteles (habitación, comercio, industria, casa obrera, etc.), tan bien acogida en Inglaterra, añadiendo a este propósito:

"Y aunque la división en zonas tiene sus inconvenientes, como luego demostraremos, la aceptamos también; pero sin la rigidez que algunos pretenden darla, toda vez que automáticamente pueden producirse con arreglo a las necesidades y conveniencias de la urbe, siempre que en los trazados y métodos de urbanización

(Continuará.)