Espasa-Calpe, S.A.

96

madrid

PUERTA DE HIERRO

30 de julio de 1980. – 85 pts.

por Manuel Valenzuela Rubio

Espasa-Calpe, S.A.

madrid

Obra realizada bajo el patrocinio del
EXCMO. AYUNTAMIENTO DE MADRID

Dirección científica:
INSTITUTO DE ESTUDIOS MADRILEÑOS

Edita:
ESPASA-CALPE, S. A.

Consejo de Dirección editorial:

PRESIDENTE:
FEDERICO C. SAINZ DE ROBLES
Cronista de Villa.

VOCALES POR EL INSTITUTO DE ESTUDIOS MADRILEÑOS

JOSÉ SIMÓN DÍAZ, Presidente
ANTONIO APARISI MOCHOLÍ, Vicepresidente
FRANCISCO ARQUERO SORIA, Secretario
JOSÉ DEL CORRAL RAYA, Vicesecretario

VOCALES POR ESPASA-CALPE, S. A.

FERMÍN VARGAS LÁZARO, Director General
FÉLIX JIMENO LEÓN, Director del Departamento de Ediciones
ÁNGEL PATÓN BUENO, Jefe del Departamento de Diagramación
ÁNGELES SOLANO, Coordinadora General de la obra

Coordinadores:
MANUEL DE TERÁN ÁLVAREZ,
Catedrático de Geografía de la Universidad Complutense.
De las Reales Academias Española y de la Historia.
MIGUEL MOLINA CAMPUZANO,
Director de la Hemeroteca Municipal.
JOSÉ MARÍA DE AZCÁRATE RISTORI,
Catedrático de Historia del Arte de la Universidad Complutense.
De la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando.
PEDRO NAVASCUÉS PALACIO,
Catedrático de Historia del Arte
de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid.
ANTONIO BONET CORREA,
Catedrático de Historia del Arte de la Universidad Complutense.

Documentación gráfica, cartografía y maqueta:
ESPASA-CALPE, S. A.

Plan general de la obra

Constará esta publicación de 100 fascículos, de 24 páginas cada uno y aparición semanal que formarán una obra compuesta por:

5 tomos de 23 × 30 cm, con 416 páginas de texto e ilustración y sendas introducciones del coordinador respectivo.
1 volumen de semblanzas y retratos de 100 madrileños ilustres, formado por las portadas finales de las cubiertas de los 100 fascículos.

Con el último fascículo que complete cada uno de los 5 tomos se pondrán a la venta las tapas, especialmente diseñadas para la encuadernación de los volúmenes.

Administración de suscripciones

Espasa-Calpe, S. A.
Apartado 547. Madrid

Espasa-Calpe, S. A. CASA DEL LIBRO
Avenida de José Antonio, 29. Madrid-13

Fotocomposición:
Talleres Gráficos de
Espasa-Calpe, S. A.

Fotomecánica:
Ochoa.
Ricardo Ortiz, 74
Madrid-17

Imprime:
Talleres Gráficos de
Espasa-Calpe, S. A.
Carretera de Irún, km. 12,200.

Distribuye:
Distrimadrid, S. A.
Carretera de Irún, km. 13,350.
Teléfono 652 23 22
Madrid-34

Es propiedad:
© Espasa-Calpe, S. A., Madrid, 1978, 1979, 1980

Depósito legal: M. 28.934-1978

ISBN 84 239 5370-X (Obra completa)
ISBN 84 239 5375-O (Tomo V)
ISBN 84 239 5376-9 (Fascículos)

Impreso en España
Printed in Spain

PUERTA DE HIERRO

Por MANUEL VALENZUELA RUBIO

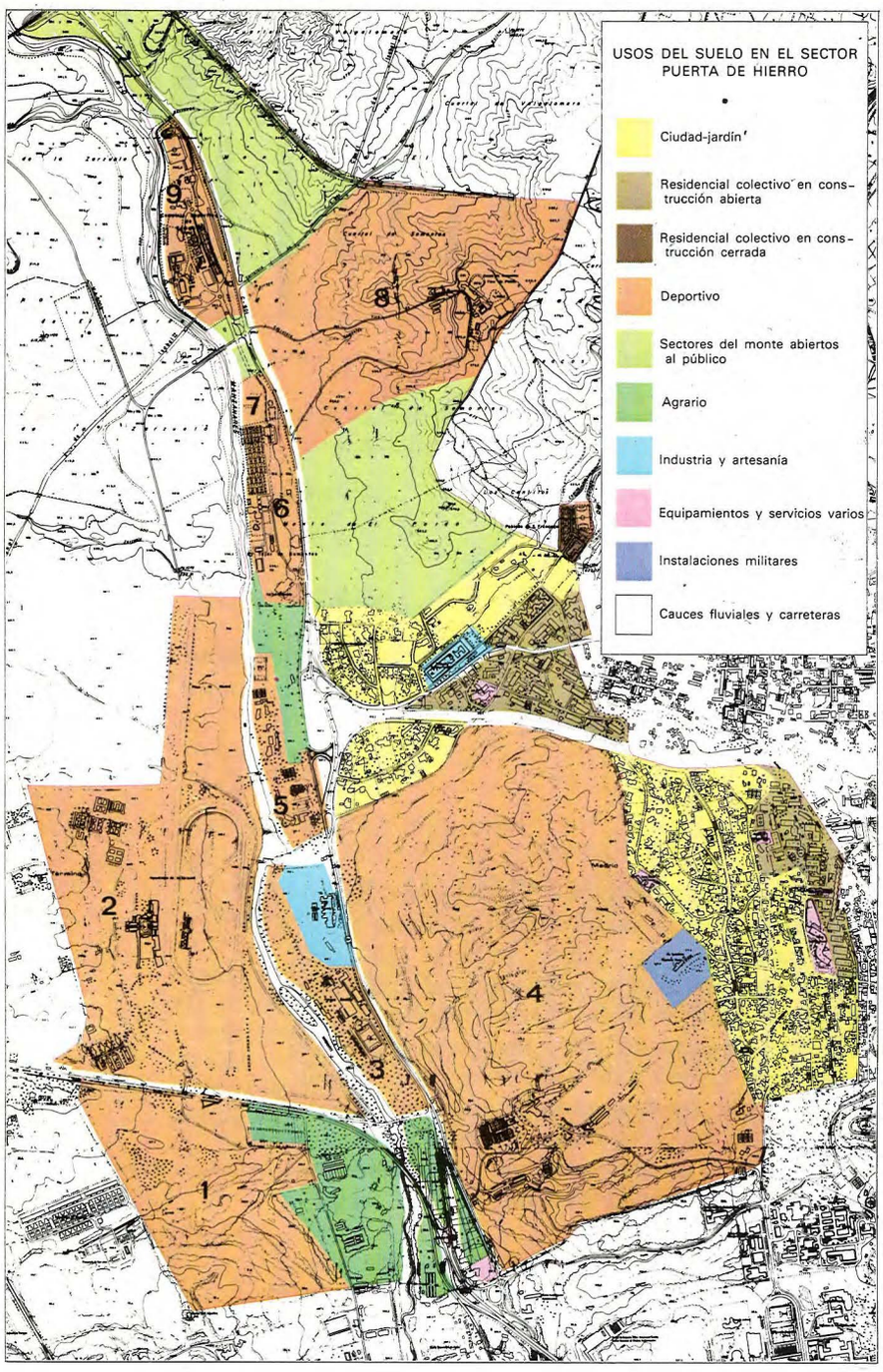
UNA PERSONALIDAD DIFERENCIAL DENTRO DE LA PERIFERIA MADRILEÑA

La antigua entrada principal del real monte de El Pardo da nombre a un extenso sector de la periferia noroeste madrileña, cuya relación con el resto de la ciudad se realiza preferentemente por rutas que discurren junto a ella. El viajero no informado podría tomar el artístico arco, que aparece aislado en medio de calzadas para el tráfico rodado, por una de las antiguas puertas de la Villa, como la de Alcalá o Toledo. Aunque aquí estuvo el límite municipal de Madrid hasta la anexión del término de El Pardo en 1951, la misión inicial de la Puerta de Hierro estuvo vinculada a la operación de cierre del gran coto real de caza que durante siglos fue el monte de El Pardo.

Hecha esta aclaración, vamos a justificar los límites asignados al área de estudio, que se ajustan con bastante fidelidad a los que tuvo el antiguo real sitio, fronterizo en este sector con la Casa de Campo y la Moncloa, también posesiones regias. Nos separamos de este criterio delimitador para incluir completa toda la Ciudad Puerta de Hierro y el Poblado de San Francisco, vinculado laboralmente a la Fundación Generalísimo Franco. Más difícil ha sido encontrar un límite claro respecto al resto de El Pardo; nosotros lo hemos colocado en el trazado de los enlaces ferroviarios, verdadera frontera entre el trozo más urbanizado del monte, al sur, y el que, al norte ya de la vía férrea, mejor conserva sus primitivas características forestales.

Incluso con la pérdida sufrida en sus condiciones naturales el sector Puerta de Hierro significa, para quien ha dejado atrás el bullicioso barrio de Argüelles y atravesado el ordenado complejo docente de la Ciudad Universitaria, la primera sensación de haber abandonado definitivamente la ciudad y de encontrarse ya en pleno campo; a ello colabora el frescor húmedo producido por el río y la masa arbórea, extensa y tupida, que sirve de trasfondo a la Puerta de Hierro y a su cortejo de gasolineras y restaurantes.

El área asignada a este trabajo se halla adscrita administrativamente al barrio 82 (Fuentelarreyna), perteneciente al distrito de Fuencarral y al 93 (Ciudad Universitaria), integrado en el de Moncloa. Por encima y a pesar de las divisiones oficiales, el espacio delimitado constituye una unidad espacial muy bien caracterizada, que posee suficientes elementos de cohesión como para que esté justificado su estudio conjunto. Hay que destacar como un factor clave de identificación del área de estudio el peculiar papel que juega en el conjunto de la aglomeración madrileña, consistente en proporcionar espacios acondicionados para la práctica de las actividades deportivas y de esparcimiento. En tal sentido, cabe denominar al sector de Puerta de Hierro como el gran «polideportivo» de Madrid, ya que a lo largo de él se sitúan, con preferencia junto al propio eje fluvial, un abanico de instalaciones recreativas para distintos niveles sociales, con distinto grado de accesibilidad y diversas posibilidades de práctica deportiva. Muy vinculada en sus orígenes a la función descrita cabe considerar



En el mapa de usos del suelo se aprecia el predominio de los recreativos y el excepcional emplazamiento respecto a ellos de la Ciudad Puerta de Hierro. Localización en el plano de las instalaciones recreativas.

Clubes sociales e instalaciones deportivas: 1, Club de Campo; 2, Hipódromo de la Zarzuela; 3, Parque Deportivo Puerta de Hierro; 4, Real Club Puerta de Hierro; 5, Playa de Madrid; 6, Tejar de Somontes; 7, Campo de Hockey; 8, Complejo Deportivo Somontes, y 9, Tiro de pichón.

la implantación residencial en la zona, que inicialmente tuvo un claro tinte plutocrático, si bien con posterioridad se han incorporado otros niveles sociales medios o medios-altos; ya es un tópico, pues, socialmente hablando, equiparar vivir en Puerta de Hierro con alto nivel de vida. Completan el cuadro de funciones definidoras de la zona las relacionadas con su condición de principal acceso a Madrid desde el noroeste (puentes, gasolineras, etc.) y algunas reminiscencias de su primitiva condición de espacio forestal (viveros).

En resumen, nos encontramos ante una típica área suburbana, en la que, no obstante su aparente carácter natural, se manifiesta la proximidad de la gran ciudad a través de diversas funciones de naturaleza netamente urbana, de entre las que habría que destacar como predominante la de esparcimiento; en efecto, este sector del valle del Manzanares constituye un auténtico «eje recreacional» de ámbito metropolitano, lo que entroncaría con la antigua función cinegética asignada por los reyes desde los siglos medievales a todo el monte de El Pardo, del que forma parte. Hereda también del pasado su condición de bien del Estado, integrado en el Patrimonio Nacional, lo que, a efectos de libertad de uso, trae consigo unas serias limitaciones.

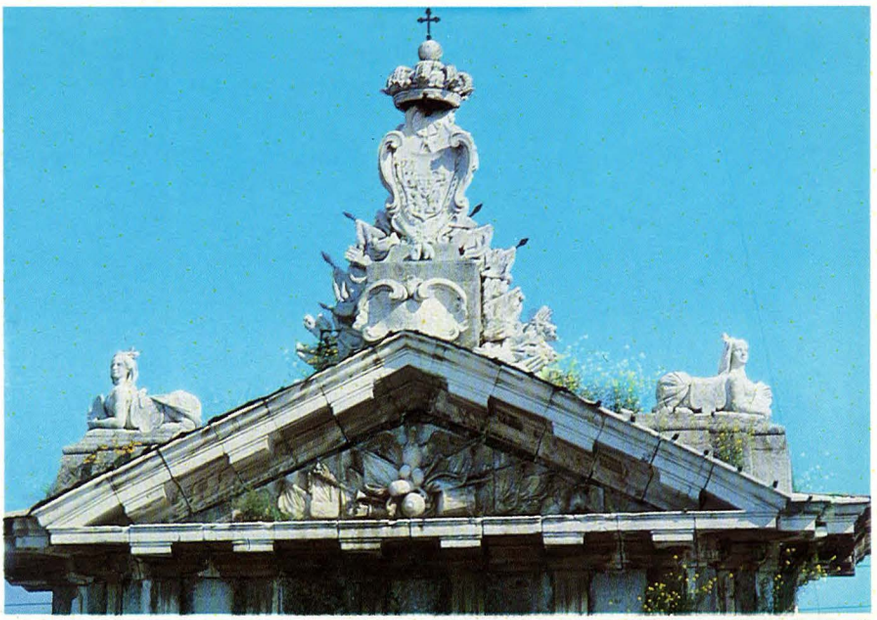
LA PUERTA DE HIERRO, ACCESO NOBLE AL REAL SITIO DE EL PARDO

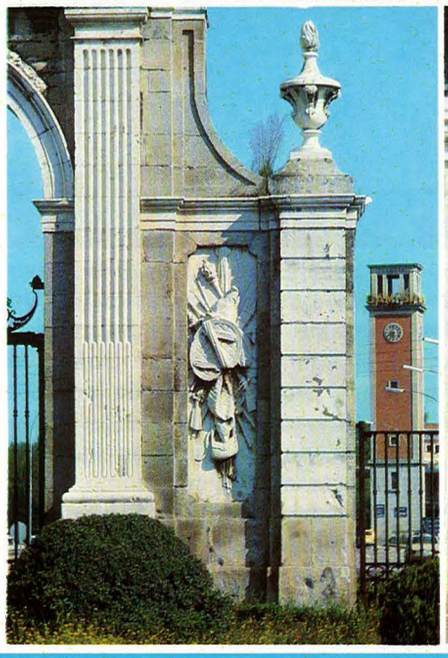
Las prerrogativas reales sobre las tierras integrantes del real sitio de El Pardo se remontan, según expresión claramente exagerada de Pedro de Cervantes «a tiempo inmemorial», pero la práctica asidua de la caza no se hizo habitual en él hasta la Baja Edad Media, sobre todo bajo los Trastámara; en efecto, fue precisamente Enrique III quien hizo construir la primera residencia real en El Pardo, la cual no pasaría de ser un simple pabellón de caza. En el transcurso del tiempo se van incorporando al «cazadero real» mediante compras y donaciones diversas fincas. Así, Felipe IV incorporó La Zarzuela, compuesta, según las *Relaciones Topográficas,* de «una casa muy buena, dehesa de encinas y huertas y tierras de regadío...», adquirida a Jerónimo de Pisa, vecino de Madrid. Sin embargo la gran ampliación de la real propiedad se producirá por obra de los reyes Borbones Fernando VI y Carlos III, quienes mediante diversas compras y donaciones, le dieron unas dimensiones algo superiores a las que tiene en la actualidad, operación que se realiza en los decenios centrales del siglo XVIII.

El propio Fernando VI decidió convertir el monte en «coto redondo» a cuyo fin decidió la construcción de una tapia, cuya finalidad sería, por una parte, impedir la entrada al monte de cazadores furtivos y leñadores, grandes enemigos ambos de la caza, y por otra evitar que los animales salvajes que en él vivían escapasen, lo que reducía la fauna cinegética disponible y al mismo tiempo perjudicaba los campos de cultivo y prados de los pueblos próximos. Fue encargado de realizar el cerramiento al ingeniero don Francisco Nangle, que trazó el proyecto, comenzándose las obras en 1751. Consistió el cerramiento en una tapia de mampostería de 2,50 metros de

alto por 0,80 metros de ancho y una longitud total de casi 100 kilómetros, con lo que se consiguió la mayor cerca venatoria jamás construida.

Simultáneamente a la tapia se construía la Puerta de Hierro y el puente de San Fernando. Entre las diversas puertas y portilleras previstas en el proyecto redactado por Nangle para el cerramiento del real coto, recibió un tratamiento privilegiado la que debería construirse cerca del lugar denominado Venta del Regidor, por donde se accedía a él viniendo desde la Corte. Aquí se debería emplazar, «una Gran Portada de Arquitectura que ha de construirse sobre el camino Real de El Pardo», que arrancando de la puerta de San Vicente seguía la orilla izquierda del Manzanares. En la dirección de las obras se suceden el propio Nangle, el escultor Olivieri, y finalmente el profesor de arquitectura Francisco de Moradillo, siendo la obra en hierro realizada por Francisco Barranco. Según la información contenida en los trabajos de Javier de la Plaza y Margarita González Cristóbal, parece deducirse que la puerta estaba terminada tras no pocas vicisitudes en 1753, representando este gasto para el erario público la cantidad bastante respetable de 100.000 reales de vellón. Los materiales empleados en su construcción fueron el granito y la piedra blanca de Colmenar. Consta de un arco de medio punto enmarcado por pilastras dórico-romanas sobre las que asienta un entablamento y un frontón adornado con esculturas y relieves





Por la Puerta de Hierro ya no se accede a parte alguna; a lo sumo sirve de enmarque visual a todas luces excesivamente noble para las vecinas gasolineras. En los detalles se aprecia el abandono en que se encuentra sumida tan bella muestra de arquitectura cortesana, necesitada de los más elementales cuidados que una obra de su categoría reclamaría.

PUERTA DE HIERRO 1903

El puente de San Fernando inaugura en los puentes madrileños la costumbre de adornarlos con motivos escultóricos, práctica que alcanzaría su apoteosis en el puente de Toledo; en este caso las estatuas representa a los santos patronos de la real pareja, San Fernando y Santa Bárbara.

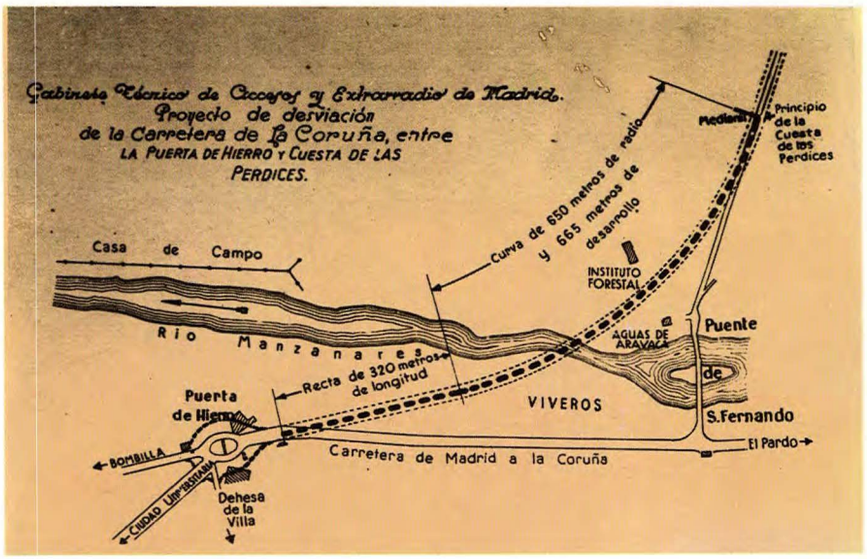
destacando dos esfinges y las armas reales. Dos contrafuertes laterales al arco central ofrecen campo para una ornamentación de trofeos en bajorrelieve, estando rematados por un jarrón del que brota un penacho en llamas; otros dos pilares análogos, rematados también por jarrones, forman a distancia apropiada del cuerpo central otras dos entradas simétricas. A pesar de su relativa modestia y carácter pragmático esta puerta constituye según Plaza, «un testimonio elocuente de la pujanza del arte cortesano en los años centrales del siglo XVIII», que no merece el grado de abandono en que se encuentra actualmente.

LA PUERTA DE HIERRO, PUERTA GRANDE DE MADRID

La Puerta de Hierro, aislada en medio de calzadas de asfalto, asediada por el implacable caudal circulatorio de la autopista de La Coruña ha perdido su función de acceso para convertirse en mudo espectador de la más importante entrada a Madrid para el tráfico procedente del noroeste de España. Esta pérdida de su misión fundacional entronca con la necesidad de adaptar a las exigencias de la circulación moderna una zona que va configurándose en el transcurso del presente siglo como la «puerta grande» de Madrid por antonomasia. Merece la pena seguir los pasos a este cambio de identidad resultante de nuevas circunstancias técnicas y necesidades sociales.

La salida tradicional de Madrid en dirección a Castilla la Vieja, León y Galicia se iniciaban en Puerta Cerrada; por la calle de Segovia y el puente homónimo se accedía a la vía de Castilla, cuyo primer tramo discurría a través de la Casa de Campo, entonces también posesión real. Este itinerario se mantuvo en servicio hasta finales del siglo XVIII, según se deduce del *Itinerario español o Guía de Caminos* de Josef Matías Escribano (1775). Sin embargo, en el «Reconocimiento de los terrenos que median desde Madrid hasta el Puerto de Guadarrama y Real Sitio de San Lorenzo para la formación de caminos», mandado realizar por Carlos III en 1764, se alude ya a la conveniencia de «aprovechar el camino hacia el

En el gráfico, reproducción del original de la *Guia de Madrid*, de Ángel Fernández de los Ríos, se aprecian los dos sectores de que se compone este puente, apoyados en una islita existente en tiempos en el centro del cauce; sin duda el río no llegó a tener ese caudal más que en época de grandes crecidas.



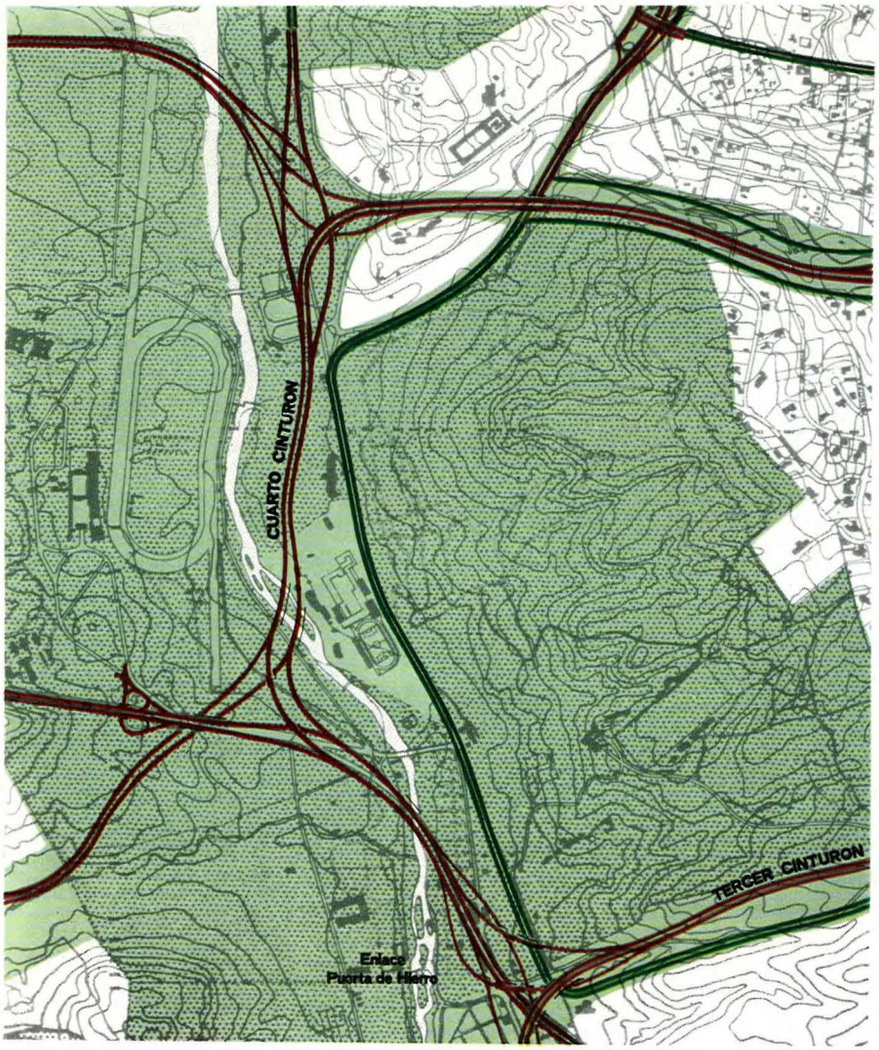
El puente de Puerta de Hierro fue el primero construido por el Gabinete Técnico de Accesos y Extrarradio (G. T. A. E.) creado por Indalecio Prieto en su etapa de ministro de Obras Públicas. Su objetivo fue mejorar la salida de Madrid por la carretera de La Coruña, inadecuada ya entonces para el tráfico existente, especialmente los días festivos. Citando a Fernández Casado, «la capacidad del puente de San Fernando y su acceso del lado de Madrid constituían un verdadero tapón, teniendo en cuenta que a continuación se encontraba la cuesta de las Perdices con pendiente fuerte para los coches de la época». El plano procede de la *Revista de Obras Públicas*, núm. 2.652 (1 de septiembre de 1934)

Real Sitio de El Pardo» como salida de Madrid. Este camino recibió por aquellos años atención preferente, como todos los destinados al servicio de los Reales Sitios, siendo ensanchado y plantado de árboles, por lo que mereció los elogios del culto viajero Antonio Ponz.

En el lugar ocupado actualmente por el puente de San Fernando existió otro, denominado Puente Verde, el cual servía al uso interno de la posesión real de El Pardo y se hallaba arruinado cuando Fernando VI decidió en 1755 sustituirlo por uno nuevo compuesto de cuatro vanos, cuyo costo, que ascendió, según Fernández Casado a 600.000 reales de vellón, fue sufragado con la recaudación de las sisas de Madrid y otros arbitrios. El más significativo y elocuente de sus elementos diferenciadores respecto a los demás puentes antiguos sobre el Manzanares son las estatuas de San Fernando y Santa Bárbara que flaquean sus pretiles. En realidad el actual puente de San Fernando consta además de otro tramo, unido al anterior por un muro apoyado en una antigua isla que partía en dos el lecho mayor del río; este segundo tramo fue construido en 1856 debido a haberse desplazado el curso fluvial, encajándose en la margen derecha del río, y está formado también de cuatro vanos. Por consiguiente, el puente de San Fernando es un puente doble, si bien el tramo antiguo sólo era funcional en los períodos en que el Manzanares iba crecido. Últimamente, bajo él se accedía al Parque Sindical.

La entrada en servicio de esta nueva ruta de salida de Madrid hacia Castilla y Galicia se produjo a raíz del cerramiento a fines del siglo XVIII de la Casa de Campo, lo que convertía virtualmente el camino de El Pardo en el primer tramo de la carretera de La Coruña; ello produjo un incremento progresivo de tráfico sobre la puerta de acceso a la posesión y sobre el puente de San Fernando, ninguno de los cuales se había pensado para esta nueva utilización. Lo demuestra, en el caso del puente de San Fernando, su disposición en ángulo de 90° respecto a la carretera de El Pardo, lo que obligaba a un cambio brusco en el sentido de la marcha. En el transcurso del tiempo, hubo que recalzarlo en pilastras y estribos en varias ocasiones y en 1922 se realizó un ensanchamiento mediante voladizos de hormigón armado. A pesar de todo lo cual su conservación continuó siendo problemática al mismo tiempo que su utilidad se manifestaba cada vez más dudosa. De aquí que se planteara la conveniencia de habilitar un paso alternativo del Manzanares en esta ya muy frecuentada salida de Madrid. De ello fue encargado en 1933 el recién creado Gabinete Técnico de Accesos y Extrarradio (G. T. A. E.), una vez desechada la construcción de un nuevo puente sobre la planta del antiguo, lo cual fue a todas luces un acierto ya que de esta manera se conservaba un monumento de indudable interés historico-artístico y se obviaba el mal trazado del anterior. El nuevo puente, al que se dio un original trazado en forma de curva de amplísimo radio (650 metros), fue calculado por el especialista en puentes y estudioso del tema Carlos Fernández Casado, siendo ingeniero director de la obra Alberto Laffón en colaboración con otros ingenieros del G. T. A. E.; su inauguración tuvo lugar en 1934.

Todas estas mejoras en la entrada a Madrid por Puerta de Hierro, facilitaban sin duda la accesibilidad al monte de El Pardo; sin embargo, el medio de transporte que con más eficacia actuó en tal sentido fue el tranvía, vieja aspiración de los madrileños desde los lejanos tiempos de los tranvías de tracción animal hace ya más de un siglo. En 1887 se solicitó formalmente por José A. Loubat la concesión de una línea de tranvía que por la Puerta de San Vicente llegaría hasta la Puerta de Hierro, aunque el proyecto no prosperó; fue preciso esperar hasta 1898, fecha en que se autorizaba la construcción de una línea de vía estrecha (1 metro) y tracción de vapor, que partiendo de San Antonio de la Florida llegaba al real sitio de El Pardo tras un recorrido de 11,50 kilómetros. Este tranvía, concebido más bien como línea de cercanías, se inauguró en 1902 contando con tres estaciones: Viveros, Puerta de Hierro y Fuente de la Reina. Gracias a él los encinares y sotos de El Pardo fueron a partir de entonces más accesibles a los madrileños, lo que permitía afirmar a un semanario de la época que «con él llega la vida y la alegría a aquel Sitio» (*Nuevo Mundo,* 25-10-1902). A quienes más benefició sin duda la referida línea fue a los cazadores, que, organizados en sociedades, arrendaban por temporadas los distintos cuarteles del



La red arterial de Madrid constituye una seria amenaza que aún gravita peligrosamente sobre el sector Puerta de Hierro. En su formulación definitiva de 1972 la zona queda literalmente «enrejada» por ejes viarios destinados a un tráfico rodado intenso. Se esfumaría, así, cualquier intento de ordenación global de todo el sector y su posible función de nexo entre el continuo edificado madrileño y el «eje forestal» El Pardo-sierra de Guadarrama. Incluso entra dentro de la lógica del plan el posible cambio de emplazamiento de la Puerta de Hierro.

monte de El Pardo. No es de extrañar, por eso, que en el Consejo de Administración de la Sociedad del Tranvía de El Pardo, creada para su construcción y explotación, abundaran personajes de alta sociedad, la nobleza y las finanzas tales como el conde de Bernar, los marqueses de Cubas y Urquijo, Juan de Ibarra y otros. El tranvía de vapor de Madrid a El Pardo no logró superar los problemas de abastecimiento de carbón provocados por la primera guerra mundial, por lo que dejó de funcionar en 1917. Sin embargo, los madrileños pudieron seguir frecuentando las arboledas de Puerta de Hierro gracias al tranvía eléctrico, que, partiendo de la Moncloa, llegaba hasta las propias tapias de El Pardo a la altura de la Fuente de las Damas.

Hasta aquí nos hemos detenido en la reconstrucción histórica de cómo la Puerta de Hierro a lo largo de un proceso secular acabó convertida en un nudo de convergencia de comunicaciones, en la «puerta principal» de entrada a Madrid. Este acceso se fue ampliando al compás de las crecientes exigencias de espacio impuestas por el tráfico automovilístico. Ya en 1949 se había alcanzado en él, una intensidad máxima diaria de tráfico de 6.900 vehículos y una máxima horaria de 1.060. Fue preciso, pues, emprender un importante acondicionamiento del «nudo», que consistió en el ensanchamiento y reparación de las calzadas, el derribo de un viejo edificio que estorbaba y la realización de plantaciones, así como la ampliación a dos carriles por sentido de todo el tramo de la Nacional VI hasta las Rozas; el tercer carril se añadirá en los años sesenta a raíz de la construcción de la autopista Las Rozas-Villalba. Otra ampliación considerable, realizada igualmente en los años cincuenta, fue la desviación del sentido de ida de la carretera de El Pardo por el paso inferior construido para el tranvía bajo la avenida de Puerta de Hierro, lo que palió en parte el cruce más conflictivo de toda la carretera; el problema no quedaría por completo resuelto hasta la construcción del paso subterráneo para los vehículos procedentes de El Pardo, dentro del Plan Cercanías de Madrid (1971).

Aun con estas mejoras y ensanchamientos parece que las posibilidades de absorción de tráfico han tocado techo en este acceso a Madrid, particularmente desde su conversión en vía urbana por el desarrollo residencial reciente del primer tramo de la autopista de La Coruña, a cuyo largo se asientan numerosas urbanizaciones de segunda residencia y expansivos pueblos-dormitorio (Pozuelo, Las Rozas, Majadahonda). De aquí la búsqueda de soluciones alternativas que excluyan el paso por este «cuello de botella» en que la Puerta de Hierro se convierte en las horas-punta y en las temibles «operaciones-retorno» de los fines de semana y vacaciones. En esa dirección apuntaba ya el plan de accesos a Madrid de 1940, en el que se preveía un «cinturón de circunvalación», cuya pieza-clave, la avenida del Abroñigal, iría a enlazar con la carretera de La Coruña a la altura de las Rozas descendiendo por el arroyo de la Veguilla y cruzando todo el monte de El Pardo. De hecho las obras del tramo Las Rozas-Plaza de Castilla se iniciaron en 1953 precisamente a la altura de la Ciudad Puerta de Hierro, aunque no se llegaron a realizar más que unos centenares de metros de explanación, hoy abandonados. Paralelamente el tráfico en Puerta de Hierro se iba incrementando a un ritmo acelerado como lo demuestran los datos de la estación de aforo instalada cerca de ella: 24.584 vehículos de intensidad media diaria en 1966, 42.922 en 1971 y 51.224 en 1974, último año en que funcionó. La solución antes esbozada encontraba su obstáculo más insalvable en el particular estatus jurídico asignado por la Ley de Patrimonio Nacional al monte de El Pardo. A pesar de lo cual, fue asumida también por el Plan de Red

Arterial de Madrid, redactado a partir de 1962, aprobado en 1967 y modificado en 1971 de acuerdo con las directrices del Plan Nacional de Autopistas (1968).

Merece párrafo aparte el papel que, de realizarse, desempeñaría para el sector Puerta de Hierro el cierre del Tercer Cinturón, del que forman parte las ya realizadas avenidas de La Paz y del Manzanares, y el tramo del Cuarto Cinturón heredero directo del perteneciente al Plan de Accesos a Madrid, antes descrito. La realización de ambos se considera hoy muy dudosa y ello no sólo por los problemas de financiación de tan costosa obra pública sino, sobre todo, por la posición manifiestamente hostil puesta reiteradamente de manifiesto por los habitantes de las áreas ya consolidadas por donde debería discurrir (caso, por ejemplo de la Vaguada del Barrio del Pilar) y la actitud tampoco favorable a su realización por parte del Patrimonio Nacional. A ello se unen las mejoras introducidas por el Plan de Accesos a Madrid tanto en el «nudo» de Puerta de Hierro como en las rutas que en él confluyen, siendo de destacar el desdoblamiento de la C-602, la popularmente denominada «carretera de la Playa», desde la carretera de El Pardo a la altura de La Zarzuela hasta Fuencarral; el acondicionamiento de esta vía ha supuesto una solución de recambio mucho más barata, que convierte en menos urgentes el cierre del Tercer Cinturón y el tramo noroeste del Cuarto (ver ilustración); este último, no obstante, se halla entre los que, según el convenio de 1978 entre el Ayuntamiento y el MOPU, deberán realizarse antes de 1985.

LA ESPECIALIZACIÓN RECREATIVA: UNA HERENCIA HISTÓRICA

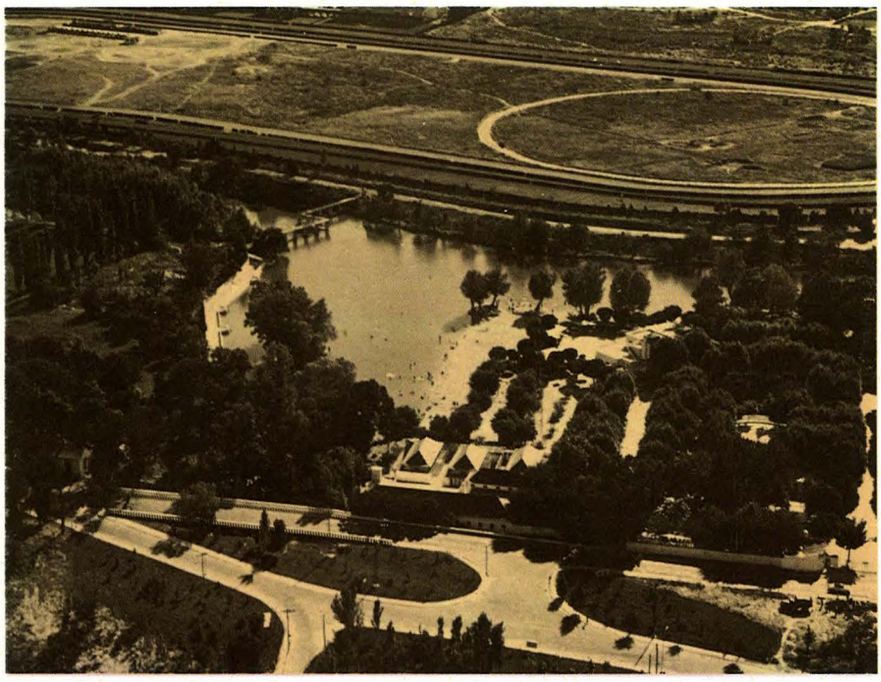
La caza, que, como actividad recreativa fue razón de ser del monte de El Pardo, ha dejado de practicarse tiempo ha en el entorno de la Puerta de Hierro. En cambio ha surgido y proliferado en los últimos decenios otras formas de esparcimiento al aire libre, a las que han ido accediendo los diversos grupos sociales como un aspecto más de la elevación del nivel de vida. Por lo común adoptan estas nuevas versiones lúdicas la forma de complejo deportivo diversificado. Hay también en la zona instalaciones apropiadas para el deporte-espectáculo como el Hipódromo de la Zarzuela o para la práctica de deportes muy exigentes en espacio como el golf o el tiro. En cuanto a la fórmula jurídica, que hace posible su implantación en terrenos del Patrimonio Nacional, consiste en una concesión administrativa de ocupación temporal, lo que lleva implícito el pago de un canon. La antigüedad y tamaño de los distintos arrendamientos con destino a complejos deportivos se recoge en el cuadro siguiente:

El Club de Tiro Somontes es el más recóndito y apartado de todos los existentes en el sector de Puerta de Hierro; enclavado en las colinas de la margen izquierda del río, se halla rodeado de una masa tupida de encinar; todo lo cual está justificado por la peculiar índole de la práctica deportiva que en él se realiza.

ARRIENDOS Y CONCESIONES PARA INSTALACIONES DEPORTIVAS EN PUERTA DE HIERRO

Nombre de la instalación	Arrendatario	Fecha del vencimiento	Superficie en hectáreas
Club de Campo	Real Sociedad Hípica Española	1993	65,0
Campo de Hockey	Federación Española de Hockey	1998	2,7
Hipódromo de la Zarzuela	Sociedad de Fomento de la Cría Caballar	Indefinida	111,0
Club Deportivo Puerta de Hierro	Instituto Social del Tiempo Libre	1989	31,0
Playa de Madrid	Playa de Madrid, S. A.	1993	22,0
Club Puerta de Hierro	Real Club Puerta de Hierro	1989	233,0
Tiro de Pichón	Sociedad Tiro de Pichón de Madrid	1998	71,0
El Tejar de Somontes	Parque Deportivo de Somontes	1998	16,5

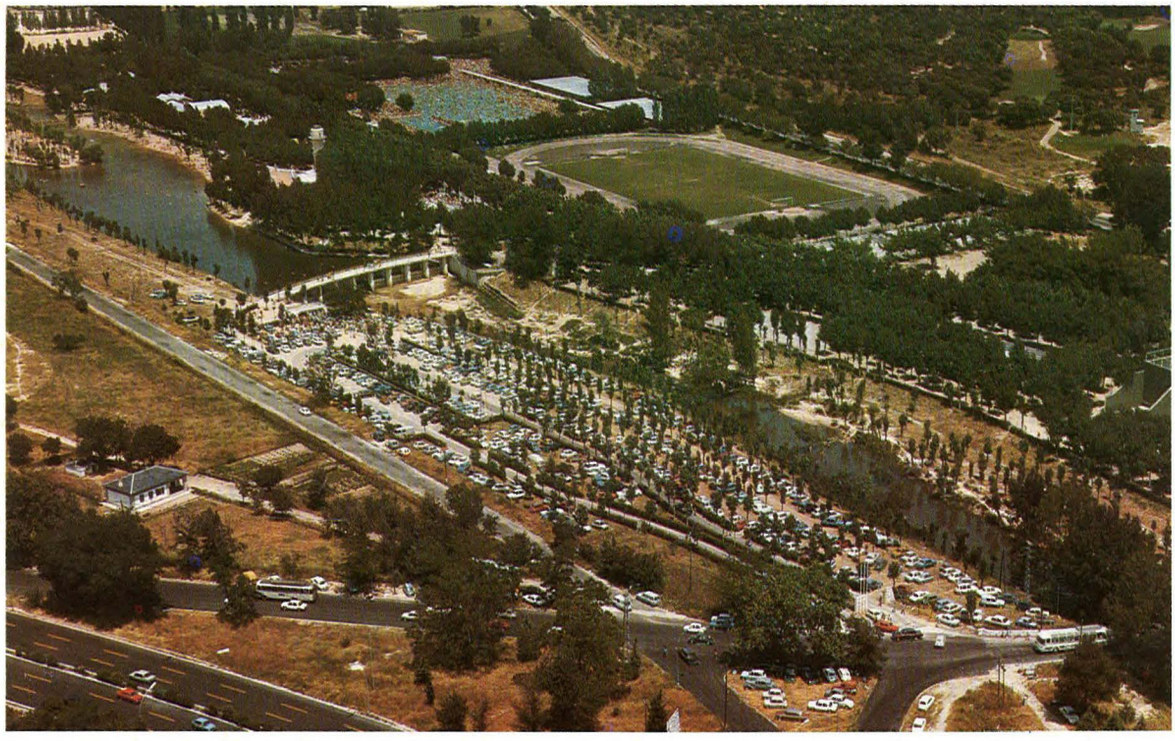
Fuente: Patrimonio Nacional.



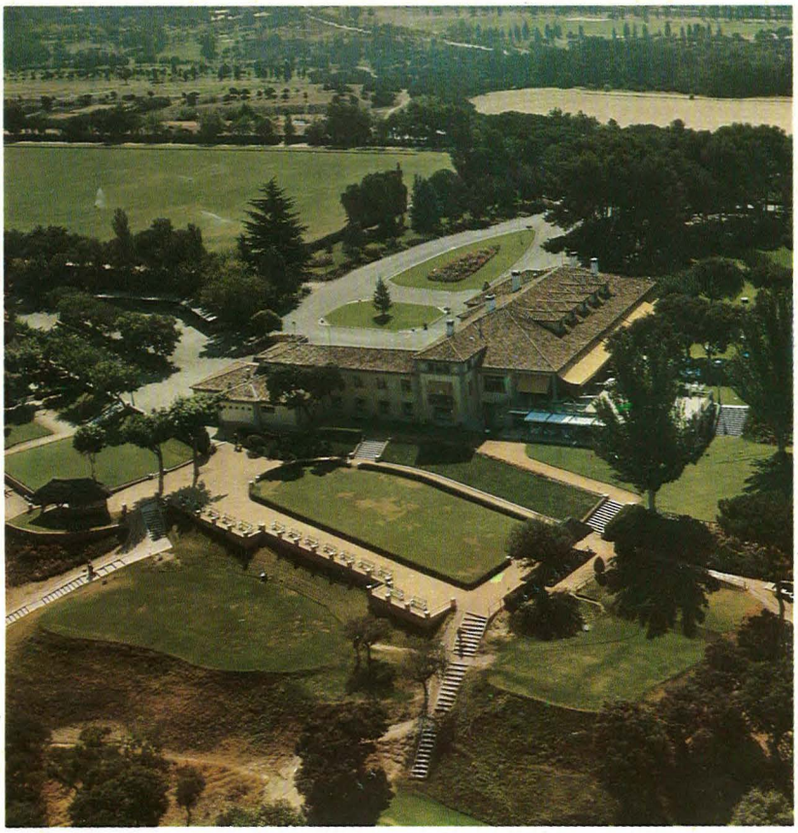
El fondo del valle del Manzanares se halla ocupado casi en toda su longitud por instalaciones deportivas de frecuentación masiva. La primera en instalarse, al principio de los años treinta, fue La Playa de Madrid, llamada así por su playa artificial, primera de las creadas en España. Actualmente el embalse sólo se usa para el paseo en barca y la natación se practica en piscinas convencionales, dada la falta de garantías higiénicas de las aguas del río.

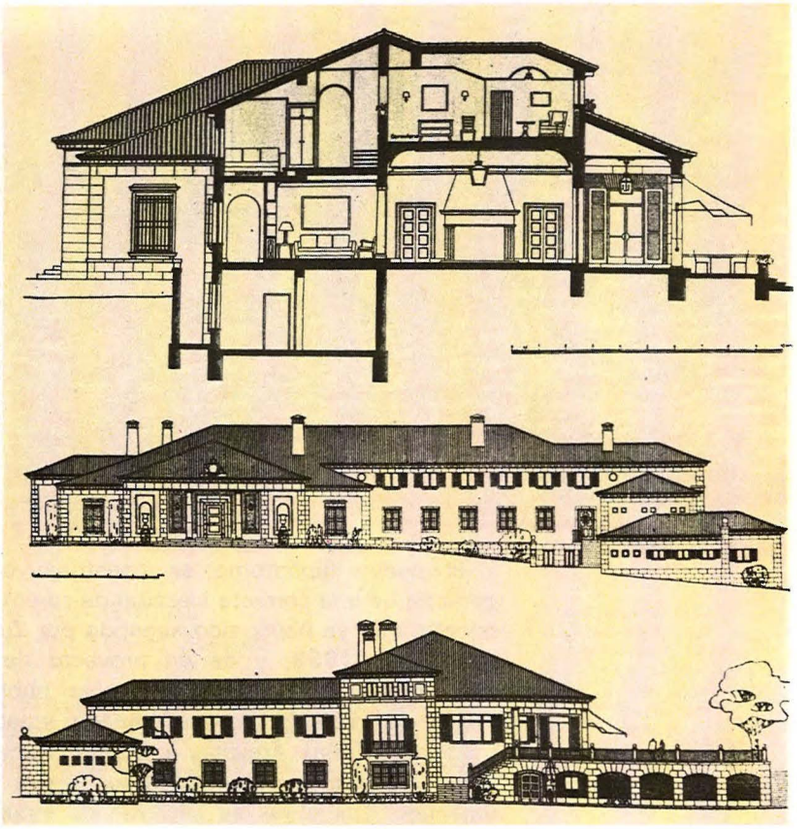
Los primeros arrendamientos se concedieron, a las dos versiones madrileñas más elitistas y selectas de los «country clubs»: el Real Club Puerta de Hierro y el Club de Campo, ambos instalados en el sector antes de 1936. Viene a romper esta línea aristocratizante la implantación en 1932 de la Playa de Madrid, primera playa artificial de España, en la confluencia del Manzanares con el arroyo del Fresno. La creación de 500.000 pies cuadrados de playa artificial fue posible gracias a una presa diseñada por los ingenieros Conde y Tintoré, en tanto que las edificaciones fueron proyectadas por el arquitecto Muñoz Monasterio, que realizó su trabajo muy dentro de las corrientes racionalistas difundidas en España por el G. A. T. E. P. A. C. Consistían éstas en un complejo deportivo y de descanso articulado en torno a la playa que daba nombre al conjunto (restaurante, pista de patinaje, frontones, etc.). Muy afectada por la contienda civil, ya que incluso se llegó a volar la presa, la reconstrucción se emprendió a partir de 1947 bajo la dirección del propio Muñoz Monasterio en colaboración con el ingeniero Ramón Beamonte. Las edificaciones se reconstruyeron respetando las originales líneas racionalistas, si bien se las remató con cubiertas de pizarra coronadas por pináculos en la línea del estilo «imperial» que por entonces privaba en la arquitectura madrileña. La Playa de Madrid, hoy convertida en un club social más de acceso restringido, fue en su momento el ensayo de lo que podría haber llegado a ser la «Ciudad Verde del Jarama», el más interesante proyecto recreativo de los racionalistas madrileños del G. A. T. E. P. A. C.

En la misma línea de facilitar el acceso de las clases populares a una zona recreativa antes privativa de la nobleza y de las clases acomodadas hay que incluir la inauguración en 1955 del inicialmente denominado Balneario Popular del Manzanares, aunque el nombre por el que se ha conocido durante más de tres décadas ha sido el de Parque Sindical Deportivo Puerta de Hierro, integrado orgánicamente a la Obra Sindical de



La misma razón ha hecho inutilizable la playa artificial del aún más multidinario Parque Deportivo Puerta de Hierro, una de las obras más representativas de los criterios sociales del anterior régimen.





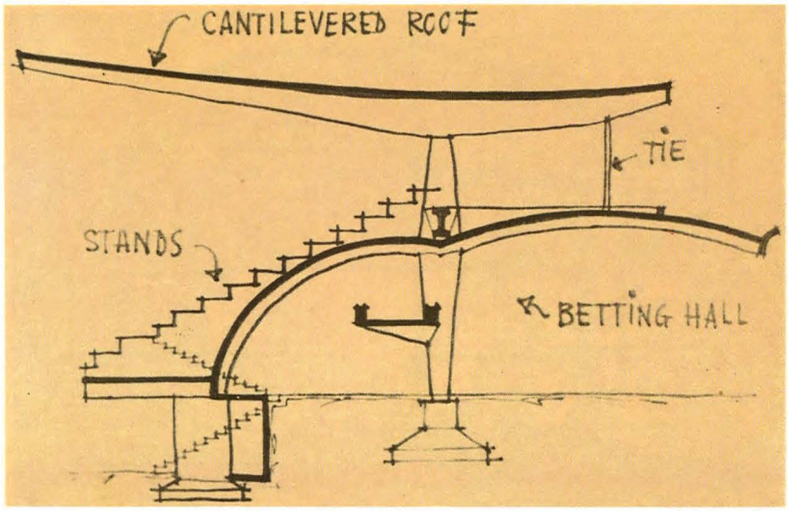
El Real Club Deportivo Puerta de Hierro, arquetipo de club social aristocrático, se halla implantado en terrenos del monte de El Pardo desde la temprana fecha de 1912. Sin embargo, el edificio social actualmente existente fue construido en 1942, siendo autor del proyecto el arquitecto Gutiérrez Soto, autor también del Club de Campo, que aun siendo una obra menor, refleja con toda claridad las coordenadas estéticas dominantes en la arquitectura madrileña de la posguerra, que tanto colaboró a afianzar el autor del Ministerio del Aire. Los dibujos proceden de la *Revista Arquitectura*, febrero de 1949.

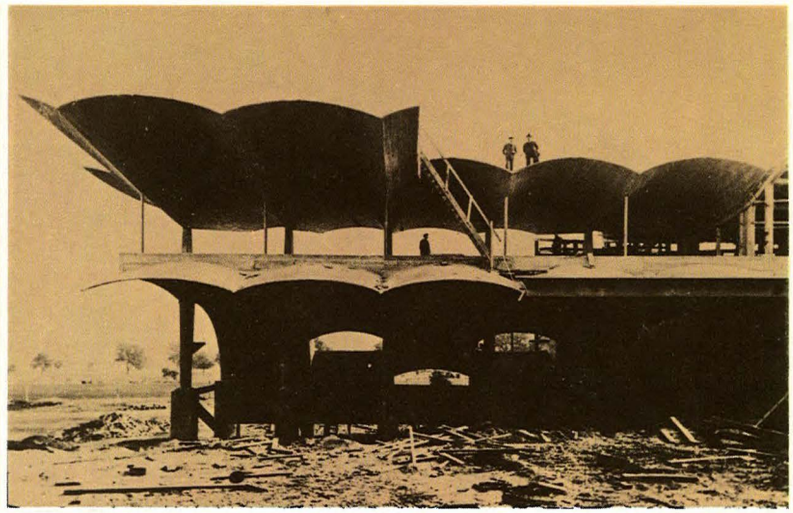
Educación y Descanso, hasta su desaparición y en la actualidad al Instituto Social del Tiempo Libre, dependiente del Ministerio de Trabajo. En la primera fase se incluía como elemento básico un embalse diseñado por el ingeniero Alfredo Semelas, que haría posible una playa artificial para 5.000 bañistas; la ampliación, realizada en 1959, hasta la carretera de El Pardo, incorporaba la gran piscina central (popularmente denominada «La charca del obrero»), campos de fútbol y boleras, además de otros servicios. La intensidad de la afluencia fue muy alta durante la década de los sesenta, llegando a alcanzar en 1968 1,3 millones de entradas.

Ya a finales de la década de los sesenta se crearon aguas arriba de los citados complejos deportivos otros dos, orientados a un usuario de mayor nivel económico: el Tejar de Somontes y Somontes; ambos ofrecen las instalaciones estándar de los clubes sociales: piscinas, pistas polideportivas, área de juegos infantiles, pista de patinaje, campo de minigolf y las inevitables canchas de tenis.

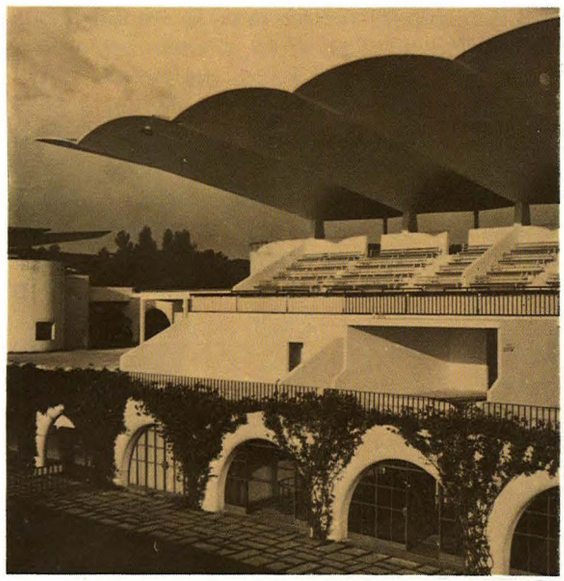
Dominando el fondo del valle, sobre lomas cubiertas de encinar adehesado, se encuentran las instalaciones recreativas más consumidoras de espacio y al mismo tiempo las más selectas y socialmente prestigiadas del sector. En la margen izquierda se halla el Real Club Puerta de Hierro, implantado en terrenos de El Pardo desde 1912. Cuenta con campo de polo y de golf el cual sirve de marco a competiciones internacionales de gran renombre, al margen de las habituales instalaciones de los clubes sociales (piscinas, canchas de tenis y otros deportes) y del edificio social, diseñado por Gutiérrez Soto. En posición similar, río arriba, se encuentra el Club de Tiro Somontes, cuyo acceso por la carretera de El Pardo se halla muy alejado del chalé social, encaramado en una de las zonas más intrincadas del monte.

Emplazamientos simétricos, pero en la orilla derecha del río, ocupan el campo de golf del Club de Campo y el Hipódromo de la Zarzuela. El Club de Campo de la Real Sociedad Hípica Española tiene arrendado dentro del recinto de El Pardo desde 1932 el sector llamado El Medianil, dedicado casi en su totalidad a campo de golf; lo separa del resto del monte de El Pardo la Cuesta de las Perdices. Por ella tiene su acceso el Hipódromo de la Zarzuela, cuyas instalaciones ocupan las 111 hectáreas del monte cedidas a la Sociedad de Fomento de la Cría Caballar por decreto de Presidencia del Gobierno de 12 de enero de 1940. La historia de la construcción de este hipódromo, tercero en orden cronológico de los que han funcionado en Madrid para el público, está íntimamente vinculada al proyecto de prolongación de la Castellana, que con distintas formulaciones fue una constante en los diferentes intentos de ordenación del extrarradio madrileño emprendidos a lo largo del primer tercio del presente siglo. Todos ellos encontraron para su ejecución, al margen de otros inconvenientes, el obstáculo del anterior hipódromo situado en el actual emplazamiento de los Nuevos Ministerios. Aunque su traslado estuvo previsto al menos desde 1915 no se llevaría a cabo hasta que el G. T. A. E. emprendió en 1933 su plan de nuevos accesos de Madrid, uno de los cuales habría de ser el nuevo eje viario de la prolongación de la Castellana.





El nuevo hipódromo se construyó con la garantía de una correcta elección de su emplazamiento, que ya había sido sugerido por Zuazo y Jansen en 1929, y de un proyecto de gran calidad, seleccionado por concurso público a finales de 1934. El proyecto ganador estaba firmado por Carlos Arniches y Martín Domínguez como arquitectos y por Eduardo Torroja como ingeniero. Las obras se iniciaron de inmediato, previa cesión por el Gobierno al G. T. A. E. de los terrenos necesarios, y un año más tarde se habían terminado las pistas con sus elementos accesorios y se trabajaba en la estructura de las tribunas y en el cierre del perímetro. La disolución del G. T. A. E. y el comienzo de la guerra las dejaron inconclusas, pero lo suficientemente avanzadas para que, a pesar de los desperfectos de la guerra y previos los arreglos más imprescindibles, el hipódromo pudiera abrir sus puertas a primeros de mayo de 1941. El elemento constructivo más sobresaliente en él es sin duda la cubierta de tribunas, mediante las cuales, según expresión de S. Tarragó, «Torroja elevó el hormigón armado a las más misteriosas cotas del arte». En las cubiertas laminares del Hipódromo de la Zarzuela, su obra más célebre y universal, Eduardo Torroja se manifestó heredero directo del funcionalismo. El Hipódromo de la Zarzuela presenta la novedad de que el hecho estructural está tan magistralmente resuelto que se convierte en determinante, a pesar de que los aditamentos arquitectónicos de raíz popular enmascaran la claridad y belleza de la estructura.



Es comunmente aceptado el Hipódromo de la Zarzuela como la obra cumbre de Eduardo Torroja. El dibujo a pluma y a mano alzada del autor, cedida para esta publicación por el Instituto Torroja, demuestra la sencillez y funcionalidad de su diseño, que sigue quedando de manifiesto en la fase de construcción. Es notable la discordancia entre la linealidad racionalista de marquesinas y graderías frente a las arcadas de raigambre popular, casi al borde del folklorismo.

LA PERVIVENCIA DE UN REMOTO PASADO RURAL

Cabría preguntar qué subsiste en el sector de Puerta de Hierro de su antigua condición forestal tras la generalizada implantación de los usos recreativos de cuño urbano. También para la agricultura disponía el sector de unas buenas condiciones naturales (suelos aluviales en el fondo del valle y abundante agua), que habían permitido en el pasado la implantación de diversas huertas a lo largo del río. Sobre estas bases el ingeniero agrónomo de la real casa, Rafael Janini, animado por el propio Alfonso XIII, intentó impulsar las actividades agrícolas, a cuyo efecto le fue encargado por el monarca la elaboración de un estudio completo sobre la viabilidad de la puesta en riego de la franja de tierra comprendida entre la carretera y el río desde el puente de San Fernando al real

sitio, aprovechando los abundantes caudales freáticos existentes en las arenas del mioceno y la facilidad del valle del río Manzanares para la construcción de pozos artesianos. Esta operación de reanimación agrícola no se llevó a cabo aunque sí se horadaron diversos pozos, de los que alguno aún sobrevive.

Mejor fortuna ha tenido una actividad a mitad de camino entre la agricultura y la silvicultura, los viveros, que ocupan casi con exclusividad todo el sector comprendido entre el puente de San Fernando y la Puerta de Hierro. Los utiliza el Patrimonio Nacional para cubrir sus propias necesidades y aún resta espacio para alguna concesión a particulares y a favor del Ayuntamiento de Madrid.

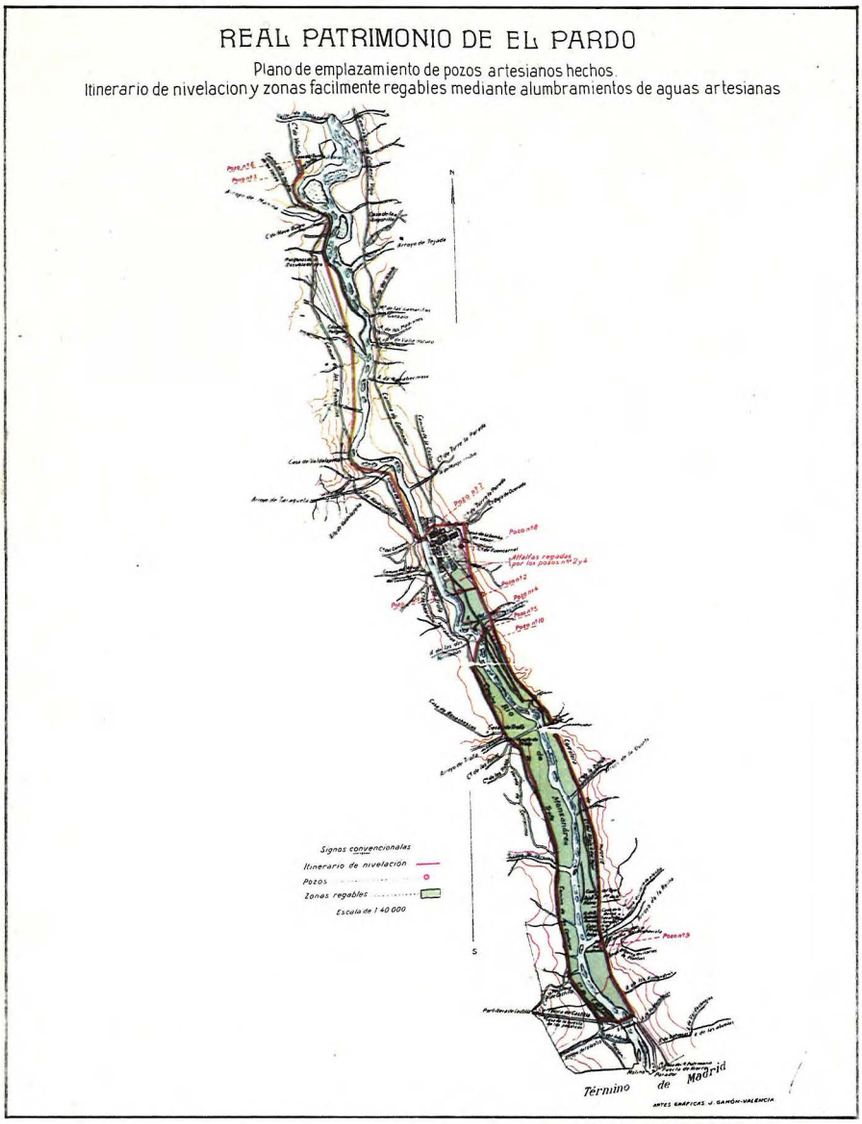
Referencia individualizada merecen los viveros del sector del Medianil, que forman parte de una concesión de 14,7 hectáreas realizada en 1942 al Instituto Forestal de Investigaciones y Experiencias hoy integrado en el Instituto Nacional de Investigaciones Agrarias (I. N. I. A.). Los edificios centrales para oficinas y laboratorios actualmente en servicio se inauguraron en 1954 y en sus diversas secciones se han venido realizando diversos experimentos, tanto en el campo teórico como en el aplicado sobre muy variados temas relacionados con los montes españoles (vegetación, suelos, hidráulica, genética y biología forestal, repoblaciones, productos forestales, etc.). Cada sección cuenta con instalaciones adecuadas (laboratorios, archivos, etc.) para realizar sus actividades. Como es obvio la mayor extensión la ocupan los viveros y campos de experimentación, donde se someten a estudio las más variadas especies forestales tanto españolas como extranjeras. Se continúa así, dentro del recinto de El Pardo, una línea de investigación sobre temas forestales iniciada en el siglo pasado por Ramón de la Sagra y en el presente por los trabajos del laboratorio e insectorio para el estudio de la fauna forestal española, que realizó estudios y propuso remedios para la defensa de los encinares.

UN ÁREA RESIDENCIAL DE GRAN PRESTIGIO SOCIAL

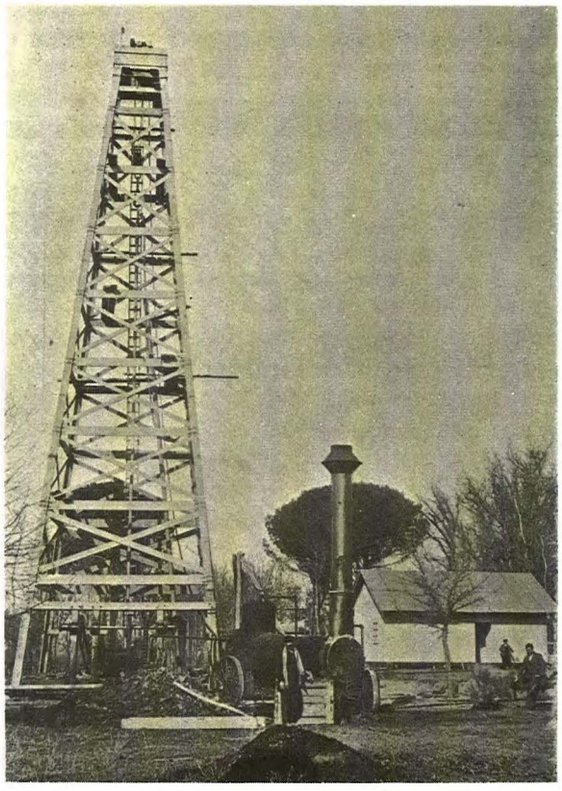
Desde el punto de vista residencial Puerta de Hierro responde con toda fidelidad al concepto de área social segregada acuñado por los sociólogos urbanos; incluso por su localización todavía en la actualidad se halla distante del resto del área edificada madrileña. Con tal criterio elitista y de alta clase se planteó desde un principio la promoción inmobiliaria que ha sido el punto de partida de la implantación residencial en la zona: la Ciudad Satélite Puerta de Hierro; ya el propio nombre indica voluntad de aislamiento y diferenciación clara respecto a Madrid en cuya órbita se encuentra. A pesar de que en Puerta de Hierro se advierte hoy en día una cierta diversidad de situaciones socioprofesionales, si bien todas de tipo alto o medio-alto, para el madrileño medio el

La recogida y almacenaje del hielo previamente formado en charcas preparadas al efecto, constituyó una actividad muy poco conocida, que se practicó en Puerta de Hierro hasta principios del siglo actual (*Blanco y Negro*, 3 de marzo de 1906).

Rodeado de viveros, el edificio central del Instituto Nacional de Investigaciones Agrarias (I. N. I. A.), obra muy representativa de la arquitectura de los años cuarenta, acoge muy diversas líneas de investigación relacionadas con los montes españoles.



Las grandes posibilidades agronómicas del fondo del valle del Manzanares dieron pie a diversos proyectos de puesta en riego. El más interesante, debido al ingeniero agrónomo de la Real Casa Rafael Janini, llevaba implícita la horadación de diversos pozos artesianos, para los que la zona presentaba inmejorables condiciones naturales.



nombre sigue siendo sinónimo de barrio de ricos, síntesis de comodidades y asiento de lo más conspicuo de la nobleza, las finanzas y las profesiones de mayor categoría social.

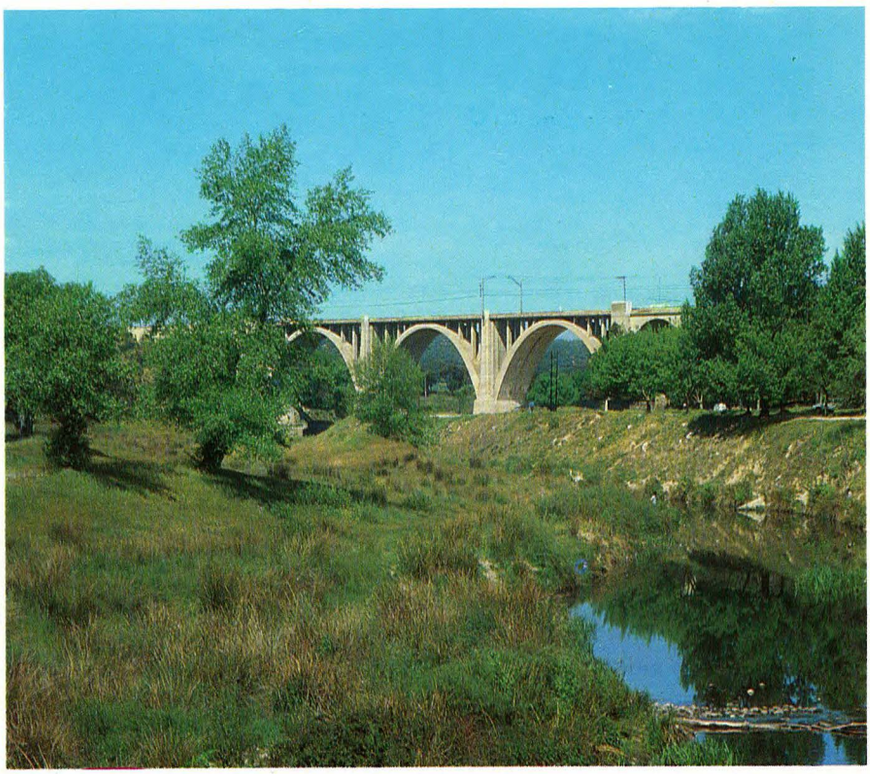
Sobre el monte de El Pardo habían venido gravitando al menos desde mediados del siglo XIX los más diversos proyectos residenciales, todos ellos entroncados con la ilusión irrealizable de integrar ciudad y naturaleza, objetivo de las formulaciones del urbanismo utópico. Incluso se llegó a crear una «Sociedad para la propaganda de la vida en el campo», que se proponía como fin social la creación dentro del monte de El Pardo de un núcleo urbano compuesto por pabellones, hoteles y chalés rodeados de jardines, concebidos como fincas de recreo para la clase media madrileña (Ayala y Raya, 1893). Un contenido más social tenía, ya dentro del presente siglo, la propuesta inmobiliaria que acompañaba al plan de puesta en riego del ingeniero Rafael Janini; consistía ésta en la creación de un eje de casitas de campo con jardín para la población obrera de El Pardo desde el pueblo hasta el puente de San Fernando. Ninguna de estas propuestas llegó a prosperar, pero prepararon el terreno para que desde el campo del urbanismo científico se comenzara a pensar en la posibilidad de segregar algunos sectores de El Pardo más próximos a Madrid para destinarlos a usos urbanos. El primer documento urbanístico en que se materializó explícitamente esta propuesta fue el Anteproyecto de Plan General de Extensión de Madrid de 1929, firmado por Zuazo y Jansen, en el que todo el «apéndice» de El Pardo aparece calificado como «zona del Patrimonio necesaria a la Ciudad»; en base a esta afirmación proponen la colocación del nuevo hipódromo en la margen derecha del río y en su margen izquierda uno de la docena larga de núcleos satélites que envolverían a Madrid en una localización muy similar a la actual Ciudad Puerta de Hierro.

En este recorrido retrospectivo de los orígenes de la Ciudad Puerta de Hierro merece una alusión el plan de enlaces ferroviarios de Madrid de 1932, cuya línea limita por el norte el sector que aquí consideramos. Desde hacía tiempo se había sentido la necesidad de enlazar las líneas férreas del este con las del norte para completar la circulación ferroviaria en torno a Madrid. Creada la comisión de enlaces ferroviarios en 1932, las obras se iniciaron al año siguiente, a pesar de la oposición de las compañías ferroviarias privadas y la actitud hostil de la prensa, particularmente crítica respecto al túnel de la Castellana, uno de

los tramos del plan. La paralización de las obras en 1935, la guerra y la posguerra aplazaron su puesta en servicio hasta la década de los sesenta. Lo que aquí más nos interesa resaltar de este plan son los poblados satélites que en el ambicioso proyecto se incluía, vinculados a la electrificación de la línea del norte y a los proyectados enlaces. Con unos planteamientos mucho más rigurosos y una localización más precisa, el Plan Regional de Madrid, elaborado en plena guerra civil por el Comité de Reforma, Reconstrucción y Saneamiento de Madrid, continuando anteriores propuestas incluye igualmente un sistema de núcleos satélites; también se vuelve a situar uno de ellos en las proximidades de las tapias de El Pardo, en un emplazamiento análogo al que ocupa actualmente el polígono Valverde, si bien se reserva para zona de deportes todo el sector de Puerta de Hierro.

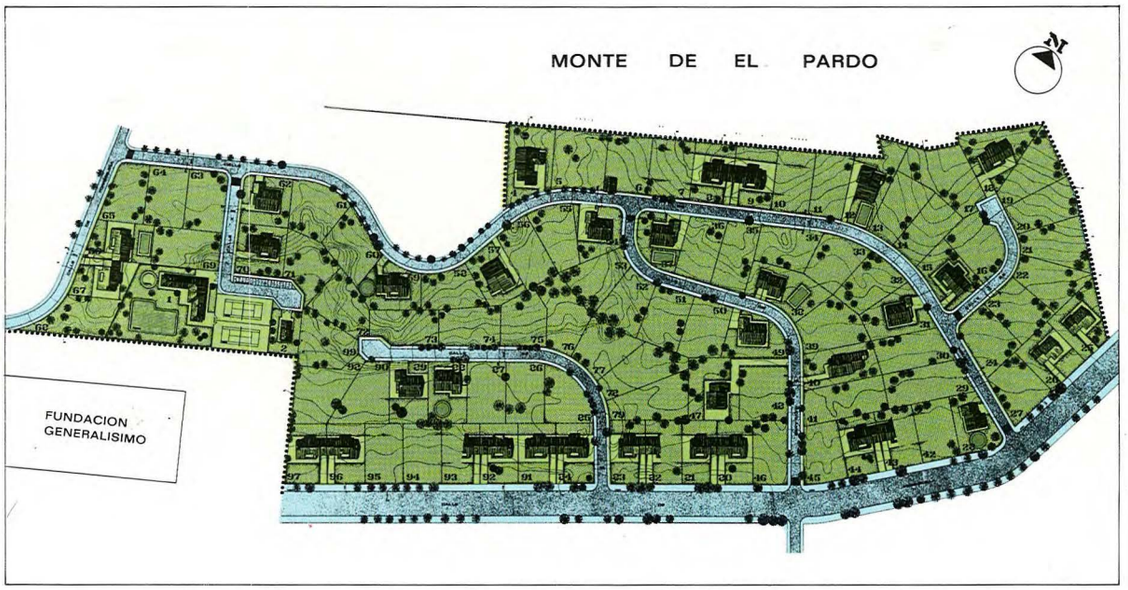
A la vista de todo lo expuesto, queda de manifiesto que cuando en el Plan General de Ordenación de Madrid de 1941 se incorpora la figura del núcleo-satélite se está asumiendo, como en muchos otros aspectos, presupuestos teóricos contenidos en documentos de planeamiento pertenecientes a las corrientes racionalistas del período anterior. Lo que no obsta para que las aderezara con unas posturas ideológicas fuertemente clasistas; así se explica que todo el norte y noroeste madrileño en su contacto con la Casa de Campo y el monte de El Pardo fuera reservado a ciudades-residenciales destinadas a las clases acomodadas.

La reconstrucción histórica esbozada viene a demostrar que la opción urbanística con más



En el primitivo plan de enlaces ferroviarios de 1932, cuyo viaducto cruza el río Manzanares en el límite norte del fascículo, se incluía la creación de diversos poblados satélites, que son un remoto antecedente de la Ciudad Puerta de Hierro.

A ella pertenece el chalé de la foto inferior, enclavado en la zona de ciudad-jardín de Puerta de Hierro. Por las dimensiones tanto de la mansión como de la parcela responde a la edificación de gran lujo habitual en ese sector.



Más de treinta años después de iniciarse la Ciudad Satélite Puerta de Hierro, aún subsisten terrenos sin edificar; corresponden éstos al denominado por la promotora Sector 5 de Fuentelarreyna. Las viviendas que en él se construyen o proyectan, aunque por su tamaño y su precio siguen estando muy por encima de las posibilidades de la población media, han reducido sensiblemente sus dimensiones respecto a las construidas en décadas pasadas en otros sectores; de igual manera, también es ostensible la disminución del tamaño de las parcelas.

aceptación respecto al sector Puerta de Hierro, abstracción hecha de la lectura ideológica de las distintas propuestas, ha sido la fórmula de la ciudad-jardín de baja densidad. Esta fue la que finalmente prevaleció en el plan del 41, el retraso de cuya aprobación (1944) explica que las distintas promociones residenciales, que se van a acoger a sus determinaciones, no hagan su aparición hasta finales de los cuarenta. Por esos años se presentan para su aprobación los proyectos de las ciudades-satélites de Mirasierra, Puerta de Hierro, La Florida, y la Moraleja todas con un acusado cuño plutocrático. En concreto, la primera fase de la Ciudad Satélite Puerta de Hierro es aprobada por la Comisaría de Ordenación Urbana de Madrid en su sesión de 19 de mayo de 1948, previa presentación del proyecto por parte de la Inmobiliaria Alcázar, S. A.; esta fase se hallaba situada entre la tapia del monte, la Dehesa de la Villa y el arroyo de Peñagrande sobre una extensión de unas 70 hectáreas procedentes de la denominada Huerta del Obispo además de otras tierras de labor y casitas bajas con huerto. En aquella primera fase de la «Nueva Ciudad», como en algún momento se la denominó con marcada inadecuación terminológica, prevaleció la intención de construir una «zona residencial de gran lujo», segregada y muy exclusiva. Tal enfoque se fundamentaba, razones sociopolíticas al margen, en las posibilidades de explotación económica de un entorno muy prestigiado socialmente en su faceta lúdico-deportiva (Club Puerta de Hierro), cultural (Universidad), política (palacio de El Pardo) e incluso paisajística (masas forestales del monte de El Pardo). No es de extrañar por eso que en el número 2 de la *Revista Gran Madrid,* órgano oficial de la Comisaría para la Ordenación Urbana de Madrid, se atribuyera a la Ciudad Puerta de Hierro la función de servir de «transición y, por tanto, de enlace entre la Residencia de El Pardo, las zonas deportivas mencionadas, la Ciudad Universitaria y la capital».

Esta primera fase o sector Puerta de Hierro, destinada a vivienda unifamiliar aislada de lujo en parcelas mínimas de 20.000 pies cuadrados, fue ampliada considerablemente en 1956 gracias a la venta por el Patrimonio Nacional a la Inmobiliaria Alcázar, S. A. de una parcela de 925.000 metros cuadrados, situada a lo largo de la carretera de la Playa y de la vaguada del arroyo del Fresno. En principio se le impuso a la inmobiliaria aplicar a los terrenos de este segundo sector, denominado de Fuentelarreyna, una ordenación similar a la aplicada a la primera fase. En el transcurso del tiempo el tamaño de las parcelas ha disminuido por adaptación a la Ordenanza IV grado 2.°, de aplicación a las actuaciones de vivienda unifamiliar. También hizo su aparición la construcción colectiva en forma de bloques exentos rodeados de espacios verdes y zonas deportivas. En la zona de edificación colectiva, el sistema de promoción más comúnmente utilizado, aparte de unos pocos bloques construidos por la propia inmobiliaria, ha sido la cooperativa. En Puerta de Hierro pueden encontrarse muy

diversos tipos de cooperativas, desde las vinculadas a organismos oficiales (Ministerio de Educación, Patrimonio Nacional, etc.) o a grandes empresas (Butano) hasta las promovidas por los grupos de amigos y grandes cooperativas, cuyo funcionamiento se aproxima bastante al de una inmobiliaria. La cooperativa «Ciudad Los Robles» respondería a este último tipo; constituida a finales de los años sesenta por un grupo de profesionales relacionados con la construcción (arquitectos, ingenieros, etc.) ha llegado a construir en la zona en tres fases sucesivas unas 400 viviendas en bloques de 5 y 13 plantas dotadas de una serie de servicios como garajes, club social, parque infantil, zonas deportivas y espacios ajardinados. Las superficies de las viviendas fluctúan entre 150 y 350 metros cuadrados, suficientes para cubrir las necesidades de sus propietarios, en su mayoría profesionales liberales, altos funcionarios y directivos. A este esquema constructivo y profesional se ajustan por lo general las promociones de viviendas en bloques colectivos tanto en el sector Puerta de Hierro como en el Fuentelarreyna. Constancia expresa de la composición socioprofesional de la Ciudad Puerta de Hierro puede obtenerse a través de los datos numéricos que aparecen en el Cuadro; únicamente cabe añadir al respecto el peso laboral que representa el servicio doméstico, mostrando un nuevo y elocuente indicador sociológico.

DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN POR OCUPACIONES EN EL BARRIO DE FUENTELARREYNA

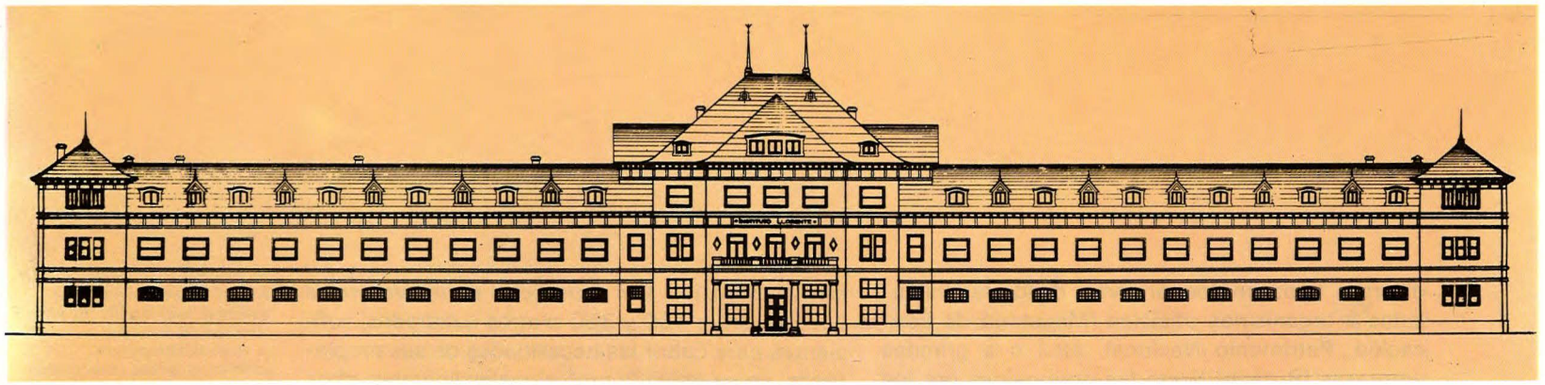
Ocupaciones	Varones		Mujeres		Totales	
	Total	Porcentaje	Total	Porcentaje	Total	Porcentaje
Menor o estudiante	771	47,97	739	39,62	1.510	43,49
Jubilado o pensionista	39	2,42	27	1,44	66	1,90
Rentista	6	0,37	12	0,64	18	0,51
Minusválido	—	—	3	0,16	3	0,18
Sus labores	4	0,24	653	35,01	657	18,92
No clasificado	59	3,67	33	1,76	92	2,64
Cuadros superiores	457	28,43	67	3,59	524	15,09
Cuadros medios	64	3,98	26	1,39	208	2,59
Empleados y funcionarios	76	4,72	76	4,07	152	4,37
Artesanos y comerciantes	5	0,31	3	0,16	8	0,23
Militares	6	0,37	—	—	6	0,17
Agricultura y ganadería	3	0,18	—	—	3	0,08
Trabajadores manuales	78	4,85	20	1,07	98	2,82
Servicio doméstico	39	2,42	206	11,04	245	7,05
Totales	1.657	100,00	1.865	100,00	3.472	100,00

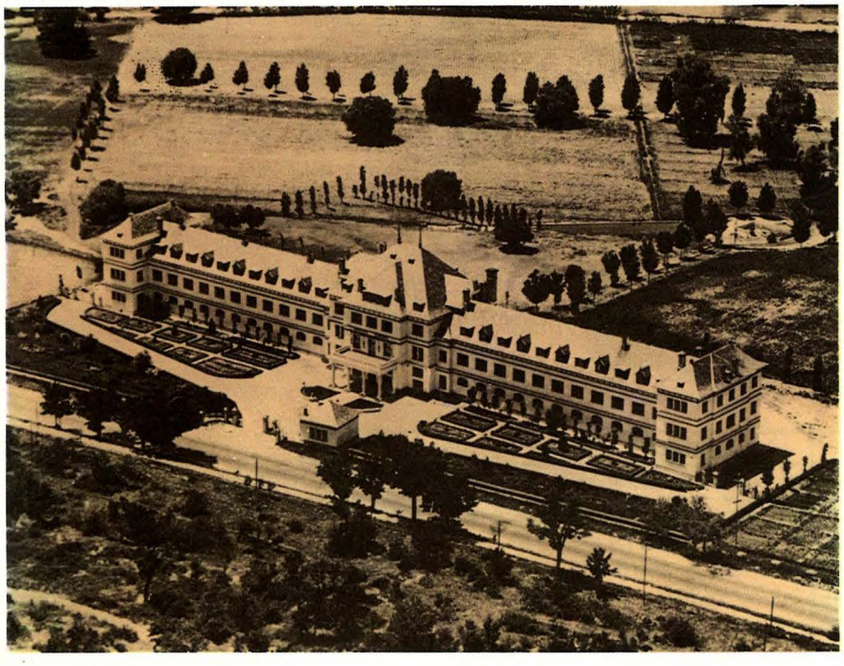
Fuente: Padrón Municipal de habitantes de 1975.

LA PRESENCIA EXCEPCIONAL DE ACTIVIDADES PRODUCTIVAS E INVESTIGADORAS

Sin ser relevantes cuantitativamente en la zona las actividades manufactureras tienen un interés cualitativo digno de atención tanto por la historia de su implantación aquí como por la calidad y peculiaridad de sus productos. La primera instalación industrial admitida en el recinto de El Pardo fue el Instituto Llorente, que por derecho propio da a Puerta de Hierro un papel prominente en la historia de la farmacología española. Tiene instalada este Instituto su factoría a la altura del kilómetro 1 de la carretera de El Pardo en un edificio construido entre los años 1929-1930 por el arquitecto Juan Boix Ribó, que

El más importante sector de vivienda colectiva de la Ciudad Puerta de Hierro se articula a lo largo de la avenida del Cardenal Herrera Oria, popularmente denominada «carretera de la playa». La edificación en bloques no obsta para que el nivel socioprofesional de sus habitantes no desentone en exceso de sus vecinos de las viviendas unifamiliares. La «Ciudad Los Robles» (a la derecha de la fotografía) es la actuación unitaria más importante en número de viviendas de todo el sector.





En base a las razones filantrópicas que animaron su fundación, la Real Casa concedió terrenos para la construcción de la factoría del Instituto Llorente y para el mantenimiento de los caballos utilizados en la fabricación de los sueros; este producto en pasado constituyó su base económica. La traza del edificio, bastante insólita para la época en que se levantó, queda de manifiesto en las ilustraciones cedidas para el fascículo por el Instituto.

sorprende por su traza entre balneario y estación ferroviaria y por su insólita cubierta apizarrada rematada por buhardillas, pináculos y chimeneas que le proporcionan una cierta afinidad con la arquitectura palaciega de El Pardo. Desde su fundación en 1894 por el doctor Vidente Llorente, el Instituto que lleva su nombre ha venido ejercitando su meritoria labor en el doble campo de la investigación y de la fabricación de productos farmacológicos; en base justamente a su interés social mereció la concesión de terrenos para la construcción de su factoría en terrenos del monte de El Pardo. Su finalidad fundacional con el nombre de Instituto Microbiológico fue el tratamiento de la difteria. A la muerte de su fundador en 1916 recibió su nombre al mismo tiempo que se diversificaban sus actividades dándose entrada a la producción de específicos inmunológicos por lo que fue el iniciador en España de los centros industriales de producción de sueros y vacunas. Hacia 1930 se incorporó a sus actividades la inmunología veterinaria y en años sucesivos se fueron añadiendo otros productos farmacológicos ajenos a la inmunología.

En el campo exclusivamente médico la Clínica Puerta de Hierro es uno de los centros hospitalarios de Madrid mejor dotados desde el punto de vista sanitario y de investigación. Fue construida en el año 1959 por una entidad privada para explotarla como negocio, pero al no ser lo suficientemente rentable, se decidió su venta al Instituto Nacional de Previsión, que acordó dedicar sus instalaciones al desarrollo de programas de investigación médico-quirúrgicas. En consecuencia con ello se seleccionó el personal y se restringió la asistencia hospitalaria normal. Más tarde, a raíz del plan del Instituto Nacional de la Salud (INSALUD), del que actualmente depende, de reordenar el equipamiento hospitalario de Madrid y entorno, recibió nuevas obligaciones asistenciales, lo que ha redundado en perjuicio de su anterior especialización investigadora. La Clínica Puerta de Hierro con una dotación de 301 camas médicas y 260 quirúrgicas forma parte de un cuadrante noroeste de Madrid sobredotado de instalaciones hospitalarias en perjuicio del resto de la aglomeración.

Situado casi en el centro geométrico del sector Fuentelarreyna y con fachada a la avenida del Cardenal Herrera Oria (antigua carretera de la Playa), contrasta fuertemente con las edificaciones circundantes un edificio alargado de tres plantas construido de ladrillo y granito y coronado por un gran escudo de piedra. Su aire recuerda las antiguas e ilustradas fábricas borbónicas, en las que sin duda se inspiró; en efecto, un hálito de despotismo ilustrado circunda las verjas de la Fundación Generalísimo Franco, constituida en febrero de 1941 con un capital de cuatro millones de pesetas aportadas por el propio fundador, quien en su calidad de tal se reservaba el derecho de dar las normas complementarias para su funcionamiento o de modificar el régimen estatutario. En 1962 el Consejo de Administración del Patrimonio Nacional, por voluntad expresa del general Franco, la tomó bajo su tutela en régimen de patronato. Estatutariamente la Fundación tiene como fin crear fábricas y talleres para el ejercicio de las artes industriales dentro de una variada gama de productos (porcelana, cerámica, muebles, bronces, lámparas, tapices, etc.), siguiendo procedimientos tradicionales de corte artesanal. De la calidad y apreciación de los artículos artesanos que han ido saliendo de los talleres de la carretera de la Playa es buena prueba la clase de clientela habitual que los ha

adquirido: dependencias ministeriales, paradores de turismo, hoteles de lujo y compradores privados de alto nivel económico. Siguiendo la vieja tradición de los empresarios paternalistas, también aplicada en las empresas del I. N. I., la Fundación Generalísimo creó para sus trabajadores en 1947 un poblado en los aledaños de la fábrica, pero fuera ya de las tapias del monte de El Pardo. El poblado de San Francisco, arquitectónica y socialmente poco tiene que ver con el conjunto residencial de la Ciudad Puerta de Hierro. Su centenar largo de viviendas, presenta unas características constructivas similares a las promociones de vivienda social que por entonces levantaba en toda España la Obra Sindical del Hogar (O. S. H.), constructora del poblado con el apoyo financiero del Instituto Nacional de la Vivienda (I. N. V.). Por su lejanía inicial de toda zona habitada (la más próxima era Peñagrande) fue dotado desde un principio de una cierta autosuficiencia en servicios de primera necesidad (tienda, bar, escuela, etc.).

La Clínica Puerta de Hierro, uno de los pocos equipamientos colectivos con que cuenta la zona, fue fundada como institución privada, si bien en la actualidad se halla integrada en la Seguridad Social.

CONCLUSIÓN PARA UN DEBATE: PUERTA DE HIERRO, UN FUTURO INCIERTO

Ante la implantación de usos urbanos realizada sobre esta «antesala» del Pardo que es el sector Puerta de Hierro, ha quedado demostrada la afirmación premonitoria hecha por los arquitectos Zuazo y Jansen en 1929 de que Madrid necesitaba este sector, cuya situación y condiciones son por tantos motivos privilegiadas. Cada vez va quedando menos de aquel espléndido retazo de encinar y sotos fluviales del que aún se podía escribir a principios de siglo: «Pasada la Puerta de Hierro el bosque se dilata con aspecto bravío de verdadera grandeza» (José Nogales en

En su doble vertiente de escuela y taller artesano, la fundación Generalísimo Franco pretendió aproximarse a las reales fábricas borbónicas, incluida la traza arquitectónica del edificio que la alberga. Relacionada a efectos de comercialización de la producción con el INI a través de la Empresa Nacional de Artesanía, de ella ha salido decoración de lujo para las dependencias oficiales y compradores privados de gran nivel económico.

El Poblado de San Francisco, habitado por los operarios de la Fundación Generalísimo, reproduce las características constructivas de las promociones sociales de los años cincuenta. Tanto social como formalmente quedan claras las diferencias respecto a las promociones de vivienda unifamiliar y de edificación colectiva en bloques.

Se impone con urgencia la regulación de la utilización de las márgenes del río Manzanares entre las instalaciones deportivas y el embalse de El Pardo. El vertido de escombros, el lavado de coches y otras prácticas deteriorantes y antisociales están convirtiendo una zona de notable calidad paisajística y con grandes posibilidades como espacio recreativo en un pestilente muladar.

Blanco y Negro, 16 de mayo de 1903). Bien es verdad que a la vista de la imponente masa de verdor, un espectador superficial podría pensar que el grado de deterioro se mantiene en unos niveles aceptables. Una observación más detenida nos muestra un espacio en parte privatizado, en parte compartimentado y cercado, en todo caso convertido en numerosos reductos particulares (clubs sociales, urbanizaciones de acceso restringido, restaurantes, etc.) e inmisericordemente troceado por carreteras de intenso tránsito; en definitiva, ha sido hurtado al uso lúdico colectivo que tuvo en decenios anteriores y acondicionado y adaptado a los descritos en este trabajo. Una cierta compensación a tanta cerca y calle particular ha sido la apertura al público en la primavera de 1976 de 900 hectáreas del monte de El Pardo, en gran parte pertenecientes al sector estudiado; lo cual, como medida indiscriminada, sin preparación previa ni del monte ni de los usuarios, puede acabar en poco tiempo, como ha ocurrido en la Casa de Campo, con lo que de natural iba quedando en él; ahí están para demostrar este riesgo ya inminente la masa de desperdicios desparramados por el encinar y las alamedas del río así como las salvajes heridas abiertas en el tapiz herbáceo por la antisocial práctica del trial y, en general, por la abusiva entrada de vehículos en el monte.

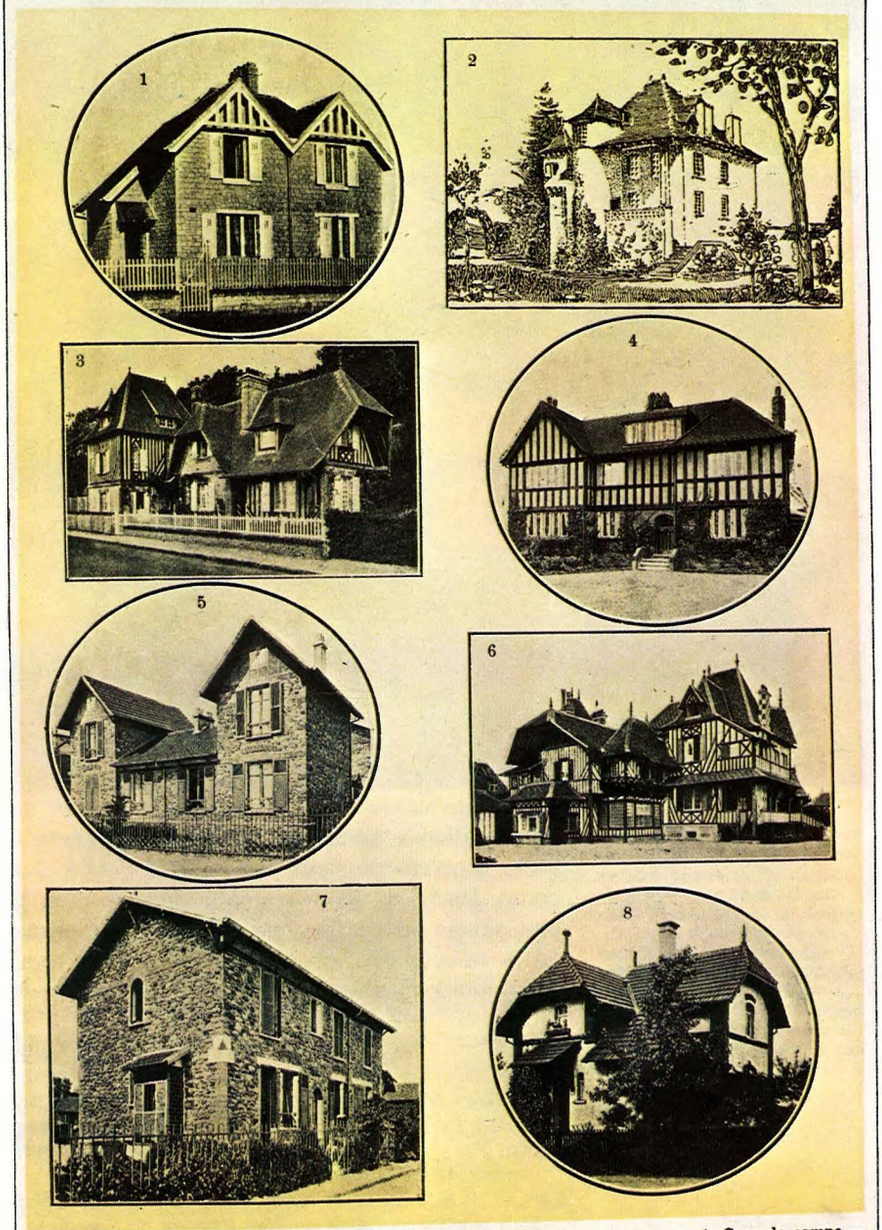
Siendo como es la situación actual suficientemente delicada puede llegar a niveles mucho más críticos, de aplicarse los documentos de planeamiento que afectan a la zona y que hasta la fecha siguen teniendo validez legal. De todos los peligros futuros para el sector Puerta de Hierro el mayor es sin duda la Red Arterial de Madrid, cuyos cinturones tercero y cuarto confluyen precisamente en él, amenazando con convertirlo en un «enrejado» de autopistas que acabarían de desarticular y compartimentar la zona, aniquilando de paso las pocas reliquias que sobreviven de su pasado forestal. La propia Puerta de Hierro quedaría ahogada en medio de calzadas de asfalto, habiéndose llegado incluso a plantear la necesidad de desplazarla del lugar que ocupa desde hace más de dos siglos; en todo caso, la amenaza contra el monumento y contra el conjunto paisajístico del que la puerta es punto focal y protagonista se puede dar por cierta, de realizarse el proyecto en su actual redacción.

En cuanto al planeamiento general vigente, no parece tampoco ser la mejor arma para detener este progresivo deterioro. En efecto, el Plan General de Ordenación Urbana del Área Metropolitana de Madrid aplica a los clubs sociales y al hipódromo la ordenanza propia de zonas verdes, parques y jardines (10, 1.ª B), que permite una edificabilidad máxima de 0,04 m^3/m^2 e implica una gran limitación de usos; en cambio y paradójicamente en el resto del monte la ordenanza aplicada es la de superficie rústico-forestal, cuya edificabilidad asciende a 0,2 m^3/m^2, al mismo tiempo que las condiciones son menos exigentes y se deja vía libre a la edificación de viviendas unifamiliares. Tampoco es estricta la protección deparada al monte de El Pardo por el Plan Especial de Protección del Medio Físico (1975), ya que la calificación como «zona de esparcimiento en general (I-E)», dada al 80 por 100 de su superficie, y como «zona de esparcimiento con limitaciones de 2.º grado», asignada al resto, elevan sensiblemente la edificabilidad

legal y el número de usos del suelo tolerados (incluida la vivienda); por tanto, al tener este plan carácter de directrices vinculantes para la redacción del planeamiento territorial, los datos aducidos entrañan un peligro, de momento sólo teórico, para lo que de forestal le resta a la zona, siendo así que el objetivo del citado plan era la protección del medio físico. Ahora las esperanzas están puestas en el Plan Especial de Espacios Abiertos, previsto en el del medio físico, que, a tenor de afirmaciones contenidas en publicaciones recientes de C. O. P. L. A. C. O., va a eliminar de los espacios calificados como de esparcimiento toda expectativa basada en otros usos urbanos, de tal manera que resulten definitiva y eficazmente protegidos.

En esa línea ha de ir, a nuestro juicio, la futura ordenación del sector Puerta de Hierro. Con las excepciones ya conocidas, es indudable que la función llamada lógicamente a prevalecer en él es el esparcimiento. Pero ello requiere una visión global de las áreas naturales y espacios de ocio de la provincia de Madrid y un enfoque integrado de ellas, asignándoles el tratamiento y protección correcto según actividades a desarrollar, afluencias previstas, etc. Ante lo aún lejano, según todos los síntomas, de esta solución global, procede aprovechar los estudios que sobre el sector noroeste de la aglomeración madrileña se vienen realizando con destino al Plan de Actuaciones Inmediatas (P. A. I.) para articular propuestas concretas sobre El Pardo y sus anejos. Se dispone ya de un estudio ecológico serio (González Bernáldez y colbs., 1979) y el planeamiento

MODELOS DE CASAS DE CAMPO PARA OBREROS Y DE CASAS DE CAMPO DE RECREO



1. Casa para dos familias obreras.—2. Casa de campo.—3. Casa de campo.—4. Casa de campo.—5. Casa para dos familias obreras.—6. Lujosa casa de campo.—7. Casa para dos familias obreras.—8. Casa de campo.

Entre las utopías urbanísticas formuladas respecto al área de El Pardo destaca por su concreción la propuesta por el ingeniero agrónomo Janini, que llegó a aportar distintos tipos de viviendas en consonancia con la capacidad económica de sus usuarios potenciales. Desgraciadamente, en la práctica, las áreas residenciales de Puerta de Hierro han acabado acogiendo sólo a niveles económico-sociales altos o medios altos; la población obrera ha quedado radicalmente excluida.

En el Plan de Accesos a Madrid de 1940 se preveía un nuevo acceso desde Las Rozas por la vaguada de la Veguilla. Se explanó parte del trazado cuyo definitivo empleo se halla unido al destino futuro del Cuarto Cinturón.

Junto con los viveros, la huerta de Fuente la Reina es la única reliquia de un pasado rural ya casi olvidado en el sector de Puerta de Hierro. Abandonada en ella la actividad agrícola, sobrevive como explotación ganadera familiar sobre terrenos arrendados al Patrimonio Nacional. Por su situación junto al nudo de la Zarzuela sería la más afectada por la construcción de la autopista a Las Rozas.

democrático y participativo que actualmente se viene propiciando tanto desde C. O. P. L. A. C. O. como desde el Ayuntamiento permite que las previsiones adoptadas respondan a los intereses de la colectividad. En todo caso, parecen requisitos indispensables, según han hecho ver los arquitectos Espejel y Jaén, que, en tanto se realice la ordenación global, debe cesar toda nueva actuación o concesión y establecerse un control mayor sobre las zonas abiertas al público para que su deterioro no se convierta en irreversible, acompañado de una cierta ordenación de las mismas; de igual manera, cualquier planeamiento integrado habrá de considerar las concesiones y arrendamientos existentes para articular su progresiva reversión al dominio público. Sólo así el más importante «eje recrecional» con el que cuenta la aglomeración madrileña estará de verdad al servicio de todos los madrileños. Pensamos, sin ánimo de prefijar criterios, que tal opción no tiene por que entrar en conflicto con la declaración de parque natural que científicos y ecologistas vienen pidiendo para El Pardo, ya que esta declaración podría contemplar diversos niveles de protección, incluida una zona de afluencia masiva de público. En todo caso, un tratamiento racional y equilibrado de la zona de Puerta de Hierro podría hacerla muy apta para cumplir la función de «preparque» respecto a las demás áreas a establecer en el resto del monte aún no seriamente dañado.

BIBLIOGRAFÍA

AYALA RAYA, M.: *Real Sitio de El Pardo,* en *Biblioteca de la Revista Ilustrada Là Provincia,* Madrid, 1893, 105 págs.

CIUDAD PUERTA DE HIERRO: *Gran Madrid,* núm. 2 (1948), páginas 40-41 y núm. 15 (1951), págs. 9-15. .

ESPEJEL, J. A. y JAÉN, M. H.: *El monte de El Pardo. Notas para la elaboración de un Plan Director de Coordinación de Áreas Naturales y Espacios de Ocio de la Provincia de Madrid,* en *Arquitectura,* núms. 206-207, 1977, páginas 74-78.

FERNÁNDEZ CASADO, C.: *Madrid y el Manzanares: el río, la ciudad y sus puentes,* en *Revista de Obras Públicas,* números 3.105, 3.113, 3.116 (1974) y 3.119 (1975).

GONZÁLEZ CRISTÓBAL, M.: *La Puerta de la Venta del Regidor (Puerta de Hierro),* en *Reales Sitios,* 1979.

HIPÓDROMO DE LA ZARZUELA: *Revista Arquitectura,* junio de 1935, págs. 125-139. *Revista Nacional de Arquitectura,* número 81, septiembre 1948, págs. 337-345.

JANINI JANINI, R.: *Riegos con aguas artesianas. Noticias generales respecto a los pozos artesianos y los arrendamientos de terrenos para huertos en el Real Patrimonio de El Pardo.* Valencia, Est. Tip. Hijos de F. Vives, 1913, 90 págs.

La modernidad de la Obra de Eduardo Torroja, en *Catálogo de la exposición celebrada en el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos,* Madrid, Ediciones Turner, 1979.

MORENO DE VEGA, F.: *El Instituto Llorente. Breve biografía de una institución ejemplar del siglo XIX.* Madrid, 1965, 97 págs.

PARQUE SINDICAL: *Hogar y Arquitectura,* núm. 3 (1956), páginas 45-57 y núm. 21 (1959), págs. 6-25.

PLAYA DE MADRID: A. C. (Órgano del G. A. T. E. P. A. C.), número 8 (1932), pág. 31. *Gran Madrid,* núm. 2 (1948). *Revista Nacional de Arquitectura,* núm. 9 (1948), pág. 259.

PLAZA SANTIAGO, F. J. de la: *La Puerta de Hierro de Madrid,* en *Boletín del Sem. de Estudios de Arte y Arqueología,* tomo XXXIX (1973), págs. 345-358.

VALENZUELA RUBIO, M.: «Segregación y cambio funcional en un espacio forestal suburbano: El Pardo», en *Anales del Instituto de Estudios Madrileños,* vol. XI (1975), páginas 27-65.

JUAN GRIS

Madrileño desarraigado de Madrid, Juan Gris, pintor de primera fila, creador de una tendencia del arte, no es bien conocido de los madrileños ni su obra recordada por la mayoría. En su vida en Francia —concretamente en París— donde también murió, está el secreto de esta injusta lejanía y también la razón de que, nacido en Madrid, ni en la Villa, ni siquiera en España, se conserven muchas obras de su pincel.

Había nacido en 1887, pero veinte años después —alrededor de 1907— cuando todavía no había tenido tiempo de mostrar su valía, marcha a París donde permanecerá toda su vida. Es allí donde con Picasso y otros pintores emprenderá la nueva forma del «cubismo», la reducción a figuras, geometría de cosas y personas y la visión simultánea de la misma desde planos varios y aun contrarios. La novedad desconcierta a las gentes —y aún podríamos decir que sigue desconcertando a los más, alejados del arte— pero Gris no la abandonará nunca y encontrará en estos caminos en los que la luz se parte y las cosas pierden su conocida silueta, medios para llevar el arte y su arte, por nuevos caminos que han de aportar magníficos valores aún cuando la tendencia cubista se acaba en el tiempo.

De cuantos iniciaron este nuevo camino, fue Juan Gris el único que se mantuvo siempre dentro de la nueva manera. Sus restantes compañeros de hazaña, abandonaron sucesivamente la pureza del concepto «cubista», para, aprovechando las enseñanzas que de él tomaron, derivar por otros métodos también fructíferos e interesantes. Pero Juan Gris continuó siempre dentro del más puro cubismo, investigando continuamente, avanzando difícilmente en el camino iniciado, encontrando cada vez nuevos aciertos que le abrían insospechadas novedades.

Y su manera se impone en el París de las grandes revoluciones artísticas de aquel momento y gana, en el más difícil de los terrenos, su puesto de maestro y de gran pintor. A su alrededor, atraídos por sus nuevos métodos, se forman nuevas generaciones de pintores. No serán ya, ciertamente, cubistas puros como él, pero llevarán las novedades que el cubismo ha traído a la pintura, a sus propios caminos personales y artísticos, mientras él continúa, gran pontífice de su propia escuela, de su propio arte, desarrollando y avanzando continuamente, sin agotarse, por sus propios senderos personales.

Han pasado muchos años desde que acabaron los días del gran pintor madrileño de nacimiento, desde el 12 de mayo de 1927, en que ocurre su muerte, pero su vida y su hacer no han sido en balde, la pintura no habría logrado avanzar un gran trecho sin contar con las aportaciones que él añadió desde su visión cubista de las cosas, desde la fría geometrización de la figura.

Retrato. Obra de Vázquez Díaz.