Culture & History Digital Journal 12(1)
June 2023, e014
eISSN: 2253-797X
doi: https://doi.org/10.3989/chdj.2023.014

La modernización durante el franquismo: urbanismo, tráfico y descontento social en Madrid (1957-1973)

Marcos Prados Martín

Instituto de Historia – CSIC
e-mail: marcos.prados@cchs.csic.es
ORCID iD: https://orcid.org/0000-0002-7366-0865

Submitted: 7 October 2021. **Accepted:** 12 May 2022.

RESUMEN: En esta investigación se analiza la eliminación de los bulevares y la construcción de los pasos elevados en Madrid para caracterizar la modernización de la ciudad a través de la extensión del vehículo privado durante la década de 1960, la cual resultó en una profunda crisis urbana en el momento de su materialización. Metodológicamente, se conceptualiza lo urbano como un fenómeno de connotaciones globales, inserto en problemáticas que superan el contexto nacional. Las obras públicas que impulsaron esta transformación han de ser relacionadas con el urbanismo y la ingeniería del tráfico, dos redes de conocimiento técnico e internacional con un hilo conductor en sus propósitos: el privilegio de la circulación en automóvil en detrimento de un peatón cada vez más marginado de las calles. Esta apuesta por el transporte privado condujo al fracasó en la articulación de Madrid, entendido como área metropolitana, en términos de centro y periferia. Mientras que el consistorio recurrió a la propaganda para defender su idea de modernización, cundió un descontento generalizado y transversal que se sustanció en la crítica de los pasos elevados, conectado a su vez en las lógicas europeas de rechazo a las aplicaciones prácticas del urbanismo posterior a la Segunda Guerra Mundial.

PALABRAS CLAVE: Franquismo; Historia urbana; Madrid; Urbanismo; Desarrollismo; Transportes; Descontento social.

Cómo citar este artículo / Citation: Prados Martín, Marcos (2023) "La modernización durante el franquismo: urbanismo, tráfico y descontento social en Madrid (1957-1973)". *Culture & History Digital Journal,* 12 (1): e014. doi: https://doi.org/10.3989/chdj.2023.014

ABSTRACT: *Modernisation during Franco's regime: urban planning, traffic, and social discontent in Madrid (1957-1973).*— This paper focuses on the demolition of boulevards and the construction of flyovers in Madrid. These two engineering works are part of a concept of modernization based on private transport that was promoted during the 1960's which resulted in a serious urban crisis. The concept of the "urban" is seen as a global phenomenon embedded in wider historical processes that went beyond the Spanish national background: this transformation was a result of the solutions given by traffic engineering and urban planning. These two branches of international knowledge shared a same tendency to prioritize driver's interests at the expense of pedestrians, who were pushed out of the streets. Moreover, the reliance on private transport failed to organize communications between the center and the outskirts of Madrid, regarded as a metropolitan area. The local authorities used propaganda to legitimize its idea of modernization. However, a wave of discomfort spread across the citizens and was channeled into open criticism of the flyovers. This unease can be linked to a general rejection of the practical applications of post-World War II urban planning.

KEYWORDS: Francoism; Urban History; Madrid; Urban planning; Developmentalism; Transports; Social discontent.

Copyright: © 2023 CSIC. Este es un artículo de acceso abierto distribuido bajo los términos de la licencia de uso y distribución Creative Commons Reconocimiento 4.0 Internacional (CC BY 4.0).

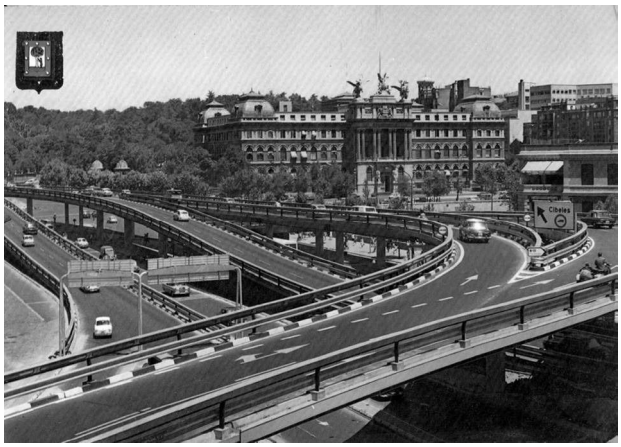

FIGURA 1. Paso elevado de la glorieta Carlos V, construido en 1968 y derribado en 1985. Postales Alcalá. Ediciones Carretero, 1968.

La fotografía (Fig. 1) que abre este artículo es una postal realizada en 1968 con las vistas de la glorieta del Emperador Carlos V, aneja a la estación de Atocha. De entre todos los lugares con los que representar la capital se optó por esta novedosa infraestructura, un paso elevado, situado en un nodo esencial para los transportes, no solo de la ciudad, sino de todo el país. Su función era, o al menos con ese propósito fue construido, asimilar la afluencia de tráfico que había desbordado rápidamente las calles de la capital. Que esta imagen aparezca en una postal y no esté hecha por un aficionado no es un hecho menor. Esto obedece a que se consideraba que un paso elevado podía ser un objeto susceptible de ser fotografiado como estandarte de la modernización madrileña, casi un monumento del que estar orgulloso y con el que presentar Madrid ante el mundo. Este era el símbolo de una capital que había logrado superar la destrucción causada por la Guerra Civil y que ahora podía mirar cara a cara al resto de urbes europeas y norteamericanas. El éxito de la motorización parecía la mejor forma de demostrarlo. En efecto, Madrid había logrado en pocos años pasar de las colas de la escasez de la posguerra a las colas de la abundancia causadas por el tráfico –como remarcó el *ABC* en cierta ocasión–[1]. Pero los pasos elevados esconden tras de sí una realidad mucho más compleja y no necesariamente tan halagüeña como la que pretendía trasladar el ayuntamiento a través de su propaganda.

La década de 1960 supuso un momento clave para la historia de Madrid. Por un lado, y tras años de crecimiento, se consagraba como un área metropolitana cada vez más difícil de gestionar y profundamente atravesada por las desigualdades, las cuáles se vieron agravadas con la llegada del automóvil. Por otro lado, la ciudad ahondaba en el proceso modernizador junto a la llegada de la sociedad de consumo. El coche fue el objeto más codiciado de esta nueva economía (Flonneau, 2008; Demoli y Lannoy, 2019). La enorme cantidad de espacio que requería este medio de transporte presentaba un importante reto para las instituciones que gobernaban la ciudad, que apostaron por adaptar su morfología a la circulación del tráfico. A ello contribuyó la zonificación, resultante de los cambios de paradigma producidos en el urbanismo, que se convirtió en la herramienta predilecta de los planes de urbanización y que obligaba a un aumento de las distancias entre los espacios de vivienda, trabajo y consumo. Por lo tanto, Madrid experimentó un proceso de adaptación de sus calles para la circulación, similar al de cualquier otra gran ciudad del mundo. Este modelo de desarrollo urbano, terminó por generar un importante malestar entre los habitantes de los espacios más céntricos de la ciudad.

En consecuencia, en este artículo se analizan dos intervenciones públicas llevadas a cabo como solución a los problemas del tráfico. La primera fue la eliminación de los bulevares por los que los madrileños habían paseado durante décadas para dar cabida a nuevas vías rápidas de circulación. La segunda consistió en la colocación de los pasos elevados en las ya saturadas intersecciones de estos tramos. Todo este proceso estuvo acompañado de un discurso propagandístico, más o menos consistente, que pretendía defender la gestión del consistorio y emparentar el mandato de Carlos Arias Navarro, no solo con la tradición urbanística madrileña, sino también con los preparativos para la llegada del año 2000 como horizonte de progreso y modernización. A través de ellos se pretende, en primer lugar, aportar un contexto amplio sobre los criterios técnicos que justificaron la imposición de un modelo de ciudad basado en el automóvil y que, por lo tanto, se presentaba como única posibilidad en la gestión urbana. En segundo lugar, se explora el fracaso de este modelo en la articulación centro-periferia de la ciudad y su área metropolitana. Por último, se describe la polémica que suscitó este fracaso y que era reflejo del rechazo ciudadano a los cambios espaciales impuestos desde los órganos de gobierno.

La cronología de este trabajo, 1957-1973, responde a dos cuestiones. En la primavera de 1957 se empezó a comercializar el Seat 600, el modelo que permitió acceder al vehículo privado a un número significativo de familias. Fue a partir de este momento cuando el número de coches matriculados en Madrid parecía hacer perentorio acometer las reformas mencionadas y que comenzaron durante la alcaldía de José Finat y Escrivá de Romaní, el conde de Mayalde (1952-1965). Sin embargo, fue durante la gestión de su sucesor Carlos Arias Navarro (1965-1973), cuando la eliminación de los bulevares se tornó insuficiente y dio comienzo la colocación de los pasos elevados. Además, es en este segundo mandato cuando se puso en marcha una estrategia propagandística más decidida y que insistía en la modernización de Madrid mediante la motorización. La fecha de cierre se corresponde con la finalización de las obras de los pasos elevados en el área del centro y del ensanche. Por otra parte, el año 1973 adquirió un simbolismo especial a consecuencia de la crisis del petróleo y el despertar de una reflexión sobre el transporte sostenible. Si bien en España esta crisis tardó dos años en mostrar sus efectos, debido a las subvenciones de los combustibles adoptadas por el Estado como parte de una «política compensatoria» al aumento de los precios (Lorca Alcalá, 2016, p. 152), esta fecha adquiere su sentido si se tiene en cuenta que la crisis del petróleo supuso una ruptura con los paradigmas urbanísticos posteriores a la Segunda Guerra Mundial. Además, ese mismo año Arias Navarro abandonó la alcaldía.

En la investigación se han seguido los preceptos del giro espacial como método para desentrañar las lógicas según las cuales el espacio fue producido socialmente (Lefebvre, 2013), poniendo de relieve los diversos agentes que participaban en su construcción y que a su vez tenían consecuencias directas en la vida cotidiana de los madrileños. Para ello se emplean fuentes de diversa naturaleza: cabeceras de prensa, el NO-DO, informes técnicos y planes urbanísticos, así como mapas de elaboración propia. Estos últimos funcionan como una fuente generada durante el proceso de investigación, que permiten relacionar series de datos y contribuyen al planteamiento de nuevas preguntas e hipótesis (Rodger y Rau, 2020, p. 4).

LOS BULEVARES Y LOS PASOS ELEVADOS A LA LUZ DE LOS SABERES TRASNACIONALES

Durante la década de 1960 se fueron eliminando todos los bulevares construidos a lo largo del siglo XIX en varios tramos de la capital. Una parte de ellos se ubicaban en la conocida como M-10, esto es, las calles por las que antes discurría la cerca de Felipe IV y que fue demolida en 1868 para la consecución del Plan de Ensanche de Carlos María de Castro. El resto se emplazaban en los límites del propio ensanche: el conjunto de calles que conformaban M-20 (Catalá, 2009, p. 56). Consistían en amplias avenidas arboladas con espacios diferenciados: dos carriles para el transporte y tres calzadas para el disfrute de los peatones, equipadas con bancos, fuentes, quioscos y locales comerciales (Ariza, 1988, p. 153). Los bulevares desaparecieron tan pronto como la economía y la industria española hicieron posible la extensión del vehículo a motor entre la población madrileña a comienzos de la década de 1960. De esta manera, los peatones terminaron por perder la mayoría de los espacios que antes tenían reservados. Las reformas no terminaron ahí y a la supresión de los bulevares les siguió la construcción de aparatosos pasos elevados en muchas de las intersecciones de la ciudad entre 1967 y 1973. Estas actuaciones urbanísticas han de ser contextualizadas en la lógica de las soluciones propuestas por las dos disciplinas de conocimiento técnico aplicadas a la gestión urbana: el urbanismo y la ingeniería del tráfico[2]. Dos campos de saber que buscaron la racionalización del crecimiento y la movilidad urbanos priorizando la circulación en automóvil sobre otros usos posibles del espacio, una tendencia que ya había iniciado durante el siglo anterior, pero que se intensificó durante el siglo XX como consecuencia de los cambios en el transporte.

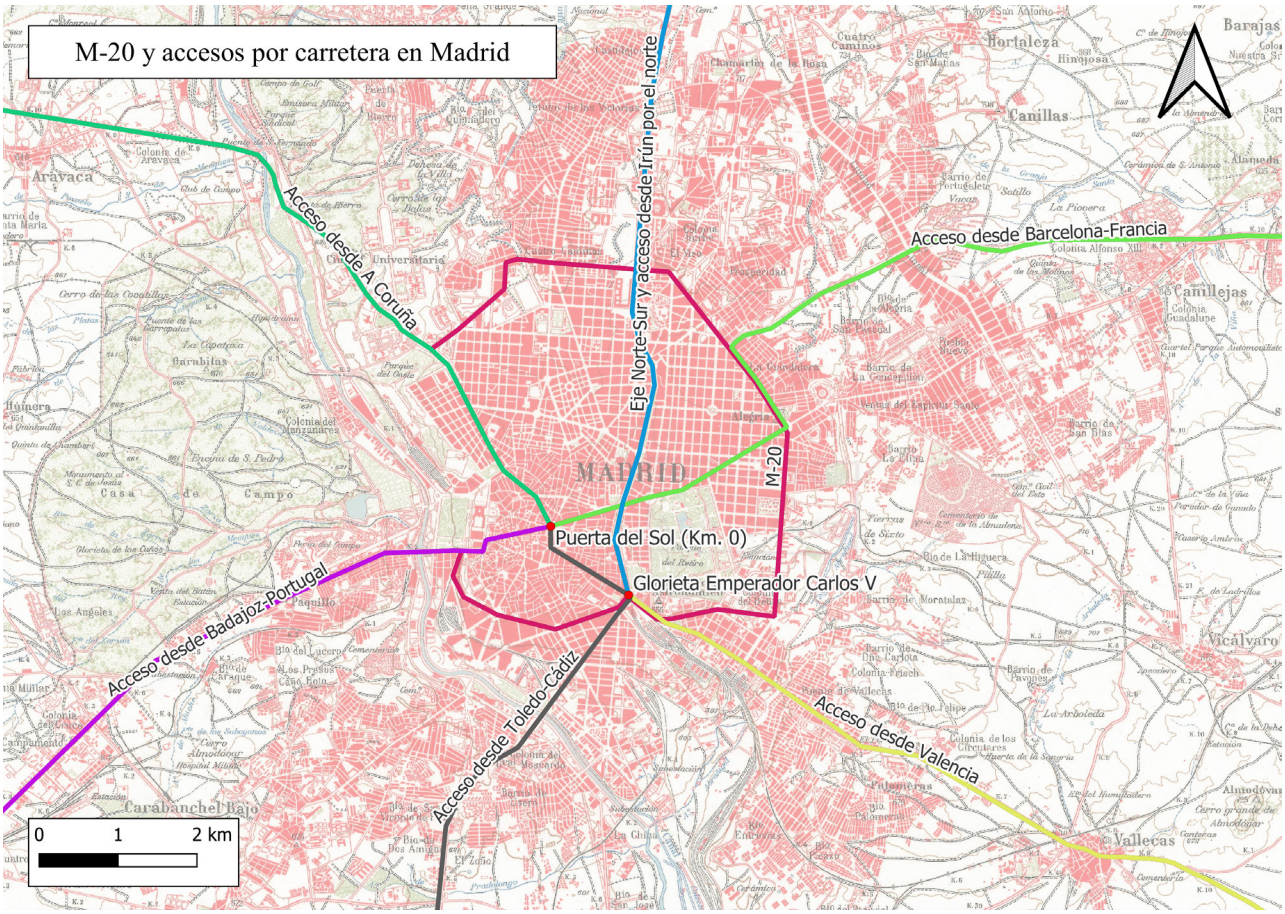

FIGURA 2. Principales vías y ejes de circulación en Madrid. Elaboración propia. Mapa base: 1969, municipio Madrid, MTN50 edición impresa del Instituto Geográfico Nacional.

Patrick Joyce estudió el gobierno de la ciudad liberal decimonónica a través de lo que denominó *the rule of freedom* y que condujo a la marginación del peatón en las calles. Es decir, las intervenciones urbanísticas, los mapas, las guías de viaje, etc., se trazaron en respuesta a un interés por orientar a los ciudadanos a hacer un uso determinado del espacio público. Casi como una paradoja a la que se tuvo que enfrentar el siglo del *laissez-faire* en lo que a la gestión de la vida municipal se refería. Poco a poco, la noción de caminar en la ciudad se había ido desvinculando de la actividad laboral como resultado de la revolución de los transportes y pasear por las calles se convirtió en una actividad contemplada como fin en sí mismo. En paralelo, las autoridades británicas dieron prioridad a la circulación de mercancías y personas, lo que obligaba a la eliminación de los obstáculos presentes en la vía pública, incluidos los peatones, que fueron marginados deliberadamente de las calzadas británicas. Dicho en otros términos, se comenzó a entender que el uso de la vía pública debía orientarse a los desplazamientos de carácter económico. De tal suerte que fue en los parques donde se pretendió recluir la vida al aire libre, el paseo entendido como actividad de disfrute, a través del cual se pretendía educar a los ciudadanos en valores saludables acordes a los presupuestos higienistas que tanto éxito y extensión tuvieron en la Europa de la segunda mitad del siglo XIX (Joyce, 2003). En Madrid, los bulevares cumplieron esta función en la línea de los planteamientos difundidos por el urbanismo haussmaniano (Ladd, 2020, p. 201).

Durante la década de 1920 los paradigmas en el urbanismo habían cambiado y la influencia del higienismo en el gobierno de la ciudad fue cada vez menor. De esta primera disciplina, subyacía la idea de ciudad como conjunto que había de ser abordado y gestionado íntegramente, propugnando la diferenciación de los usos del suelo, en la que cada espacio quedaba acotado como industrial, residencial, etc. Este concepto conocido como zonificación, fue la principal herramienta de la que se valió el urbanismo, que surgió en respuesta a los desmanes provocados por la industrialización y el crecimiento urbano descontrolados durante el siglo XIX. Ejemplos de esta corriente fueron las influyentes obras de arquitectos como Alfred Bettman, Frank Backus Williams en el caso de Estados Unidos o Le Corbusier y los arquitectos del movimiento moderno en Europa (Andrews, 1972, pp. 2-5). Estas ideas fueron incorporadas al pensamiento urbanístico español, si es que se puede aplicar esta etiqueta, porque realmente no presentaba ningún elemento que lo diferenciara. No fue original en sus fundamentos teóricos el tan citado, aunque nunca adoptado oficialmente, proyecto de reforma urbana de Madrid de Secundino Zuazo y Hermann Jansen de 1929. Tampoco tuvo un carácter excepcional el Plan Bidagor de 1941 (aprobado en 1946), pues pese a estar imbuido en la retórica falangista de la época, no pasaba de ser un enunciado con tintes revolucionarios sin mayor trascendencia intelectual que adoptaba mucho de lo ya enunciado en el urbanismo internacional, como señaló Fernando Terán (1982, p. 156). De hecho, este fue el primer plan basado en el concepto de zonificación diseñado para Madrid y en parte al que debemos atribuir la introducción de la capital española en las lógicas motorizantes de la ciudad de la segunda mitad del siglo XX.

La zonificación conllevaba un aumento de la distancia entre los espacios en los que se desempeñaba la vida cotidiana –ya fuera el trabajo, el consumo o la residencia– (Holtz Kay, 1998, p. 156); por lo que la llegada del vehículo privado facilitó el éxito de esta herramienta al agilizar los trayectos diarios que requerían la diversificación espacial. En suma, actuaciones como la eliminación de bulevares y la construcción de pasos elevados no eran el resultado de una política de carácter nacional concreta, sino que se inscribían dentro de las soluciones que la recién surgida ingeniería de tráfico disponía y que eran aplicadas en un sinfín de ciudades del mundo. Al contrario, la lenta recuperación y cerrazón que habían caracterizado a la dictadura del general Francisco Franco hasta la década de 1960, explican por qué los agradables bulevares que ya habían desaparecido en buena parte de Europa sobrevivieron todavía algunos años más. Fue durante la alcaldía del conde de Mayalde (1952-1965) cuando las necesidades del desbordante tráfico parecían aconsejar su desmantelamiento a fin de ampliar el espacio dedicado a la circulación. La idea de fomentar el paseo recreativo como forma de vida saludable quedaba ahora en un segundo plano frente a la necesidad de dar cabida al tráfico, elemento que para los contemporáneos se presentaba como esencial en la vertebración funcional de la ciudad.

Una vez eliminados los bulevares y maximizado el espacio dedicado a la circulación, el tráfico volvió a colapsar a finales de la década de 1960, por lo que se hubo de recurrir a los pasos elevados como solución para continuar potenciando el uso del transporte privado. Es en este punto donde la ingeniería del tráfico parecía ofrecer soluciones: la construcción de los pasos elevados, que significaron la culminación del proceso de marginación del peatón. Para hablar de esta rama de conocimiento hay que remontarse a la llegada de los vehículos a motor a las calles madrileñas. Los aspectos más básicos de la convivencia, no solo entre peatones y conductores, sino también entre los propios conductores, estaban ya definidos en la década de 1960. Algo que no sucedía en el primer tercio del siglo XX, cuando la ciudad tuvo que hacer frente a numerosos retos nunca antes vistos a causa de la llegada de los vehículos a motor. Esta cuestión ha sido ampliamente tratada desde el punto de vista de la estandarización de las normas de circulación por Nuria Rodríguez Martín (2017b), en un momento en el que no estaba estipulado, por ejemplo, por qué lado de la calzada se debía circular, los límites de velocidad, el organismo público encargado de velar por el respeto hacia las normativas, etc. Esta autora y Carlos Hernández Quero también han abordado los conflictos desatados entre conductores y peatones surgidos por el reparto del espacio público (Rodríguez Martín, 2017a; Hernández Quero, 2019).

Durante la posguerra surgió la ingeniería del tráfico como una rama de la ingeniería en los Estados Unidos (aunque desde la década de 1920 ya hubo ingenieros dedicados a la materia, que posteriormente fueron dando forma institucional a este saber) (Robinson, 2011). El problema ya no era el de organizar los aspectos más básicos de la circulación, sino el de gestionar racionalmente los entramados

viarios que la acogían. Con este propósito en España se empezaron a aplicar algunos de sus métodos. El 9 de noviembre de 1961 la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales puso en marcha el Plan Nacional de Aforo de las Carreteras, consistente en la instalación de aparatos de control de tráfico para la elaboración de estadísticas sobre la densidad de la circulación.[3] Esta infraestructura tardó en instalarse y hasta 1965 Madrid no tuvo un sistema de control de aforos funcional (COPLACO, 1971). De esta manera, cuando fue redactado el Plan General de Ordenación del Área Metropolitana de 1961 (aprobado dos años más tarde), no existían aun las herramientas para abordar el estudio del tráfico madrileño en base a datos cuantitativos (lo que no es óbice para que en estos informes se aportaran algunas conclusiones de relevancia). No obstante, cuando dio comienzo la construcción de los pasos elevados en 1967 ya se contaba con datos como la intensidad media diaria (IMD)[4], cuyos datos para el año 1968 aparecen recogidos en el Plan general de ordenación urbana del Área Metropolitana de Madrid de 1971. En el mapa presentado en la figura 3 se puede observar la relación entre el IMD de las intersecciones más congestionadas de la ciudad y el emplazamiento de estas construcciones[5].

Observando este mapa (Fig. 3), resulta evidente que la localización de los pasos elevados iba orientada a paliar la falta de una carretera de circunvalación. Por ello, la mayoría coinciden con los límites del ensanche y las rondas del casco antiguo, trazando un circuito en el interior del tejido urbano (M-20). Razón por la cual el impacto de las obras sobre la vida de los madrileños fue grande. Una situación similar se dio en Birmingham con la construcción del *inner ring*, también ubicado dentro del continuo urbano, que resultó en protestas contra la centralidad de los transportes privados en el urbanismo británico (Gunn, 2018). Aunque se podrían citar otros casos, como el de la *Périphérique* en París, cuyas obras dieron comienzo en 1956 (Martínez Navarro, 2019, p. 15). Esto no es óbice para que los inconvenientes a nivel técnico y político también se hicieran visibles en Madrid, como se verá a continuación.

La creación de esta carretera de circunvalación no tenía en cuenta otro interés que no fuera el del conductor. Las voces críticas con la invasión del automóvil en las ciudades de todo el globo empezaban a ser cada vez más consistentes. Jane Jacobs acuñó el término de erosión de las ciudades, que implicaba lo siguiente: la adopción del automóvil como forma predilecta para los transportes había propiciado una fuerte diversificación espacial, contribuyendo a acrecentar la separación de los lugares de residencia, trabajo y consumo. Esto provocaba y era provocado a su vez por el incremento del tráfico, al obligar al ciudadano a recorrer grandes

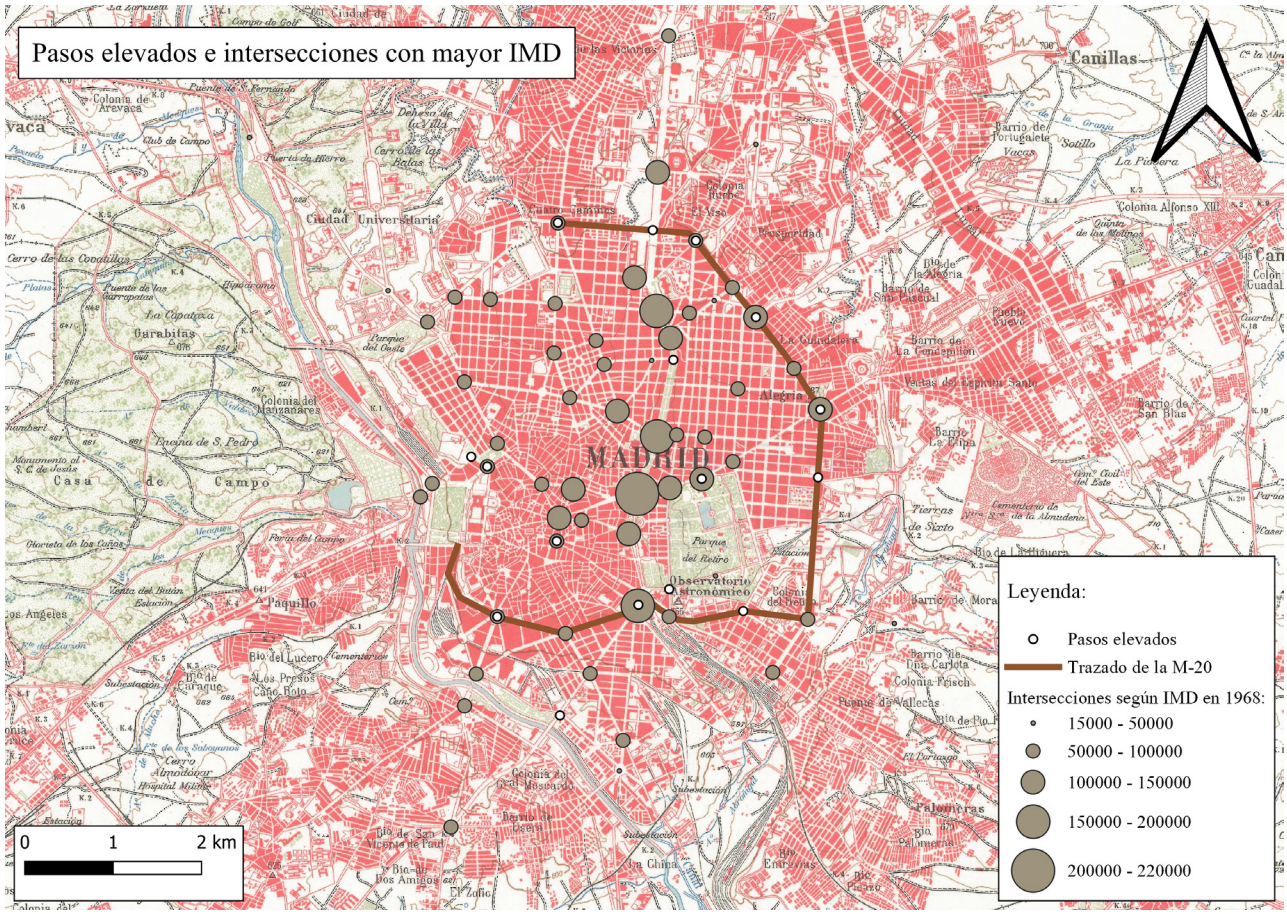

FIGURA 3. Relación entre los pasos elevados y los índices de densidad media del tráfico en Madrid a fecha de 1968. Elaboración propia. Mapa base: 1969, municipio Madrid, MTN50 edición impresa del Instituto Geográfico Nacional.

distancias para el desempeño de su vida cotidiana. Fue esta la razón que le condujo a abogar por la implementación de zonas de uso mixto, en las cuáles se podría desarrollar la vida cotidiana en un espacio más reducido (Jacobs, 2020, p. 301).

Se entiende así que los pasos elevados no iban sino a agravar el problema que pretendían solucionar al fomentar el uso del transporte privado, pues las calles no tardarían en volver a quedar colapsadas por el rápido crecimiento del índice de motorización en un proceso de retroalimentación positiva. De hecho, las voces críticas con estas obras denunciaron desde temprano que la construcción del paso elevado de la glorieta Carlos V, lo único que conseguía, era convertir este tramo en un lugar de paso obligado; favoreciendo la congestión del tráfico[6].

En lo que respecta a los peatones, estas construcciones constituían una frontera prácticamente infranqueable para el viandante; un obstáculo para el desarrollo de la vida en las calles. Para cruzarlos, era preciso transitar por un espacio abierto a la circulación en el que la visibilidad era nula y la oscuridad, incluso durante el día, desanimaban a hacerlo. Allí donde había un paso elevado, se formaba un muro entre ambos márgenes de la vía. No obstante, esta es una desventaja que se percibe mejor a través de imágenes como las adjuntas (Fig. 4), en las que los espacios de tránsito para los peatones son inexistentes y los pocos viandantes que cruzan bajo el mismo lo hacen invadiendo el espacio de los vehículos.

El carácter de frontera queda evidenciado si atendemos a los precios del metro cuadrado de las viviendas circundantes. Al situarse en los límites del viejo ensanche y la ronda, separaban los barrios motorizados y no motorizados. En el caso del paso elevado de la glorieta de Cuatro Caminos, consolidó la división de dos espacios distinguibles. Al norte del paso elevado (Tetuán) los precios por metro cuadrado eran de entre 4000 y 4800 pesetas en el trienio de 1967 a 1969, mientras que en las calles del sur (Chamberí) el precio era de 7200 pesetas[7].

Ante la saturación del tráfico, y en lugar de llevar a cabo un replanteamiento profundo de las formas de movilidad en la ciudad, el ayuntamiento de Arias Navarro optó por una solución que solamente se ocupaba de los intereses de un sector de la población: el que tenía la posibilidad de conducir. En cualquier lugar, todo lo que hoy percibimos como desventajas, no era visto de tal manera por el consistorio. El impacto visual o la falta de espacio para los peatones no suponían problema alguno para quiénes entendían la calle como lugar de tránsito y no de disfrute (aspecto que será tratado más adelante). Este mismo hecho constata que el concepto de ciudad que se quiso implantar era uno en el que los espacios estaban perfectamente acotados en sus usos. Los pasos elevados, del mismo modo que las grandes rotondas construidas en el París de la década de 1920, y cuyo máximo exponente fue la del Arco del Triunfo, simbolizaron la derrota del peatón en la pugna por el uso de las calles (Flonneau, 2008, p. 74).

Las grandes obras públicas tenían también un importante carácter propagandístico, como un recuerdo cotidiano, casi como si se tratase de un monumento contemporáneo, de la preocupación de los gobernantes por resolver los problemas acuciantes de la ciudad. Teniendo en cuenta el carácter clientelar de la economía franquista, las obras fueron realizadas por grandes constructoras que habían crecido gracias a las concesiones de las instituciones de la dictadura y que son de sobra conocidas, como Cubiertas y Tejados S. A. y Huarte y Cía S. A. (Miranda San Miguel, 2017); una muestra de hasta qué punto las grandes corporaciones eran capaces de modificar el espacio de la ciudad en función de sus intereses.

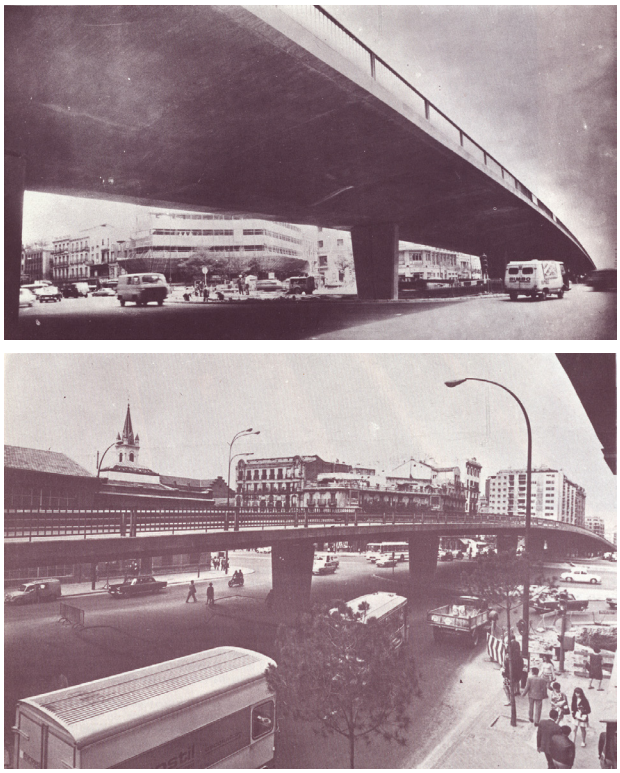

FIGURA 4. Fotografías a nivel del suelo del paso elevado de Cuatro Caminos (Fernández Casado, Manterola Armisén y Fernández Troyano, 1970).

En definitiva, las decisiones tomadas en Madrid en materia urbanística respondían a una desatención completa, si no deliberada, de las necesidades del peatón, en sintonía con lo que sucedía en las ciudades de todo el mundo desde finales del siglo XIX hasta las últimas décadas del XX. Se consideró que era, no solamente posible y deseable, sino también moderno, articular el funcionamiento de la ciudad a través del vehículo privado. Los espacios que antaño se prestaron a la vida saludable en las calles, en un momento en el que la falta de espacio aun no era tan acuciante, simplemente empezaron a estorbar. La zonificación como herramienta de ordenación urbana, impulsada por la extensión del automóvil, implicó un aumento de las distancias a recorrer a diario, haciéndose necesario aprovechar cada espacio para el tráfico rodado. Un tráfico que empezó a ser analizado en términos científicos, buscando racionalizar sus flujos, pero sin incorporar a su ecuación las necesidades del viandante o la posibilidad de hacer vida en las calles. Las soluciones adoptadas por el consistorio no resultaban novedosas, sino que se inscribían en disciplinas de conocimiento internacionalmente asentadas. Lo que sí que podía resultar diferente en Madrid era la unilateralidad y desconsideración respecto a las formas de

vida de los vecinos con la que se aplicaban estas medidas. En consecuencia, se abordarán a continuación las limitaciones de este modelo de ciudad y las problemáticas surgidas de tras la construcción de los pasos elevados.

LA DESARTICULACIÓN DE LOS TRANSPORTES MADRILEÑOS

A tenor de lo expuesto podría parecer que Madrid en la década de 1960 estaba ocupado por vehículos en todas y cada una de sus calles. Si bien la invasión de los automóviles en el casco histórico y el ensanche de Madrid condicionó decisivamente la vida cotidiana en estos lugares, esta no fue una realidad homologable al conjunto de la ciudad. Por ello, si ampliamos el foco y abordamos conjuntamente las formas de movilidad urbana, se pueden observar otros factores inesperados en términos sociales del crecimiento desbordado y la articulación deficiente de los transportes. El estudio de fenómenos que se presentaban en la época como novedosos, esto es, la llegada de la sociedad de consumo, el crecimiento económico, etc., no debe desvirtuar la naturaleza profundamente desigual de la sociedad española del momento. La propiedad de vehículos se encontraba restringida a los habitantes de los barrios más acomodados de la ciudad, esto es, los ubicados en el interior de esta M-20. Incluso en 1970, el número de coches por cien habitantes se mantenía en tasas muy bajas en los espacios periféricos de Madrid (Tabla 1).

Tabla 1. Índices de motorización en la provincia de Madrid en 1970.

	Distritos	**Habitantes**	**Coches**	**Coches /100 hab.**
I	Centro	256389	38455	15
II	Legazpi	209698	38456	18,34
III	Salamanca	228194	50441	22,1
IV	Chamartín	149728	380007	25,38
V	Chamberí	145957	19994	13,7
VI	Argüelles	216666	53356	24,63
VII	Carabanchel	340738	46038	13,51
VIII	Villaverde	327406	20581	6,29
IX	Vallecas	361224	27122	7,51
X	Ventas	232031	18231	7,86
XI	Canillas-Hortaleza	232507	35915	15,45
XII	Tetuán	425181	36912	8,68
TOTAL		3125719	423508	13,55
Sin localizar		38040		
Total		461548		14,75

Fuente: elaboración propia a partir del informe de la Comisión del Área Metropolitana de Madrid (COPLACO, 1971)[8].

En 1957 el metro, era el medio de transporte colectivo más utilizado, seguido de cerca por el tranvía y muy de lejos por los autobuses. El aumento de los problemas de tráfico rápidamente alteró este panorama. El cambio más significativo fue la reducción del número de líneas de tranvía y su rápida decadencia. Algunas de las líneas, además, circulaban por los bulevares que fueron eliminados en esta década. Si en ese año el promedio de viajeros diarios era de 643.622, tan solo dos años después este número se había reducido hasta los 522.000, para no llegar ni a los 100.000 en 1969 (*Anuario estadístico de 1960*, 1961, p. 368; *Anuario estadístico de 1961*, 1962, p. 368; *Anuario estadístico de 1970*, 1971, p. 534). Este transporte entró en la década de 1970 siendo testimonial hasta ser desmantelado por completo en 1971, pues había sido paulatinamente reemplazado por los autobuses. Esto se debía a que los autobuses resultaban más convenientes por su flexibilidad y su capacidad de armonizar su servicio con el resto del tráfico rodado. En otras capitales europeas, como París y Londres, la retirada de los tranvías del centro de las ciudades había comenzado ya en la década de 1920 (Rodríguez Martín, 2017b, p. 494). De hecho, el número de líneas de autobús y, en consecuencia, de usuarios diarios de este medio de transporte, aumentó considerablemente; pasando de los 411.044 viajeros diarios en 1957 a 1.321.614 en 1973 (*Anuario estadístico de 1960*, 1961, p. 341; *Anuario estadístico de 1974*, 1975, p. 564); llegando a ser el segundo medio de transporte colectivo más utilizado en Madrid, superado únicamente por el metro.

El metro fue el método de transporte colectivo en el que mayores esperanzas depositaron las autoridades franquistas por su capacidad de no interferir en absoluto con el tráfico rodado, lo que dejaba a los autobuses como una solución provisional o, al menos, no ideal. Era habitual que en la prensa o en los informes se mencionase la conveniencia de ampliar la red de metro, ya que apenas cubría las áreas del extrarradio. Aunque en la práctica se tendió a potenciar los autobuses, que requerían de una menor inversión inicial. Muestra de ello es que, pese a que este era en 1957 el medio colectivo que, con mucha diferencia, transportaba más pasajeros al día (1.112.5685), esta cifra apenas aumentó en comparación con el resto de los transportes, pues en 1973 era de 1.452.129 (*Anuario estadístico de 1960*, 1961, p. 341; *Anuario estadístico de 1974*, 1975, p. 564).

Rafael Barquín Gil y Miguel Muñoz Rubio (2019, pp. 97-99) han estudiado el desarrollo de los trenes de cercanías durante la dictadura, tanto en Madrid como Barcelona. Según estos autores, ni siquiera podríamos hablar de tren de cercanías como tal porque la distancia de sus líneas superaba el estándar considerado para este tipo de transportes y, en la mayoría de los casos, era empleado en viajes de largo recorrido. Las estadísticas demuestran cómo su uso fue residual y su planteamiento orientado a los viajes de placer a la sierra madrileña. De hecho, la línea con dirección a Villalba era la más utilizada. El número de pasajeros que lo usaban con fines laborales era similar al de quiénes utilizaban este servicio por ocio. El escaso número de viajeros, 20.000 diarios en 1960 (frente

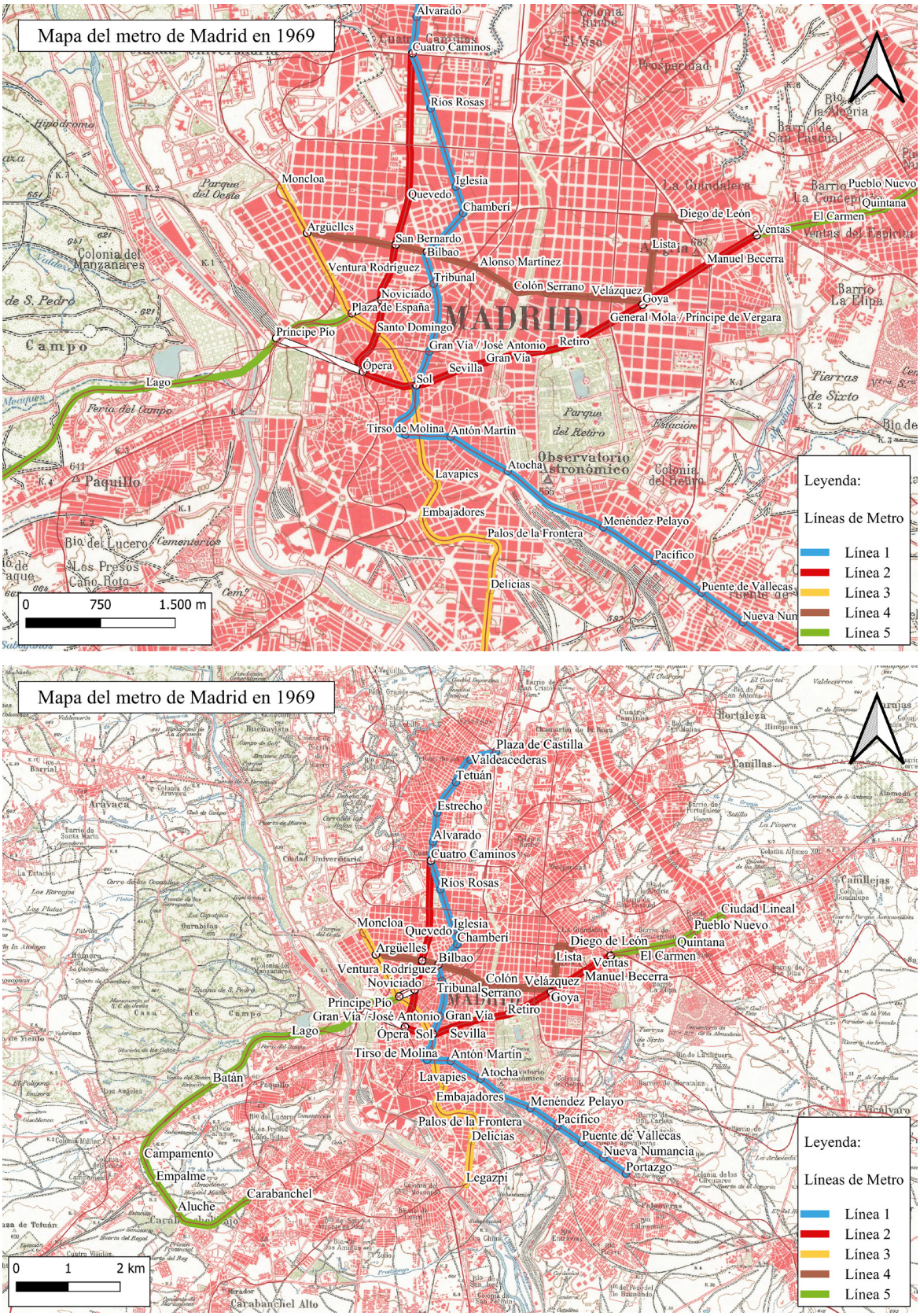

FIGURA 5. Plano del Metro de Madrid en 1969. Elaboración propia a partir del trabajo publicado por Aurora Moya (1990). Mapa base: 1969, municipio Madrid, MTN50 edición impresa del Instituto Geográfico Nacional.

al casi medio millón de los autobuses o a los más de un millón del ferrocarril metropolitano) demuestra que este servicio no cumplía la función de integrar el área metropolitana (Turell, 1961, p. 306).

El trolebús prestó servicio durante un tiempo, aunque nunca llegó a tener demasiada importancia, ya que en 1966 se eliminaron todas las líneas sin haber llegado a tener un número de viajeros destacado. Por otra parte, sus ventajas y desventajas eran similares a las del tranvía. En realidad, este era un medio de transporte por el que el ayuntamiento había apostado en la década anterior, pero que de 1960 en adelante entró en declive (Turell, 1961, p. 317).

No se pueden establecer comparaciones directas entre el número de usuarios de transporte público, los vehículos privados y los taxis. Para la primera tipología se empleaba el índice de viajeros diarios, mientras que para los segundos se recurría al IMD. Dos mediciones que al ser distintas no pueden ser correlacionadas. Atendiendo al número de matriculaciones, en Madrid pasó a haber de 2,5 coches en 1960 por cada cien habitantes a 25 por cada cien en 1970 (Turell, 1961, p. 306; COPLACO, 1971), porcentajes que resultan más importantes si tenemos en cuenta que en esos años la población crecía a un ritmo elevado. No todos los coches matriculados circulaban a la vez y, además de los matriculados en Madrid, habría que sumar los vehículos extranjeros o de otras zonas del país que se veían obligados a cruzar la ciudad por la estructura radial de las carreteras españolas. Aunque la cifra es lo bastante elocuente como para deducir un crecimiento muy destacado del número de vehículos en circulación. Por su parte, los taxis funcionaban como un transporte a medio camino entre lo colectivo y lo privado, aunque en lo que al tráfico se refieren resultaban tan problemáticos como un vehículo privado normal. Según el informe de COPLACO (1971) eran utilizados, sobre todo, en viajes cortos hacia el centro de la capital.

En definitiva, el crecimiento desbordante que había experimentado Madrid durante las décadas previas, sumado a su vez a la precaria situación de los transportes públicos, terminaron por generar una ciudad que funcionaba a dos velocidades. Si durante el primer tercio del siglo XX Madrid había dejado de ser una *walking city* para convertirse en una *traffic city* (Otero Carvajal y Rodríguez-Martín, 2019, p. 43), durante la dictadura poco a poco se fue configurando como una ciudad desarticulada, en la que la mayoría de los habitantes del extrarradio no contaban con los medios suficientes como para moverse libremente en un entorno en el que las distancias ya eran demasiado grandes como para recorrerlas a pie. En Madrid la "red de transporte [...] se había quedado en la ciudad tradicional y sólo se extendía allá donde se implantaba una urbanización de lujo" (Domènech i Sampere, 2010, p. 40). El automóvil agravó la segregación social sobre la que se había construido Madrid en las décadas desde la segunda mitad del siglo XIX como consecuencia de la especialización económica de los distintos territorios de la ciudad, así como la asociación de un determinado estatus social a cada uno de los espacios de residencia (Vicente Albarrán, 2011, p. 390). Una segregación que, por otra parte, la zonificación y las políticas de urbanismo vinieron a sancionar.

En los barrios de renta alta, la concentración de vehículos era mucho mayor que en las barriadas obreras, por lo que el problema del tráfico afectaba a las zonas más céntricas de la ciudad. Por el contrario, las zonas periféricas y de renta baja conservaron una forma de vida circunscrita a los límites del barrio, sujeta a las deficiencias en el sistema de transportes colectivos, limitando así las posibilidades de ascenso social de sus habitantes. Por otra parte, la marginación del peatón tuvo un impacto en términos de género. En 1963 se expidieron en la provincia de Madrid siete licencias de conducir a hombres por cada mujer. En 1973 nueve hombres obtenían el permiso por cada dos mujeres (*Anuario estadístico general*, 1960; *Anuario estadístico general*, 1973). Aunque poco a poco fueron cada vez más las mujeres con permiso de conducir, la diferencia continuó siendo muy amplia, habida cuenta de que estar habilitado legalmente para conducir no significaba hacerlo de forma cotidiana.

EL FINAL DE UNA UTOPÍA

Los ánimos respecto al automóvil habían cambiado, dejaba de ser la promesa de un futuro utópico y comenzaba a ser visto como el causante de la conversión de Madrid en un entorno cada vez más hostil e inhabitable. Los pasos elevados catalizaron numerosas críticas tras las cuáles era evidente un rechazo a la modernización impuesta desde el ayuntamiento. Un descontento que adquirió un carácter transversal. El movimiento vecinal constituyó la consecuencia más evidente de la crisis urbana en las postrimerías del Franquismo, pero como se verá en este apartado, también los vecinos más acomodados plantearon sus dudas, cuando no su rechazo abierto, al modelo de ciudad basado en la movilidad privada.

Autores como Mathieu Flonneau (2008, p. 19) han vinculado la crisis del petróleo con el desencanto y el cuestionamiento del vehículo privado como forma de movilidad en otros países, en su caso Francia, al revelar los riesgos de una dependencia excesiva de este combustible. Las voces críticas con el impacto del tráfico en la vida urbana habían comenzado a aparecer ya durante la década de 1950. Por ejemplo, la segunda generación de arquitectos del movimiento moderno, al calor del CIAM 8 de 1951, reflexionaron acerca de la peatonalización de las ciudades de cara a la recuperación de los centros cívicos y que resultaron en la obra *The Heart of the City*, entre cuyos editores se contaba, por cierto, el arquitecto español Josep Lluís Sert (Tyrwhitt, Sert y Rogers, 1952; Sevilla-Buitrago, 2020, p. 220). En Gran Bretaña, surgió una fuerte polémica al hilo del informe de Colin Buchanan, *Traffic in Towns* (1963), en el que advertía de las serias dificultades que enfrentarían las ciudades en un futuro si se continuaba apostando por el automóvil en el transporte urbano. La polémica fue intensa y de ella participaron sociólogos, urbanistas, ingenieros de tráfico, periodistas… (Gunn, 2011, 2013). En este contexto se publicó también la obra, antes citada, de Jane Jacobs (1961) en contra del

proyecto de Robert Moses para construir una autopista en el interior de Manhattan.

Estos debates eran conocidos en España. El trabajo de Buchanan aparece citado en algunas ocasiones en la prensa[9] o bibliografía sobre planeamiento urbano de época –véase la reseña que hizo sobre este debate internacional el arquitecto Fernando Chueca Goitia (1968, p. 205)–. Por poner otro ejemplo, España formaba parte desde 1962 de la Conferencia Europea de Ministros de Transportes. Este grupo, además de ocuparse de la estandarización de los criterios de circulación, abordaba las medidas para mitigar los efectos nocivos de la motorización en las ciudades. Un informe del grupo llevaba a cabo un balance de las medidas adoptadas por cada uno de los países miembros. De todos ellos, España era el que tenía las medidas más laxas y vagas (únicamente había impuesto la prohibición de hacer sonar el claxon entre las once de la noche y las seis de la madrugada)[10]. Esto demuestra que, aunque la dictadura defendiera sin cortapisas a la industria del motor, era conocedora de los problemas a los que se enfrentaba y que ya habían sido experimentados en otras ciudades europeas.

Atendiendo al espacio resulta evidente que la utopía automovilística era incongruente con las posibilidades materiales de la capital española. Las voces desalentadoras que subrayaban los problemas del tráfico eran cada vez más habituales. Quedaban atrás aquellas otras noticias en las que el automóvil aparecía siempre vinculado a los éxitos de la industria nacional o las agradables vacaciones en familia, que ahora se convertían en funestas jornadas de operación retorno en las que las muertes en carretera se daban por hecho. Desde mediados de la década de 1960 titulares críticos con el automóvil habían comenzado a ser frecuentes: "De las colas por la escasez a las colas por la abundancia"[11] (haciendo referencia al contraste entre las colas causadas por las cartillas de racionamiento y los atascos), "Ochenta personas perderán la vida durante la operación retorno"[12], "El automóvil y el medio ambiente"[13], "Muerte en el asfalto"[14], etc.

En el caso concreto de Madrid, el paso elevado terminó por simbolizar un futuro desesperanzador para la ciudad. No faltaron las voces discordantes desde que comenzaron a construirse, aunque en un inicio los medios más afines al régimen, como el *ABC*, celebraron su construcción[15]. El diario *Ya* publicaba en fecha tan temprana como 1968 una crítica contra los pasos elevados. Se hacía eco de que el mismo 3 de agosto, tres meses después de la inauguración del paso elevado de Atocha, el consistorio barcelonés planteó un ambicioso proyecto para mejorar el tránsito de la ciudad mediante la construcción de un gran número de pasos subterráneos en la avenida del Generalísimo (hoy en día la vía Diagonal). La cabecera subrayaba lo que consideraba los dos grandes problemas del *scalextric*[16] de Atocha como solución técnica y que ya han sido mencionados: su impacto visual y los problemas que causaba al trasladar la presión del tráfico a esta glorieta al convertirla en un paso obligado[17].

También el diario *ABC* acogió planteamientos críticos con estas obras y la gestión del tráfico en general, tras los cuales se escondía, en el fondo, un cuestionamiento del modelo de ciudad impuesto por la dictadura, sumándose a la demanda de la mejora de la red de metro en 1972:

> El municipio gastó 1.300 millones de pesetas en las obras de dieciséis pasos elevados. Resultado: el mismo que hace tres años […] Y ahí están –y estamos– para comprobar el acierto de un pronóstico poco triunfalista. Y así seguirán las cosas mientras un 25 por 100 del transporte en ciudad se haga en vehículos particulares y mientas a estos se les ofrezcan pasos, plazas céntricas de aparcamiento y otras facilidades. Solución: perfeccionar y ampliar los transportes colectivos. ¿No hubiera sido mejor invertir los 1.300 millones de pesetas de los pasos a distinto nivel en la adquisición, por ejemplo, de mil nuevos autobuses?[18]

Por otra parte, y aunque se sitúe fuera de la cronología de este artículo, el ayuntamiento ha tenido que hacer frente a importantes costos para el mantenimiento y posterior desmantelamiento de los pasos elevados hasta el presente. El paso elevado de Atocha, presentado como un símbolo de la modernización prestó servicio durante tan solo 17 años[19].

No obstante, el ayuntamiento y el gobierno central insistieron en presentar el desarrollo de los pasos elevados como un logro de la técnica, más que como lo que realmente eran: una solución desesperada. Por ejemplo, pese a que el paso de Joaquín Costa y la avenida del Generalísimo estuvo terminado y abierto al tráfico desde mayo de 1970, se esperó a la simbólica fecha del 18 de julio para llevar a cabo la solemne inauguración a la que acudieron, entre otros, el propio alcalde y el ministro de la Gobernación –este tipo de obras correspondían a la gerencia de urbanismo–. No menos simbólico resulta el hecho de que ese mismo día fuera anunciado un incremento en los precios del metro[20].

Estos actos propagandísticos han de ser inscritos en un despliegue discursivo más amplio sobre la modernización de Madrid, que tomaron una forma más definida a raíz de la toma de posesión de Carlos Arias Navarro como alcalde en 1965. El año 2000 se convirtió en un horizonte sobre el que proyectar un futuro ideal, no demasiado lejano, que habría de culminar este proceso. Una manera de dar carta de continuidad y carácter irrevocable a su noción de modernidad, plasmada en diversas modificaciones urbanísticas para la adaptación de la ciudad al tráfico. «Hay que preparar el año 2000 de la capital, a nivel de aquella España. Porque Madrid es su representación»[21]. El crecimiento demográfico de Madrid era presentado como un éxito y un signo de desarrollo, muestra de su importancia como gran urbe, homologable a cualquier otra capital europea. En 1967 nació María del Carmen García, quien tuvo el honor de ocupar el puesto tres millones en el censo madrileño. Con un claro interés propagandístico, Carlos Arias Navarro la visitó en varias ocasiones, llegando incluso a ser el padrino en su comunión junto con Isabel Sainz de Cueto, quien nueve años antes había sido la habitante dos millones[22].

Un reportaje publicado en *La Villa de Madrid* planteaba un recorrido a través de la historia de la ciudad para concluir presentando los grandes avances del desarrollis-

mo: desde el zoo en la Casa de Campo, a los complejos polideportivos o la pavimentación y alumbrado de numerosas calles. Uno de los triunfos del Madrid de la época de Arias Navarro era la gestión del tráfico rodado, que no era un elemento accesorio ni lo sería en el futuro. De esta manera, las obras públicas emprendidas por el consistorio quedaban perfectamente justificadas: «El automóvil crea nuevas exigencias: estacionamientos subterráneos, pasos elevados o inferiores, zona azul»[23].

Sin embargo, y al mismo tiempo que los pasos elevados y la invasión de vehículos eran criticados, otro símbolo del patrocinio estatal de la motorización del país, especialmente de cara al extranjero, se envolvía en la polémica. El Gran Premio Automovilista de Madrid de 1968 que se celebró en el recién estrenado circuito del Jarama sufrió un boicot de corredores y asociaciones extranjeros por la falta de medidas de seguridad[24]. De hecho, y como señalaba la prensa, «solo cinco bólidos soportaron la dureza del circuito»[25].

Simon Gunn demostró que las protestas antes mencionadas, que tuvieron lugar en Birmingham en la década de 1970, se han de inscribir en un rechazo más amplio a la renovación urbana de la posguerra. Además de la reacción ante la arquitectura brutalista o los problemas causados por la cuestión de la vivienda, como ya ha demostrado la historia del urbanismo, la invasión de los vehículos fue un factor esencial en este descontento. Una realidad que rápidamente demostró la inviabilidad de la democratización de los coches (Gunn, 2018, p. 6). En Madrid no se dieron tales protestas, pero sí fueron constantes las críticas en la prensa. Las grandes dimensiones de los pasos elevados, tanto en altura como anchura, colmataban todo el espacio de las avenidas sobre las que eran erguidos. Un artículo del diario *Madrid* decía lo siguiente sobre el de Atocha: «que será muy funcional, pero es muy feo»[26].

Incluso en los ámbitos de expresión cercanos al ayuntamiento, como lo fue la revista *Villa de Madrid*, se vislumbraban opiniones contrariadas sobre los espectaculares cambios vividos en la ciudad. De nuevo, los pasos elevados canalizaron estas dudas. Sobre todo porque este tipo de construcciones de hormigón desnudo, novedoso material que fascinaba a arquitectos e ingenieros civiles, rompían con la estética madrileña. Un artículo de 1969 de la *Revista de Arquitectura* reflejaba bien este estado de ánimo, pues cuestionaba el abuso de losetas de cemento para pavimentar el suelo de la capital en sustitución del granito que se había utilizado hasta entonces (Miguel González, 1969, p. 69). Otro comentarista decía lo siguiente en *Villa de Madrid* sobre la capital:

> … se ha convertido en una poderosa ciudad industrial. Y esto se refleja en su urbanismo. Grandes edificios, enormes almacenes, bloques industriales, atrevidos rascacielos (…). Surgen extrañas edificaciones en las que la belleza se sacrifica antes las exigencias del funcionalismo[27].

Es especialmente simbólica esta cita, pues refleja hasta qué punto resultaba contradictoria en términos discursivos la modernización de Madrid, que llevaba inexorablemente a la ruptura de la estética "tradicional" de la ciudad con la que, al mismo tiempo, el ayuntamiento trataba de emparentarse. Una ruptura violenta que era aceptada con resignación en aras del progreso:

> … el tráfico, cada día más intenso, da lugar a normas restrictivas. […] Madrid ya no es silencio y luz, como la definió Ramón Gómez de la Serna. El silencio esta turbado por mil estridencias, la luz se oscurece por la contaminación atmosférica. La sensibilidad de los rectores de nuestra vida municipal puede ser la garantía que atempere las más atrevidas realizaciones con las exigencias elementales del ser humano[28].

Este pesimismo, que no crítica abierta, se vislumbraban también en el Plan de Ordenación Urbana de 1971, en el que, aun sin dejar de reclamar la mejora del sistema viario y de los anillos de circunvalación, se explicitaba que solamente el transporte público podría solucionar los problemas de movilidad en la capital (COPLACO, 1971).

La noción de una crisis urbana empezaba a resultar cada vez más evidente y las críticas al modelo de ciudad implementado unilateralmente desde el ayuntamiento empezaban a dibujar un horizonte gris que nada tenía que ver con el brillante año 2000 que prometía Arias Navarro. La idea del crecimiento como objetivo en sí mismo era ampliamente cuestionada por Fernando Chueca quien, por otra parte, fue muy crítico posteriormente con el resultado del urbanismo puesto en marcha durante el desarrollismo –véase su obra *La destrucción del legado urbanístico español* (1977)–. El arquitecto afirmó lo siguiente: "el casco viejo de Madrid […] no pasó de tener unos 600.000 habitantes. Con relación al Madrid actual de tres millones de habitantes, es sólo una quinta parte. En un futuro Madrid de seis millones será una décima parte" (Chueca, 1968, p. 211).

La prensa también se sumó al descontento:

> Si se mantiene el ritmo actual, nuestra capital tendrá cinco millones y medio de habitantes en 1980 y ¡once millones! en 1995. Algo realmente angustioso y alarmante indirectamente, por lo que es necesario frenar ese crecimiento, mediante la relocalización industrial y la descentralización[29].

Quejas que parecían confirmar las estadísticas. A partir de la década de 1970 se empezó a palpar que el ritmo demográfico de Madrid, como municipio, se estancaba en favor de su área metropolitana (Ayuntamiento de Madrid, 1982, p. 26). Tampoco es casual que en este momento surgiera un fenómeno de suburbanización «que si bien no llegó a tener nunca una notoriedad en términos relativos, sí tuvo un cierto auge en los primeros años setenta» (Ayuntamiento de Madrid, 1982, p. 15). Estas promociones, dirigidas a familias con poder adquisitivo, ofrecían a sus compradores un retorno a la naturaleza, pero que, gracias al uso del automóvil les permitiría conservar todas las ventajas de vivir en la capital: «Villaviciosa de Odón, a 20 kilómetros de la Puerta del Sol. En pleno campo, pero juntito al pueblo»[30].

El crecimiento desbocado, la falta de espacio y vivienda se manifestaron en la quiebra de la utopía automovilística que tanto se había anunciado. Especialmente llamativo es un artículo publicado en el diario *ABC* en mayo de 1975, en el que se preguntaba a varios personajes públicos cómo se imaginaban el Madrid del año 2000. Como si se tratara de una sutil contestación a la propaganda del ayuntamiento, todos coincidían en señalar dos aspectos: la contaminación y la necesidad de mejorar los transportes colectivos. El cantante Raphael afirmó lo siguiente:

> [Madrid] estará pelado, sin un árbol, sin niños que jueguen por las calles, sin lugar para poder aparcar un coche… ni una bicicleta. De ninguna manera será una ciudad habitable […] Y, a este paso, la verdad, creo que el problema de los transportes colectivos no estará resuelto. […] Respecto al olvidado aire limpio de Madrid, solo lo veremos en los cuadros del Museo del Prado[31].

La idea de barrer de la ciudad y sus calles cualquier uso que no fuera el destinado al transporte queda evidenciada en el NO-DO que presentaba la inauguración del paso elevado situado en la glorieta de Carlos V, que decía lo siguiente:

> En años no del todo lejanos, esta glorieta fue punto de concentración verbenera y en ella instalaban sus tiovivos y carruseles los feriantes. Ahora el "scalextric" podrá ser, para los nostálgicos del bombín y Mari Pepa, una especie de montaña rusa; solo que más práctica y con carácter permanente[32].

Las calles habían dejado de ser un lugar por el que pasear, comerciar o socializar; eran ya en la década de 1960 de forma unívoca un espacio de tránsito. De alguna manera, todos los obstáculos que el movimiento de mercancías y personas pudieran encontrarse, debían ser eliminados. Aunque las preocupaciones higienistas por dedicar espacios para la vida saludable al aire libre habían quedado en un segundo plano en el momento que el ayuntamiento se decantó por dedicar el máximo espacio posible al tránsito.

En 1968 el periodista Mario González Molina se enzarzaba en una polémica con otro colega del diario *Arriba* en el *Diario Madrid* a causa de la reforma realizada en la Plaza Mayor en 1961. Tras esta modificación, la estatua de Felipe III fue desplazada desde el centro a un extremo de la misma. En cualquier caso, para González Molina, la estatua era el símbolo de algo más, y es que este elemento monumental quedaba en un segundo plano cuando el periodista recuerda que «antes de su reforma del año 1961, [la Plaza Mayor] era un recinto lleno de vida y de color, bullicioso y alegre»[33]. Antes de que se comenzara la construcción del estacionamiento subterráneo que existe hoy en día en la plaza, esta estuvo abierta al tráfico y fue utilizada como aparcamiento provisional. Pero cuando en 1968 se solucionó este problema, la vida y las formas de sociabilidad que antes había en este lugar habían desaparecido para siempre.

FIGURA 6. Uso provisional de la Plaza Mayor como estacionamiento entre 1961 y 1968. ABC, 11 de abril de 1964.

Podría plantearse, si este tipo de actuaciones causaron desgaste a una dictadura que poco a poco había pasado de una legitimidad de origen, basada en la paz y la victoria militar, a una legitimidad de ejercicio, sustentada en la modernización económica y en la gestión eficaz (Moradiellos, 2016, p. 52). Convendría evaluar si, de manera similar a las asociaciones vecinales del extrarradio que contestaron al régimen por la falta de servicios públicos, la erosión de la ciudad generó un malestar que para parte de las clases más favorecidas supuso la desconexión respecto de la dictadura. Aun cuando no llegarán a organizarse políticamente siguiendo los métodos de los vecinos de los barrios más marginados. Muestra de ello pueden ser las críticas antes reseñadas de varias figuras públicas que, pese a tener un buen acomodo dentro del régimen, empezaban a mostrar disconformidad con su gestión de aquello que afectaba a la cotidianidad.

En 1971 un artículo del *ABC* señalaba que las ciudades habían entrado en crisis y que cundía el descontento a nivel global debido a las aglomeraciones, prosperando «lo artificial, lo superficial y lo inhumano de la sociedad de consumo (…) La sociedad es una especie de relación formal entre los hombres que, sin embargo, los separa, los atomiza»[34]. Este artículo se ha de inscribir en un contexto de rechazo a la gestión municipal generalizado en Europa y Estados Unidos, resultado de la falta de integración de los habitantes en la elaboración de los planes urbanísticos

y que había conducido a importantes alteraciones en la vida cotidiana de sus habitantes (Sevilla-Buitrago, 2020, pp. 217-220). A continuación, el artículo hacía un repaso a las reformas locales realizadas en varios países democráticos a fin de mejorar la participación ciudadana, sin reclamar su implantación abiertamente, pero que revelaba la incomodidad causada por el crecimiento urbano desmesurado de las ciudades españolas durante el desarrollismo. Este comentarista apoyaba sus argumentaciones en la obra del estadounidense Irving Kristol, un conservador que citaba a las tesis agraristas de los padres fundadores, quienes consideraron las ciudades como «nocivas a la moral»[35]. Así pues, no es descabellado decir, que más allá de las movilizaciones vecinales por la falta de servicios, se puede rastrear también una línea de oposición conservadora, aunque más sutil, contraria al modelo de modernización desplegada por el consistorio.

CONCLUSIONES

La década de 1960 supuso un punto de inflexión para Madrid, que en aquel momento se encontraba sumida en procesos similares a los vividos por el resto de capitales europeas. Los cambios de paradigma introducidos desde la década de 1920 en el urbanismo y las obras públicas realizadas para dar cabida al tráfico rodado, que seguían los preceptos de la ingeniería del tráfico, provocaron fuertes cambios en el paisaje y la vida de la ciudad. Tras varias décadas anunciando un futuro utópico ligado al automóvil en los planes urbanísticos y los órganos de propaganda y una vez conformada una industria automovilística nacional, capaz de satisfacer el crecimiento de la demanda asociada a una incipiente sociedad de consumo, las limitaciones materiales y espaciales de la ciudad truncaron este sueño.

Durante la década de 1960 se emprendieron amplias reformas como la creación de estacionamientos, la ampliación de vías, la organización de los tramos viarios, etc. No obstante, fueron la retirada de los bulevares y la incorporación de los pasos elevados al paisaje urbano los elementos más vivibles de este modelo de ciudad. Estas actuaciones adquieren sentido al ser analizadas como parte de toda una serie de presupuestos asumidos por los técnicos de la administración y que, por tanto, no eran distintivos del contexto español. Aunque al mismo tiempo estos planteamientos empezaban a ser cuestionados ampliamente. Lo que podría constituir una particularidad en el caso de Madrid es la pobreza del debate público, limitado por un régimen dictatorial que, en consecuencia, tenía mayor facilidad para anteponer sus intereses y los de sus redes clientelares a la hora de modificar el espacio de la ciudad. Culminaba así el proceso de marginación del peatón y de todo uso de las calles que no tuviera propósitos económicos, un hilo conductor en el gobierno de las ciudades contemporáneas.

Por otra parte, la apuesta decidida por la movilidad privada del ayuntamiento desvió el foco de atención sobre las carencias del transporte colectivo. La posibilidad de adquirir un vehículo en propiedad se limitaba todavía a un reducido número de personas, lo cual, en una ciudad marcada por la segregación social, tuvo una traducción directa en términos espaciales; de forma que Madrid quedó desarticulada. Por un lado, el centro gozaba de mejores infraestructuras de transporte colectivo, al mismo tiempo que sus calles se veían colmatadas por el tráfico. Por el contrario, la periferia no contaba con las mismas infraestructuras ni servicios, lo cual implicaba necesariamente una limitación de las posibilidades de ascenso social, al quedar la vida de sus habitantes reducida a los confines del barrio, restringiendo la oportunidad de gozar de las ventajas que ofrecía el vivir en la capital. Si la vida cotidiana requería recorrer distancias amplias, la imposibilidad de hacerlo no podía más que cercenar el desarrollo vital de quiénes no tenían los medios para hacerlo.

El movimiento vecinal que tomó forma durante los últimos años del Franquismo y la Transición fue la expresión más visible de las lógicas de descontento causadas por el crecimiento desbordante y caótico de la ciudad –cuyas aspiraciones y demandas iban más allá de la mejora de los servicios de transporte y el equipamiento de los nuevos barrios–. Mientras que para los habitantes del centro las problemáticas eran otras y, aunque no cristalizaron en movilizaciones ni protestas, eran conscientes de vivir una crisis urbana. El horizonte modernizador del año 2000 promovido por la propaganda del consistorio no caló entre la sociedad, que en contraposición a este discurso utópico y triunfalista veía como la vida en las calles había desaparecido. Por no hablar de los problemas de ruido, humo, contaminación, etc. El carácter de este descontento se podría considerar transversal, pues se encontraba presente tanto en los órganos de expresión más críticos como lo fue el diario *Madrid*, como en los más cercanos al régimen, que recurrían al imaginario de la ciudad como corruptora de la vida saludable y la moral; algunos aceptando con resignación la llegada inevitable del progreso y otros criticando sus consecuencias abiertamente. De nuevo, no se ha de perder de vista las similitudes de este proceso con el rechazo generalizado que había causado en Europa el urbanismo de posguerra. A modo de reflexión final, cabría preguntarse si la gestión de lo cotidiano y la falta de participación ciudadana en la gestión de aquello que a priori no parecía político, jugaron un papel destacado en la crisis de los últimos años de la dictadura.

NOTAS

1 *ABC Blanco y Negro,* 18 de noviembre de 1972.

2 Existen dificultades para fechar con precisión la retirada de los bulevares. Algunas referencias pueden ser encontradas en la prensa generalista, en los fondos fotográficos del ARCM o incluso en el NO-DO. En cualquier caso, constatan la puesta en marcha de estas obras, aunque resultan insuficientes para elaborar una relación exacta del inicio de las remodelaciones en cada uno de los puntos. El *Boletín del Ayuntamiento de Madrid*, que se encuentra en el AVM, debería ser la fuente destinada a esta datación. No obstante, la licitación de las obras no se realizaba de forma conjunta, sino de forma independiente para cada una de las partes que la componían (construcción de la galería de servicios, pavimentación, instalación de equipos lumínicos, etc.). Por lo que no es posible encontrar las fechas exactas de los

inicios de obra, al no poder distinguir entre una remodelación puntual o una intervención urbanística de mayor calado.
3 MOPU, orden circular nº 121/61 P.T., 9 de noviembre de 1961.
4 El IMD resulta de calcular el número de vehículos que transitan un determinado punto durante un año y dividirlo entre 365 (Ursua Lorenz, 2012, p. 18).
5 Una relación de todos los pasos elevados puede ser encontrada en *ABC*, 8 de marzo de 1972. El paso elevado situado entre las calles Velázquez y Alcalá, todavía en uso, podría considerarse un paso subterráneo, aunque es citado como elevado en ocasiones. De la misma forma ocurre con el de la Puerta de Toledo, donde el tráfico no tenía más remedio que transitar por debajo del monumento. El de Jacinto Benavente presentaba unas características particulares ya que su función estaba destinada a dar cabida al gran número de líneas de autobús que partían desde esta zona. La información ha sido obtenida de numerosas fuentes que confirman los datos aquí presentados. Mapa base: 1969, municipio Madrid, MTN50 edición impresa del Instituto Geográfico Nacional.
6 Diario *Ya*, 3 de agosto de 1968.
7 Archivo de la Villa de Madrid, Índice de valores: arbitrio sobre incremento del valor de los terrenos, Madrid, 1975.
8 El índice de coches en la ciudad dado en COPLACO es inferior al del INE para el conjunto de la provincia. Se considera más fiable este segundo.
9 *Villa de Madrid: revista del Excmo. Ayuntamiento*, 1967, nº. 22-23, sin paginar.
10 Archivo General de la Administración, 24/07875. Informe de la Comisión Europea de Ministros de Transportes: *Comité des suppléants. Lutte contre le bruit cause par les moyens de transport de surface*. París, 18 de octubre de 1962.
11 *ABC Blanco y Negro,* 18 de noviembre de 1972.
12 *ABC*, 25 de agosto de 1972.
13 *ABC*, 11 de junio de 1972.
14 *Triunfo*, 1 de junio de 1968.
15 *ABC*, 8 de marzo de 1972.
16 Nombre popular que recibió el paso elevado por asemejarse a las pistas de un famoso juguete de la época.
17 Diario *Ya*, 3 de agosto de 1968.
18 *ABC Blanco y Negro,* 18 de noviembre de 1972.
19 *El País*, 13 de marzo de 1985.
20 *La Vanguardia*, 18 de julio de 1970.
21 *Villa de Madrid: revista del Excmo. Ayuntamiento*, 1969, nº. 28, 4.
22 *ABC*, 28 de septiembre 1969. y *ABC Blanco y Negro*, 24 de agosto de 1968.
23 *Villa de Madrid: revista del Excmo. Ayuntamiento,* 1970, n. °, 27, sin paginar.
24 Diario *Madrid*, 2 de mayo de 1968.
25 Diario *Madrid*, 11 de mayo de 1968.
26 Diario *Ya*, 3 de agosto de 1968.
27 *Villa de Madrid: revista del Excmo. Ayuntamiento*, 1969 nº. 27, sin paginar.
28 *Villa de Madrid: revista del Excmo. Ayuntamiento,* 1970, nº. 27, sin paginar.
29 Diario *Madrid,* 8 de mayo de 1968.
30 Diario *Madrid*, 14 de mayo de 1968.
31 *ABC*, 11 de mayo de 1975.
32 Filmoteca Española: *NO-DO*, 27 de mayo de 1968.
33 Diario *Madrid*, 1 de mayo de 1968.
34 *ABC Sevilla*, 4 de mayo de 1971.
35 *ABC Sevilla*, 4 de mayo de 1971.

REFERENCIAS

Andrews, R. B. (1972) *Urban land use policy: the central city*. New York: The Free Press.

Anuario estadístico de 1960 (1961). Madrid: Instituto Nacional de Estadística.

Anuario estadístico de 1961 (1962). Madrid: Instituto Nacional de Estadística.

Anuario estadístico de 1970 (1971). Madrid: Instituto Nacional de Estadística.

Anuario estadístico de 1974 (1975). Madrid: Instituto Nacional de Estadística.

Anuario estadístico general (1960). Madrid: Dirección General de Tráfico.

Anuario estadístico general (1973). Madrid: Dirección General de Tráfico.

Ariza, C. (1988) *Los jardines de Madrid en el siglo XIX*. Madrid: El Avapies (Al-Mudayna).

Ayuntamiento de Madrid (1982) "Jornadas sobre Ciudad y Crisis Económica". En: *La planificación urbana de Madrid ante la salida de la crisis*. Madrid: Ayuntamiento de Madrid.

Barquín Gil, R. y Muñoz Rubio, M. (2019) "Los servicios de cercanías en Madrid y Barcelona. Una visión histórica". *Historia Contemporánea*, 59, pp. 91-125. doi: https://doi.org/10.1387/hc.18765

Buchanan, C. D. (1963) *Traffic in towns: a study of the long-term problems of traffic in urban areas*. Londres: Her Majesty"s Stationery Office.

Catalá, M. (2009) "Las calles de Madrid en el siglo XX". *Revista de obras públicas*, 3503, pp. 49-62.

Chueca Goitia, F. (1968) *Breve historia del urbanismo*. Madrid: Alianza.

Chueca Goitia, F. (1977) *La destrucción del legado urbanístico español*. Madrid: Espasa Calpe.

COPLACO (1971) *Análisis estructural básico de la provincia y área metropolitana de Madrid*. Madrid: Comisión del Área Metropolitana de Madrid.

Demoli, Y. y Lannoy, P. (2019) *Sociologie de l"automobile*. Paris: La Découverte.

Domènech i Sampere, X. (2010) "En la protohistoria del movimiento vecinal bajo el franquismo". *Historia del presente*, 16, pp. 27-42.

Fernández Casado, C., Manterola Armisén, J. y Fernández Troyano, L. (1970) "El paso elevado de Cuatro Caminos en Madrid". *Revista de Arquitectura (COAM)*, 139, pp. 1-8.

Flonneau, M. (2008) *Les cultures du volant XXe-XXIe siécles*. Paris: Autrement.

Gunn, S. (2011) "The Buchanan Report, Environment and the Problem of Traffic in 1960s Britain". *Twentieth Century British History*, 22 (4), pp. 521-542. doi: https://doi.org/10.1093/tcbh/hwq063

Gunn, S. (2013) "People and the car: the expansion of automobility in urban Britain, c.1955–70". *Social History*, 38 (2), pp. 220-237. doi: https://doi.org/10.1080/03071022.2013.790139

Gunn, S. (2018) "Ring Road: Birmingham and the Collapse of the Motor City Ideal in 1970s Britain". *The Historical Journal*, 61 (1), pp. 227-248. doi: https://doi.org/10.1017/s0018246x16000613

Hernández Quero, C. (2019) "Cuerpos bajo el metal, piedras contra el tranvía. Tráfico rodado, cultura de barrio y conflicto en los suburbios del Madrid de entreguerras". *Crisol*, 5, pp. 85-112.

Holtz Kay, J. (1998) *Asphalt Nation: How the Automobile Took Over America and How We Can Take It Back*. Berkeley: Crown Publishers.

Jacobs, J. (1961) *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Random House.

Jacobs, J. (2020) *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Traducido por Á. Abad y A. Useros. Madrid: Capitán Swing.

Joyce, P. (2003) *The Rule of Freedom: Liberalism and the Modern City*. London: Verso.

Ladd, B. (2020) *The Streets of Europe: The Sights, Sounds, and Smells That Shaped Its Great Cities*. Chicago: University of Chicago Press.

Lefebvre, H. (2013) *La producción del espacio*. Translated by I. Martínez Lorea. Madrid: Capitán Swing.

Lorca Alcalá, J. M. (2016) *El impacto económico de la crisis del petróleo en los últimos años del franquismo: (1973-1975)*. Tesis doctoral. Universidad Nacional de Educación a Distancia.

Martínez Navarro, J. M. (2019) *La M30 y el périphérique: recorrer dos estrategias de circunvalación*. Universidad Politécnica de Madrid.

Miguel González, C. (1969) "Una consulta al municipio de Madrid". *Revista de Arquitectura (COAM)*, 131, p. 69.

Miranda San Miguel, L. (2017) *El scalextric de Atocha*. Trabajo Final de Máster. Universidad Politécnica de Madrid.

Moradiellos, E. (2016) "La doctrina del caudillaje en España: legitimidad política y poder carismático durante el franquismo". *Hispania: Revista española de historia*, 76 (254), pp. 789-817. doi: https://doi.org/10.3989/hispania.2016.022

Moya, A. (1990) *Metro de Madrid, 1919-1989: sesenta años de historia*. Madrid: Metro de Madrid.

Otero Carvajal, L. E. y Rodríguez-Martín, N. (2019) "Infraestructuras urbanas y Modernidad. Nuevas necesidades y nuevos servicios de una España urbana moderna, 1900-1936". *Historia Contemporánea*, 59, pp. 21-57. doi: https://doi.org/10.1387/hc.18522

Robinson, C., ed. (2011) *Pioneers in Transportation*. Washington DC: Institute of Transportation Engineers.

Rodger, R. y Rau, S. (2020) "Thinking spatially: new horizons for urban history". *Urban History*, 47 (3), pp. 372-383. doi: https://doi.org/10.1017/s0963926820000218

Rodríguez Martín, N. (2017a) "En una población moderna hay que saber andar. Debates en torno a la regulación del tráfico peatonal en Madrid, 1900-1936". *Registros. Revista de Investigación Histórica*, 13 (1), pp. 166-179.

Rodríguez Martín, N. (2017b) "La aparición del 'problema de la circulación' y los orígenes de la gestión del tráfico urbano en España, 1900-1936". *Historia contemporánea*, 55, pp. 483-516. doi: https://doi.org/10.1387/hc.17824

Sevilla-Buitrago, Á. (2020) "Movimiento Moderno y derecho a la ciudad: prefiguraciones y contradicciones en el diseño urbano de postguerra". *Arte, Individuo y Sociedad*, 32 (1), pp. 211-226. doi: https://doi.org/10.5209/aris.63060

Terán, F. de (1982) *Planeamiento urbano en la España Contemporánea (1900-1980)*. Madrid: Alianza Editorial.

Turell, F. (1961) *Plan general de ordenación urbana del Área Metropolitana de Madrid. Análisis estructural básico. Parte primera*. Madrid: Ministerio de la Vivienda. Comisaría General para la Ordenación Urbana de Madrid y sus alrededores.

Tyrwhitt, J., Sert, J. L., y Rogers, E. N., eds. (1952) *CIAM 8. The Heart of the City: Towards the Humanisation of Urban Life*. New York: Pellegrini and Cudahy.

Ursua Lorenz, C. (2012) *Análisis empírico del tráfico en las autopistas de peaje radiales 3 y 5 de Madrid*. Tesis doctoral. Universidad Politécnica de Madrid.

Vicente Albarrán, F. (2011) *Los barrios negros: el Ensanche Sur en la formación del moderno Madrid (1860-1931)*. Tesis doctoral. Universidad Complutense de Madrid.