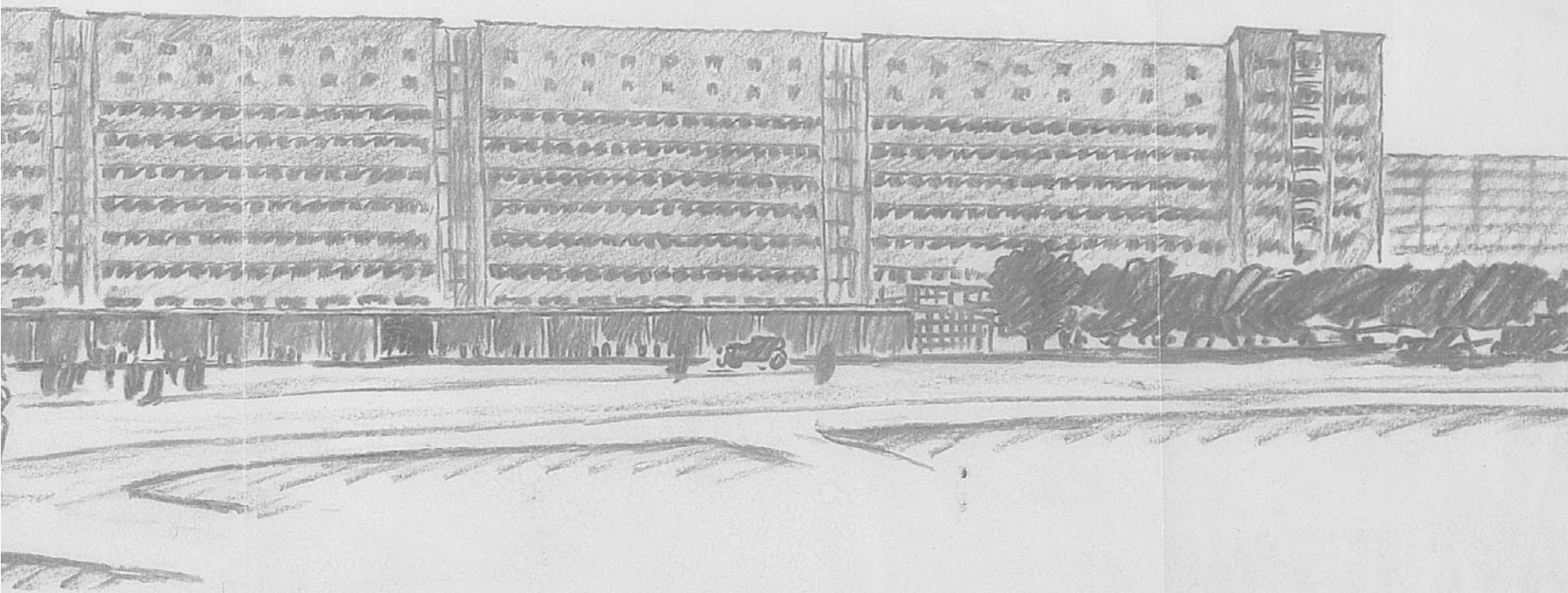


**Lilia Maure**

# **HACIA EL MADRID MODERNO**



El Madrid moderno nació con la II República y fue obra de dos visionarios: Secundino Zuazo, arquitecto y urbanista, e Indalecio Prieto, ministro de Obras Públicas. En 1930, la ciudad mantenía las características que la habían definido en el plan de ensanche del ingeniero Castro, de 1860. Cerrada sobre sí misma, colapsada e incomunicada, Madrid no inició su desarrollo hasta la llegada de la II República, gracias a la creación de una serie de propuestas estatales, de carácter urbanístico, iniciadas durante el bienio reformista (1931-1933).

Ese desarrollo se concretó fundamentalmente en cuatro operaciones: la creación de un enlace ferroviario subterráneo que, atravesando Madrid, uniría las líneas del norte con las del sur, acabando así con la discontinuidad que la ciudad presentaba; la prolongación del paseo de la Castellana, cerrado hasta el momento por la existencia del Hipódromo Real; la construcción de un conjunto destinado a edificios ministeriales; y la expansión territorial de la ciudad.

Tras ser elegido presidente del Gobierno en diciembre de 1931, Manuel Azaña declaró que «Madrid estaba por hacer». La creación de Madrid, como ciudad moderna, se convirtió en la búsqueda prioritaria de su nuevo Gobierno y muy especialmente de su ministro de Obras Públicas.

El concepto de modernidad que caracterizó el pensamiento republicano tenía sus antecedentes en la tercera década del siglo, es decir, en los años veinte. Y fue asimismo en este periodo cuando se enunciaron aquellos principios que guiaron al Gobierno de Azaña a establecer las bases del nuevo Madrid.

El Madrid del futuro tenía que dar respuesta a los cambios sociales que imponía la «modernidad»; aunque la influencia del pensamiento moderno llegó a España con cierto retraso con respecto a la evolución vivida en los países europeos, en Madrid se dieron ciertas circunstancias que permitieron la puesta en práctica de los conceptos desarrollados por el «planeamiento moderno».

La apertura de la ciudad hacia el norte, estructurada mediante el sistema viario y ferroviario promovido por el ministro Indalecio Prieto, se configuraba como la operación más trascendente de las definidas en España hasta ese momento. La creación del gran complejo administrativo de los Nuevos Ministerios contribuyó a reforzar la directriz septentrional del crecimiento urbano, determinada por la apertura de la denominada prolongación del paseo de la Castellana. La nueva prolongación, en el eje directriz norte-sur de la nueva expansión, había sido buscada desde principios de siglo. Ahora se establecía a su vez como la dirección del enlace ferroviario subterráneo que enlazaba las compañías de Mediodía con las del Norte, y conseguía así la descentralización de la ciudad.

Las cuatro operaciones descritas fueron fruto de la colaboración de dos grandes interlocutores: por el lado profesional, el arquitecto Secundino Zuazo; y por el político, el ministro de Obras Públicas del primer gobierno de la II República, Indalecio Prieto.

Los planteamientos ofrecidos por Secundino Zuazo para el Gran Madrid respondían a las exigencias definidas por el planeamiento moderno, que daban una solución concreta a las necesidades futuras de la ciudad. La falta de estructuración que había caracterizado el urbanismo anterior se solventaba a través de las propuestas de expansión ofrecidas por el arquitecto; la puesta en práctica de estas propuestas vino condicionada por los acontecimientos políticos que trastocaron muchas de las proposiciones intelectuales y profesionales de aquellos años. Sin embargo, en el desarrollo de los planes urbanísticos ejecutados tras la Guerra Civil para la ciudad de Madrid están tanto los enunciados de Zuazo como las directrices definidas en las obras iniciadas por la II República.