

El eje de ensanche durante la Autarquía en Segovia. La Pista Militar

*The expansion axis during the autarchy in Segovia.
The Militar Road*

SONIA ÁLVAREZ GONZÁLEZ

Arquitecta. R3 Arquitectura.

Doctoranda Arquitectura y Patrimonio Universidad Alfonso X el Sabio (Madrid)

info@r3arquitectura.com

ISABEL SARDÓN DE TABOADA

Directora Máster Universitario en Rehabilitación, Mantenimiento y Recuperación de Edificios

Universidad Alfonso X El Sabio (Madrid)

msarddet@uax.es

Recibido: 23/08/2015

Aceptado: 28/09/2015

Resumen

El artículo aborda el ambicioso proyecto urbano diseñado para la ciudad de Segovia, durante el periodo de La Autarquía (1939-1957). Segovia tenía una necesidad de realizar viviendas para las clases obreras, en torno a los pequeños núcleos industriales, así como de cubrir las necesidades logísticas del Ejército asentado en su ciudad. El trazado consistía en abrir una gran avenida (de unos 2 km de largo y una anchura de 14 m). Este eje tenía como finalidad principal unir tres focos militares distantes (Baterías, Base Mixta y Academia de Artillería), para facilitar las comunicaciones entre los mismos y además para llevar a cabo actos conmemorativos que mostrasen el poder de la dictadura. Esta nueva vía abriría un nuevo ensanche con un desarrollo de bloques de pisos en altura. La idea primigenia del plan no se llegó a realizar en su totalidad, debido al excesivo coste que suponía para la ciudad.

Palabras clave

Urbanismo, Arquitectura, Segovia, Pista Militar, Autarquía.

Abstract

The most relevant urban project designed for Segovia during the Autarchy (1939-1957) was around the expansion axis called “La Pista Militar”. New workers from the rural area as well as logistic reasons for the army forces located in Segovia were in the core of the project. The plan consisted in opening a huge avenue (2 km long and 14 m width) to link three distant military focus (Baterías, Base Mixta and Academia de Artillería). The purpose of this axis was to facilitate the military communications between those three points and at the same time to dispose a right place for commemorating acts to show the power of the military dictatorship. Besides, this new road opened a new urban expansion area with high blocks of flats. The whole project was not carried out completely due to its high cost.

Keywords

Town planning, Architecture, Segovia, Pista Militar, Autarchy.

Referencia normalizada: ÁLVAREZ GONZÁLEZ, SONIA – SARDÓN DE TABOADA, ISABEL (2015): “El eje de ensanche durante la Autarquía en Segovia. La Pista Militar”. *Arte y Ciudad. Revista de Investigación*, nº 8 (octubre), págs. 115-140. Madrid. Grupo de Investigación Arte, Arquitectura y Comunicación en la Ciudad Contemporánea, Universidad Complutense de Madrid.

Sumario: 1.- Introducción. 2.- Primer anteproyecto de Pista Militar. 3.- Primer Plan General de Ordenación Urbana. 4.- Construcción de viviendas militares. 5.- Conclusiones. 5.- Bibliografía.

1. Introducción.

El periodo histórico que abarca los años comprendidos entre 1939 y 1957 se le conoce como Autarquía. A todos los niveles (político, económico, cultural, sociológico, etc.) esta fase es la más dura y singular de la dictadura franquista, puesto que se pone en práctica la ideología de la *Unidad Nacional de España*, lo que conlleva una dura represión sobre los vencidos durante la Guerra Civil. Además, la Autarquía es una etapa que se caracteriza por las grandes dificultades del nuevo Régimen para sostener un país arruinado tras la contienda, con grandes problemas de abastecimiento. La labor de autoconstrucción es una labor prioritaria y dificultosa, ante una situación de aislamiento internacional que se mantiene tras la Segunda Guerra Mundial (AA.VV., 1939)

Tras el paréntesis de la Guerra Civil, se crearon diferentes organismos oficiales en el campo de la construcción. El primero de ellos, la Dirección General de Arquitectura en 1939, institución de la que dependían todos los profesionales que se hallasen al servicio del Estado, provincia y municipio. En 1939 se forma además la Dirección General de Regiones Devastadas, con el fin de reconstruir lo destruido durante la Guerra¹. La situación en España, no sólo presentaba una labor de reconstrucción, sino que en palabras de Carlos Sambricio

(...) la reconstrucción de la España destruida no se planteó, en la inmediata posguerra, desde la voluntad por reedificar las viviendas de quienes las habían perdido sino que fue reconstrucción de riqueza, reconstrucción –por lo tanto– de una economía basada en la agricultura (Sambricio, 1999).

En 1939, ante el panorama desolador que vive el país (Terán, 1999: 61-73), se crea también el Instituto Nacional de la Vivienda, cuya finalidad es fijar la política de la vivienda en España, dependiente en un primer momento del Ministerio del Trabajo. Posteriormente, se fundó la Obra Sindical del Hogar y de la Arquitectura (1941), cuya función será la de construir viviendas sociales (Urrutia, 1997: 335).

Hasta 1950 el desarrollo industrial en España era lento, la agricultura seguía siendo el principal motor económico y el desarrollo urbano estaba caracterizado fundamentalmente por la reconstrucción. Sin embargo, a partir de los años 50, y debido a la apertura al exterior, respaldada por E.E.U.U. y las ayudas crediticias de algunos países europeos, se genera una dinamización del sector industrial, que unido al sector turístico, sentarán las bases de la expansión económica y urbana de los años 60.

En cuanto al urbanismo, el Régimen intenta establecer las bases ideológicas, al considerar de gran importancia la imagen de una nueva ciudad capaz de resumir y sintetizar la idea del nuevo orden. Dos figuras destacan en las pautas del urbanismo de este marco histórico, D'Ors y Bidagor. D'Ors aboga por un sistema radial en el que alterna núcleos urbanos y zonas anulares sin construir, parte de la simbiosis entre ciudad y campo. Cada núcleo contiene un elemento principal, la Plaza Mayor (con piezas fundamentales de la ciudad como son la Iglesia, la Casa de la Falange, etc.), con otros componentes comerciales y vías

¹ B.O.E. 30-IX-1939.

de acceso. Tras este núcleo principal, proyecta un cinturón verde, que hará de distribuidor y guiará a los diferentes barrios (Bonet, 1981: 61-73). Sin embargo, Bidagor, desarrolla una teoría organicista de inspiración medieval en la ponencia sobre *Plan de Ciudades*, como reacción frente al urbanismo moderno. Concibe la ciudad como una estructura orgánica jerarquizada con tres partes esenciales: primero, cabeza representativa del poder; segundo, cuerpo con los servicios netamente urbanos; por último, extremos o satélites industriales. Estas tres partes están delimitadas por espacios ajardinados (Sambricio, 1980: 75-81). Bidagor será el autor de varios planeamientos urbanos y tratará de definir la idea de un Plan Nacional de Urbanismo que se imponga desde la Dirección General de Arquitectura.

Más tarde, Bidagor desde su responsabilidad al frente de la Oficina Técnica de la Junta de Reconstrucción de Madrid (1939-1946), establece las bases del planeamiento español que se verán culminadas con la redacción de la Ley del Suelo en 1956. La elaboración de la Ley toma como fecha de gestación 1949, cuando el Jefe de Estado encarga una Ley para acabar con “la lacra de la especulación del suelo”. Esta Ley fija claramente cuáles son los terrenos edificables y cuáles no (urbano, urbanizable y rústico), de esta forma, el suelo no edificable perderá su valor y evitará la especulación. Como consecuencia, el encarecimiento se concentra en los suelos edificables y, además, ocasiona presiones para que el suelo rústico pase a ser edificable. El urbanismo pasa a convertirse en una competencia integral de la Administración, sin cuya autorización ninguna urbanización o construcción es posible.

El urbanismo oficial de estos primeros años es claramente conservador aunque, en muchos casos, próximo al Movimiento Moderno y la Ciudad Jardín, siendo la tipología edificatoria propuesta el bloque de doble crujía bajo criterios higienistas, que favorecían, entre otros aspectos, la ventilación cruzada y la iluminación natural. Por otro lado, se separa la circulación rodada del espacio libre destinado al peatón.

Mediante la Dirección General de Arquitectura, se establece una relación directa entre Estado y Arquitectura, y se señala que, junto con las labores de reconstrucción antes mencionadas, también hay una serie de iniciativas ideológicas y políticas que hay que implantar y seguir en este arte, para fijar unas bases al igual que ocurre en el urbanismo:

(...) la necesidad de ordenar la vida material del país con arreglo a nuevos principios, la importancia representativa que tienen las obras de la Arquitectura como expresión de las fuerzas y de la misión del Estado en una época determinada, inducen a reunir y ordenar todas las diversas manifestaciones profesionales de la Arquitectura en una Dirección al servicio de los fines públicos².

La búsqueda de un nuevo estilo urbanístico y arquitectónico, que represente el triunfo, se convirtió en una obsesión. Se condenaban los estilos arquitectónicos que no fueran afines al ideario del Régimen (Baldellou, 1995: 360), que se decanta hacia una arquitectura de modelos rígidos, tradicionalistas, clásicos, geométricos, claros, limpios, puros, serenos, etc. Este interés por unificar la arquitectura y darle un carácter de homogeneidad en todo el ámbito nacional no se consigue (Urrutia, 1997: 354-355).

Finalizada la Guerra Civil, Segovia intenta recobrar la normalidad que afortunadamente no implica una reconstrucción. Sin una presión demográfica excesiva, Segovia puede urbanizarse modernamente, crecer, extenderse con nuevos ensanches, pero sin perder de vista el carácter histórico de la ciudad. El concejal Zubiaur, el 17 de enero de 1939, con intención de poner fin a la situación urbana en la que se encuentra la ciudad, redacta la siguiente propuesta para convocar un concurso de urbanización. Tratándose del que podría ser el primer Planeamiento de Ordenación Urbana de carácter global de la ciudad:

(...) para terminar de una vez con la rutina arcaica política municipal que parece inspirada en el lema francés: *laiser faire, laisser passer*, pues en efecto nada se hace por lo que debemos hacerlo, y se tolera en cambio que todo el mundo haga lo que tiene por conveniente³.

Segovia es declarada Ciudad Monumental en 1941. Con este otorgamiento, se agudiza más la preocupación por el patrimonio artístico, respetando y conservando el pasado. El importante foco cultural de la ciudad será un terreno favorable para la conservación y respeto a los antecedentes arquitectónicos.

Es en este punto donde comienzan nuevas obras e intervenciones ligadas a la presencia de un arquitecto municipal, Fernández-Vega, que desempeñará su labor prácticamente a lo largo de todos los años de la dictadura. En este perio-

² B.O.E. 30-IX-1939.

³ Archivo Municipal de Segovia (A.M.S.). Actas del Pleno del Ayuntamiento, Sesión 19-I-1939.

do se establece el urbanismo segoviano, al que debemos la imagen actual de la ciudad. Después de estos primeros años de Régimen, habrá una cadena consecutiva de expansión y crecimiento urbano del extrarradio, creación de nuevos espacios periféricos y el incremento de la construcción, con grandes bloques en altura. Todo ello conlleva la pérdida de buena parte de edificios que pocos años antes se habían levantado en ese mismo entorno y al surgimiento de los Planes de Ordenación Urbana.

En esta primera década de los cuarenta se llevan a cabo algunas actuaciones parciales como la creación de un nuevo eje en una zona histórica próxima al Acueducto, la Avenida Fernández Ladreda; la creación de un eje de ensanche y de carácter militar, la Pista Militar; en otros casos, se actúa con operaciones urbanas en ejes ya consolidados en años anteriores, tal es el caso de la Colonia Varela, único ejemplo en Segovia de Ciudad Jardín localizado en el Paseo Nuevo.

El proyecto de urbanización de la zona sureste de Segovia, en el entorno de la conocida popularmente como Pista Militar, nació como una respuesta a la necesidad de establecer un ensanche en la ciudad, debido a una demanda de viviendas tras la Guerra Civil. La historia de la relación del Ejército con Segovia viene desde el siglo XVIII, por este motivo siempre serán atendidas sus peticiones, tal y como se refleja en una de las Actas del Pleno del Ayuntamiento, en Sesión del 27 de Marzo de 1945 “velando siempre porque el Regimiento de Artillería permanezca en la ciudad” ya que su estancia en ella suponía un fuerte ingreso económico⁴. Exponemos a continuación las distintas fases por las que paso el proyecto de construcción de la Pista Militar.

2.- Primer anteproyecto de Pista Militar

La conocida tradicionalmente como La Pista Militar era un eje de nueva construcción en una de las áreas destinadas a ensanche de la ciudad. En este caso es la iniciativa pública quien lo promueve prácticamente en su totalidad. Este eje tenía por finalidad unir el polígono de Baterías con la Base Mixta y la Academia Militar (fig. 1 a-b). Se proyecta también la construcción de un edificio destinado a viviendas militares y otros edificios de especial interés: los grupos de viviendas municipales, viviendas para la policía armada, viviendas de la Eléctrica Segoviana, viviendas para la Caja de Ahorros de Segovia, el Cuartel de la Guardia Civil,

⁴ A.M.S. Actas del Pleno del Ayuntamiento de Segovia. Sesión 27-III-1945.

etc. También, se proyectó una gran rotonda a la altura de la actual entrada principal de la Base Mixta, coronada con un monumento al General Valera (fig. 1c). Esta rotonda con una estatua no se llegó a realizar⁵. Por otra parte, se barajó la posibilidad de ubicar al final de la Pista Militar el Monumento a los Caídos, que posteriormente se realizó en las antiguas ruinas del Convento de San Agustín⁶.

Este proyecto se llevó a cabo mediante expropiación forzosa, siguiendo las directrices marcadas en el plano original de 1940 (fig. 1d). El aparejador municipal Aurelio Ibarrondo será el encargado de tramitar dichas expropiaciones y, para sufragar los gastos derivados, se ampliará el crédito abierto con el Banco de España. En este desarrollo urbanístico se prevé la cesión a la Guardia Civil de unos terrenos para la construcción de un cuartel y el ya citado monumento. Todo esto parte de una serie de reformas urbanísticas que se realizaron para la mejora de las instalaciones del Ejército, con el fin de que éste se sintiese cómodo y dotarle de todas las infraestructuras necesarias.

Desde finales del siglo XIX y hasta 1940, fueron muy numerosas las peticiones de terrenos por parte del Ejército al Ayuntamiento de Segovia para sus dependencias, siendo concedidas con el fin de mantener el Regimiento en la capital. En 1944 el Ayuntamiento hace un inventario de las transmisiones de patrimonio realizadas (Chaves, 1998: 268-271), el importe total fue valorado en 1.500.000 pesetas, y eran las siguientes⁷:

- Cesión del edificio conocido popularmente como Casa Grande (Antigua industria pañera).
- Cesión de los terrenos colindantes para instalaciones y servicios anejos.
- Adquisición de trece casas y su derribo para la construcción de la Pista Militar que unirá el Cuartel con el Polígono de Baterías, con la consecuente ganancia de terrenos particulares y cesión de otros municipales para la mencionada Pista Militar.
- La transmisión de 25.000 metros cuadrados para la instalación de la Base Mixta de Tractores y Carros de Combate y compraventa de propiedades particulares (derribo de casas limítrofes para su comodidad).

⁵ A.M.S. Sig. 3256-10, 3172-1 y 153950. Expedientes de proyecto y expropiaciones para la creación de La Pista Militar.

⁶ A.M.S. Sig. 1587 y 1611-39.

⁷ A.M.S. Sig. 575-27.

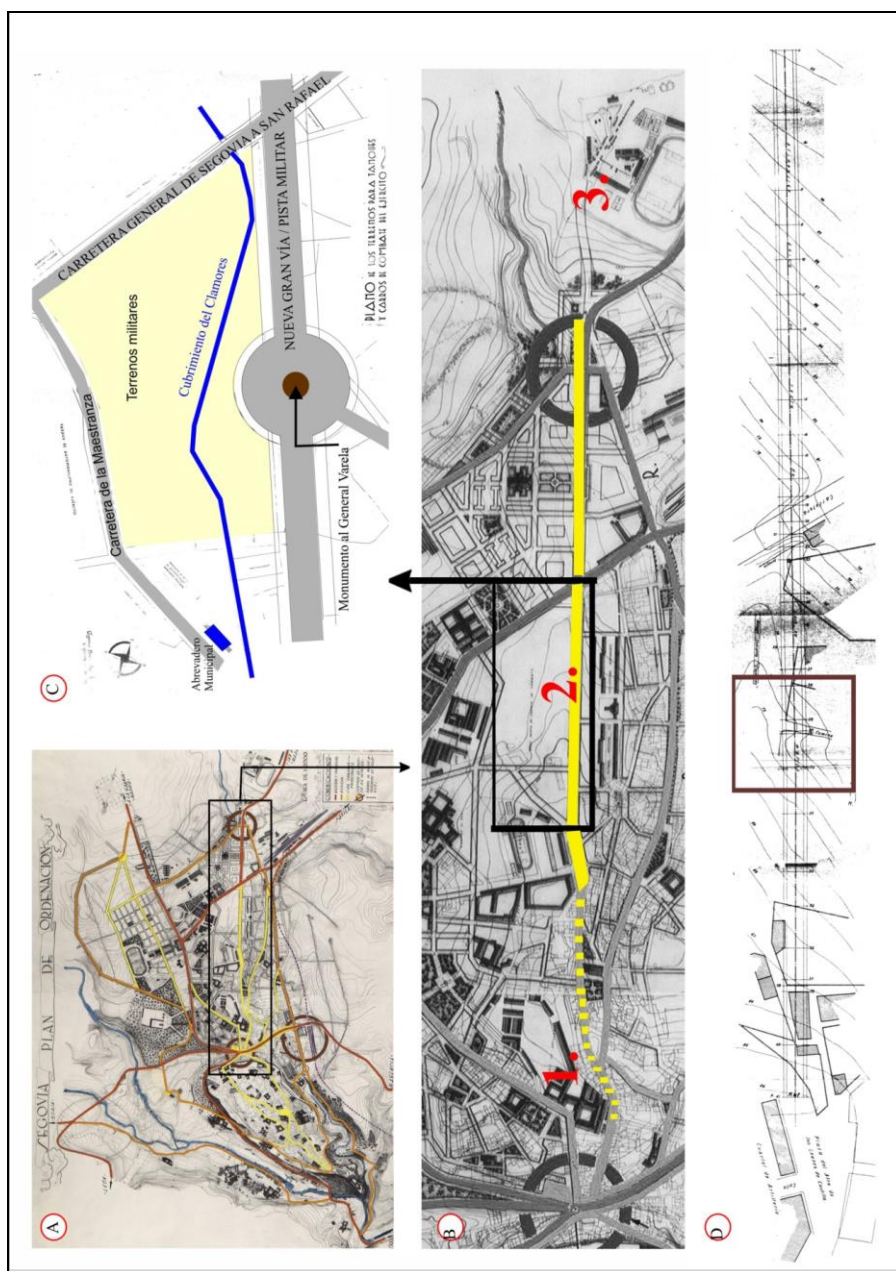


Figura 1. Trazado de la Pista Militar: a) Trazado previsto en 1952; b) Ampliación del trazado anterior; c) ubicación prevista de rotonda y monumento al General Varela; y d) Plano de expropiaciones y primer trazado de Pista Militar en 1940. (Fuente: Archivo Municipal de Segovia)

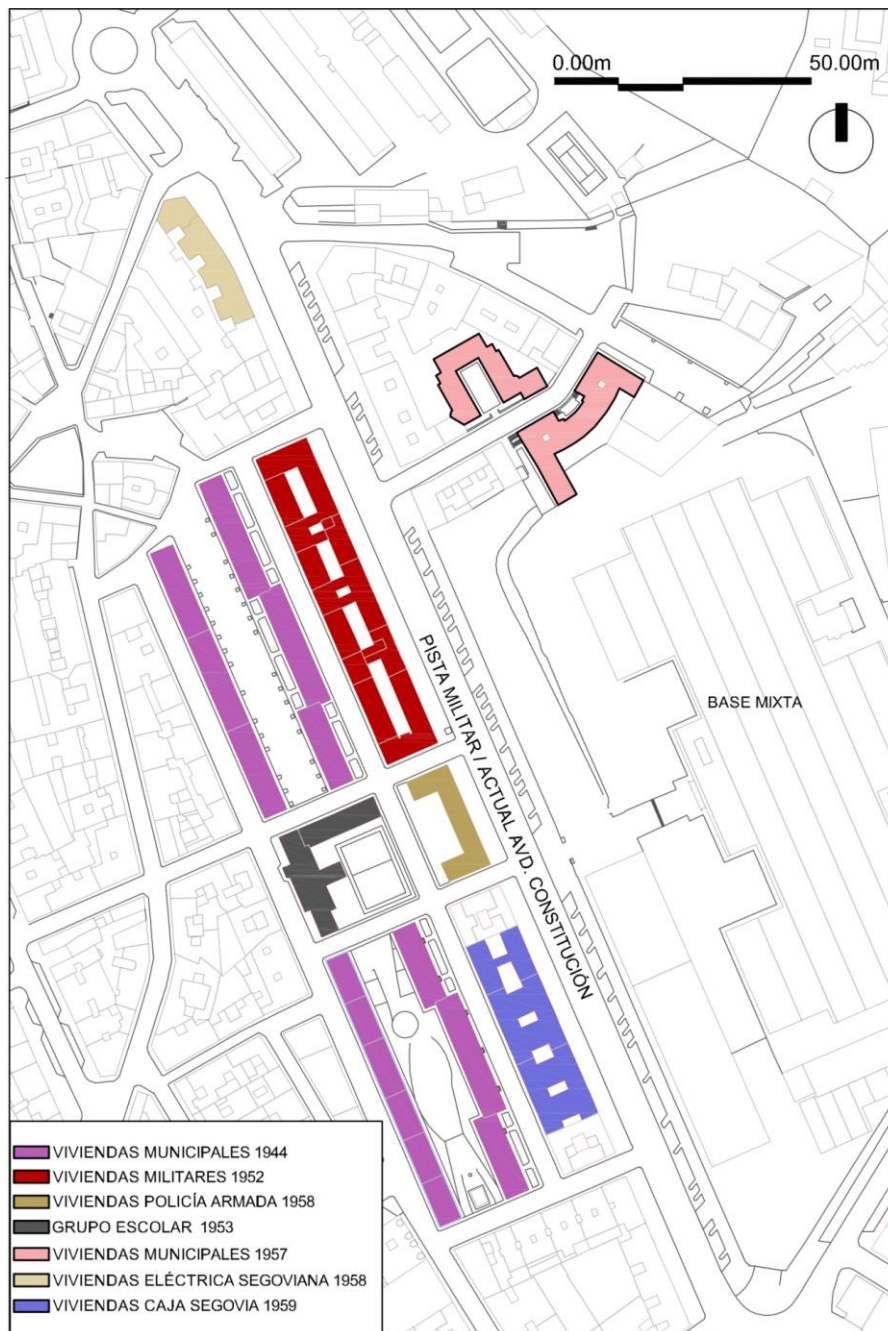


Figura 2. Localización de los principales grupos de viviendas (Fuente: elaboración propia sobre soporte de planimetría del Archivo Municipal de Segovia).

Los terrenos cedidos eran de propiedad municipal y suponen una segregación de la parcela denominada “La Dehesa”⁸. Finalmente, los terrenos entregados limitaban: al norte, con el convento de monjas de San Antonio El Real; al sur, con el Camino de la Maestranza y la Alameda de la Fuente de la Dehesa; al este, con la huerta del mencionado convento y la Alameda anterior; y al oeste, con terrenos del Cuartel de Artillería y la Plaza del Alto de los Leones. Mediante esta cesión el Ejército de Tierra cerraba al tráfico la vía Coronel Rexach. De esta forma la Carretera de Valdevilla se convierte en el nexo de unión entre el ensanche de altura y el de baja altura.

Todas estas adjudicaciones de solares al Ejército se verán beneficiadas con el proyecto urbanístico de la zona⁹, siendo descrita por el alcalde Reguera, como que esta área

(...) en lo sucesivo será el verdadero canal de penetración en la ciudad y sistema de enlace de la periferia con el centro y propone colaborar con la construcción de la carretera del Polígono de Baterías al Cuartel del Regimiento de Artillería (la llamada Pista Militar) aportando los terrenos por donde ha de pasar con arreglo al proyecto aprobado por el Ministerio de Obras Públicas¹⁰.

Por tanto, este nuevo proyecto de eje, con una anchura de catorce metros, se establece como una de las principales vías (presenta proximidad a la estación del ferrocarril, pendiente del terreno suave, conveniencia militar, perspectivas a sus paisajes,...)¹¹. La distribución de las viviendas adosadas al proyecto (véase fig. 2), contemplaba inicialmente: 180 viviendas municipales, 72 viviendas militares, 40 de la policía armada, 40 viviendas de la Eléctrica Segoviana, 64 viviendas de Caja de Ahorros de Segovia. Como fuente de inspiración para el desarrollo urbano, se toma como referencia el concurso que el Ayuntamiento convoca a principios de 1943 para la urbanización global de la zona sureste. Este concurso representa el primer intento serio de planificación

⁸ A.M.S. Sig. 575-27. Expediente de cesión de terrenos para ampliación de cuartel y construcción de residencias de oficiales y suboficiales. Planos de situación. 1944-1948.

⁹ A.M.S. Sig. 1705-9. Planos del proyecto de carretera de acceso al Cuartel de Artillería, contiene tres planos sueltos de la Pista Militar. 1940

¹⁰ A.M.S. Actas de Sesiones del Pleno del Ayuntamiento. Sesión 25-IX-1942.

¹¹ A.M.S. Sig. 3299-18. Plaza Alto de los Leones de Castilla. Proyecto de obras de urbanización de dicha plaza. Arquitecto Fernández-Vega, 1947.

de la ciudad. Pese a que se declara desierto el primer premio, se darán dos accésit de 5.000 pesetas cada uno y se recogerán ideas de ambos, para el posterior diseño¹².

En el año 1945, el arquitecto municipal Fernández Vega remite al alcalde un estudio de ordenación de la Plaza de los Leones de Castilla y sus calles adyacentes. Este proyecto tenía como objeto terminar la Pista Militar que se encontraba en avanzada fase de construcción, previendo además el cerramiento de los terrenos del Regimiento de Artillería¹³. El proyecto de urbanización del técnico municipal tiene fecha de 8 de enero de 1945. Posteriormente, el 20 de febrero del mismo año, el alcalde abre un plazo de un mes para las reclamaciones pertinentes.

A pesar de estar ya iniciadas la construcción de las viviendas municipales, la arquitectura de esta zona, en un primer momento, iba a desarrollarse según los alzados representados en la figura 3, (con soportales para enfatizar el carácter monumental), siguiendo el mismo esquema de la arquitectura del régimen franquista¹⁴. Este proyecto se completará a posteriori, y en 1947 se incluye un conjunto de obras complementarias y necesarias (aceras, recogida de aguas, fontanería...) con un importe que ascendía a 584.054,90 ptas¹⁵. A la vez que se establecen los alzados para la Pista Militar, dentro de este proyecto, también se diseña la fachada tipo para lo que se considera “zona de transición” al ensanche de altura (fig. 3.c). Esta área comprende el espacio situado entre el Paseo Nuevo o actual Paseo Ezequiel González (cuyas características eran las viviendas unifamiliares que se situaban a ambos lados) y la Pista Militar.

La composición de los alzados para la Pista Militar a nivel formal, presentan un diseño sencillo, sobrio, elemental y modulado. Para la ejecución de las fachadas se presentan dos tipos que finalmente no se realizaron por cambio de la normativa.

¹² A.M.S. Sig. 120-9. Expediente relativo a concurso entre arquitectos para confección de un plano de urbanización de la zona de Santa Eulalia a Baterías, 1942-1943.

¹³ A.M.S. Sig. 1525-33.

¹⁴ A.M.S. Sig. 1796-3. Expediente sobre proyecto de urbanización y parcelación de la Zona Sur de Segovia, año 1942.

¹⁵ A.M.S. Sig. 3299-3. Expediente proyecto de obras de urbanización de la Plaza Alto de los Leones. Arquitecto Francisco Fernández Vega, año 1947.

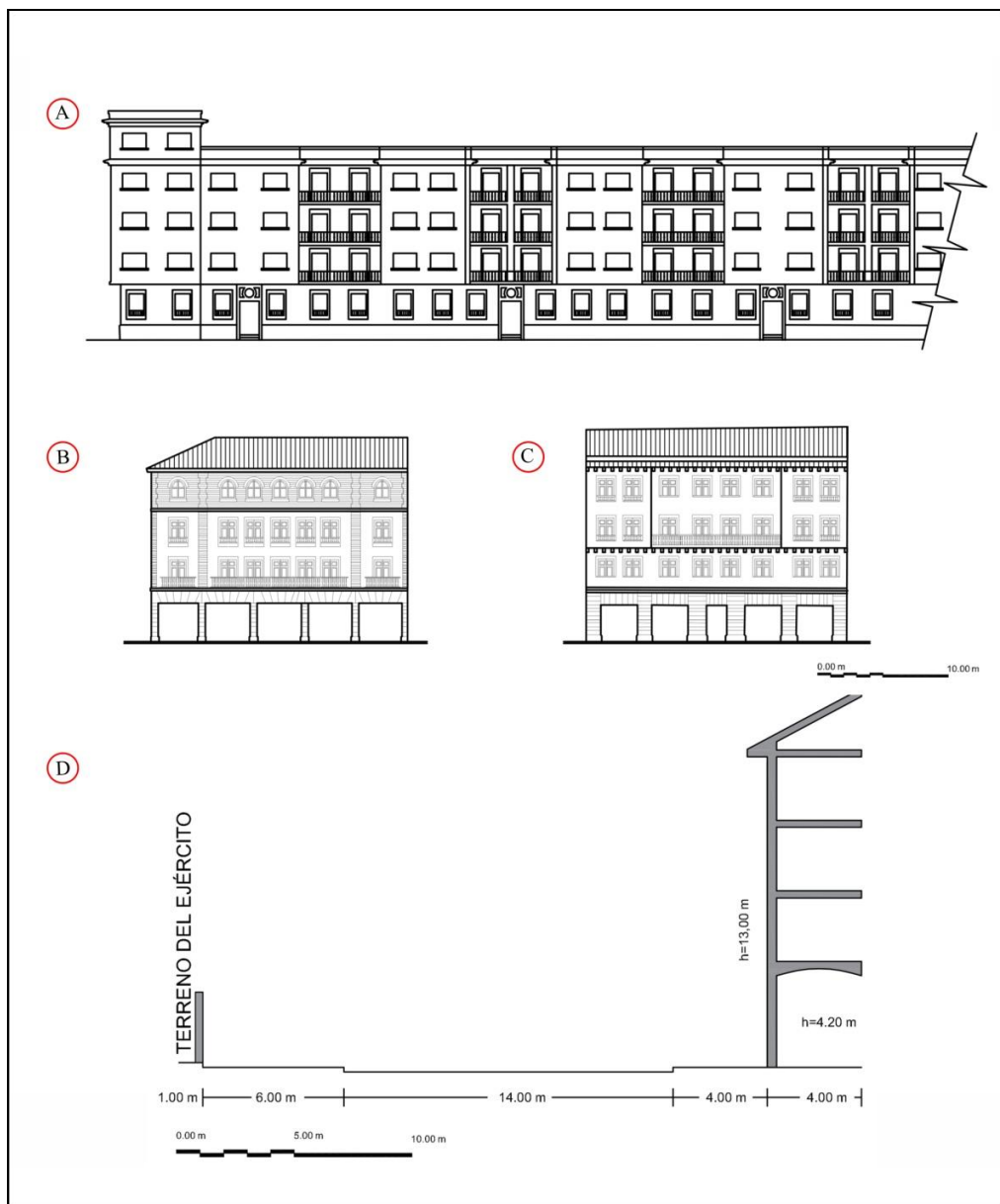


Figura 3. Alzados tipo y trazado de la Pista Militar: a) alzado para la Pista Militar en el tramo de la Dehesa; b) alzado de la Pista Militar zona Alto de los Leones; c) alzado tipo para la zona de transición al ensanche, y d) sección de la Pista Militar. (Fuente: Elaboración propia).

En la primera (fig. 3.a), pensada para las edificaciones que se proyecten entre el monumento conmemorativo hasta el tramo final de la Pista Militar, en dirección al polígono de Baterías, el concepto cambia, y en este intervalo se suprimen los soportales. Para romper la monotonía de los alzados, se elevan unos torreonnes en las esquinas de la manzana, además le otorga más movimiento introduciendo retranqueos para crear terrazas en las plantas superiores. Estas terrazas corresponderían con las estancias dedicadas a salón-comedor. En cuanto a la disposición de los huecos, estos crean un patrón, homogéneo y modulado, predominando las ventanas apaisadas (a excepción de la planta baja). Los materiales empleados serán un revoco en todas las plantas, y zócalo revestido de granito en planta baja. Llama especialmente la atención la previsión de situar escudos sobre el dintel de las puertas de acceso a los bloques de viviendas.

La segunda fachada (fig.3.b), se proyecta para el tramo comprendido entre la Plaza Alto de los Leones y la prevista ubicación del monumento al General Varela. Es un tipo de fachada plana a excepción del alero y el retranqueo en planta baja, lo que origina un espacio agradable con soportales para el uso y disfrute de los transeúntes. En el alzado predomina el macizo sobre el hueco, y la disposición de los vacíos es modulada. Son simples ventanas acristaladas (batientes hacia los lados) sin detalles alrededor del marco y a excepción de un recercado del vano con el mismo material, ante la solidez de la superficie del muro. Son vanos rectangulares, pero la planta alta presenta la singularidad de que se realizan en base a un arco de medio punto. En la dimensión de los vanos predominan la altura en relación con la anchura, y una unificación de la dimensión de los vanos, que permite abaratar costes al proyecto. A nivel constructivo, los paramentos verticales se realizan en base a una combinación de paños que alternan tres materiales: fábrica de ladrillo (en planta alta), enfoscado con mortero de cemento y revoco a la tirolesa (planta primera y segunda), y un chapado realizado en mampostería de granito (planta baja). Esta fachada tan plana crea un ritmo en base a la utilización de los materiales.

Ante la demanda de casas económicas y la falta de solares céntricos, cobran especial interés los grupos de viviendas levantados en el entorno de la nueva avenida. En 1944 comienza a construirse los primeros bloques de iniciativa pública de la zona, el proyecto de las 174 viviendas municipales (fig. 4.a) ubicadas entre las actuales calles Agapito Marazuela y General Gutiérrez Mellado (véase aspecto actual en la figura 4.b.).

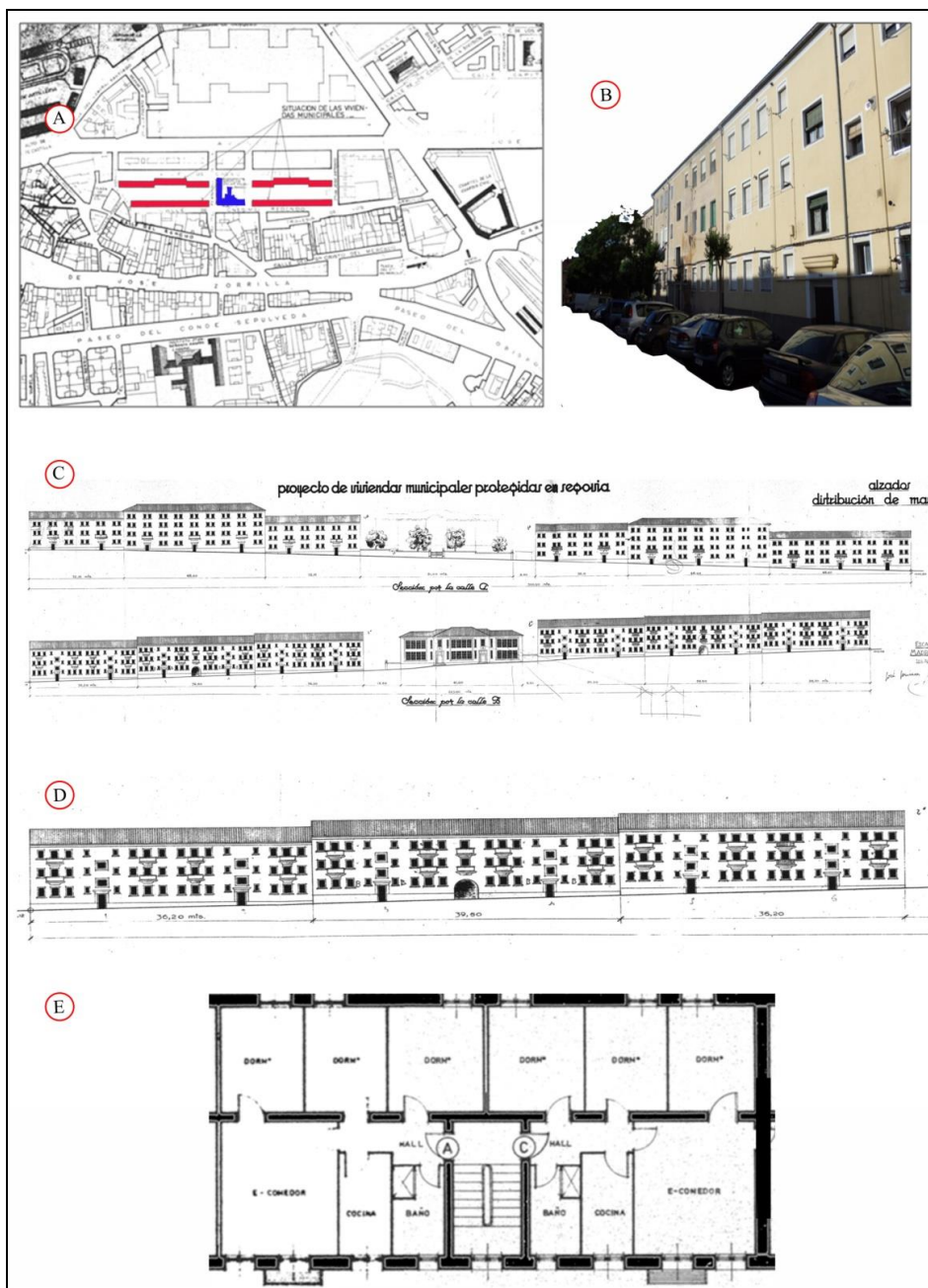


Figura 4. Viviendas municipales y grupo escolar: a) Plano de situación, en rojo viviendas y en azul grupo escolar; b) situación actual; c) Alzado de conjunto; d) ampliación del alzado de un bloque de viviendas; y e) planta tipo de viviendas. (Fuente: elaboración propia)

A nivel formal, los alzados de los cuatro bloques se organizan en tres módulos, adaptándose al desnivel del terreno y primando la horizontalidad. Cada módulo está compuesto de dos o tres bloques, cada uno con un portal de acceso que da servicio a seis pisos (dos por planta) (figs. 4.c,d). Las edificaciones poseen siempre el mismo esquema, mediante un núcleo de comunicación vertical que une tres plantas de viviendas, se da acceso a dos viviendas por planta. Cada vivienda está compuesta por cuarto de baño, cocina, estar-comedor y tres o cuatro dormitorios. Poseen una superficie construida de 80 m², distribuidos en 70 m² útiles para vivienda y 6 m² útiles para trastero (fig.4.e).

Es un único expediente que englobaba: la construcción de los cuatro bloques de viviendas, el grupo escolar y la urbanización del conjunto. Por problemas con la constructora, las obras se dilataron en el tiempo, y el grupo escolar no inicia sus obras hasta 1953.

También, se propone la construcción de grupos de viviendas en La Dehesa, por el Instituto Nacional de la Vivienda y la Obra Sindical del Hogar, y un concurso para la urbanización de la zona.

En el desarrollo de la Pista Militar hacia la Academia de Artillería, fueron necesarias una serie de reformas complementarias. Entre 1941 y 1948, se realizará el ensanche y la alineación de la calle Cantarranas (la reforma se inicia el 15 de febrero de 1941, por una moción verbal del concejal De Pablos, en la Comisión Municipal Permanente, el arquitecto municipal Pagola es el encargado del proyecto técnico, se incluye en la expropiación los números pares comprendidos del 2 al 12, con una gran resistencia por parte de los vecinos afectados)¹⁶, la expropiación de los número 1, 3 y 5 de la calle San Antón para ensanche de la Academia de Artillería¹⁷ y la expropiación de los números 6 y 8 de la calle de Buitrago¹⁸.

Además, el 23 de marzo de 1949, se lleva a cabo la enajenación de los solares destinados a viviendas para militares, que fue autorizada por el Ministerio de la Gobernación.

¹⁶ A.M.S. Sig. 1524-38. Expediente de ensanche y alineación de los números 2 al 12, ambos inclusive, de dicha calle (contiene planos), años 1941-1948.

¹⁷ A.M.S. Sig. 375-15. Expedientes expropiaciones relativas a la calle de San Antón.

¹⁸ A.M.S. Sig. 1539-45. Expedientes expropiaciones relativas a la calle de Buitrago.

Toda esta zona cambió totalmente en base a las necesidades del Ejército, su transformación constituye una de las mayores llevadas a cabo en Segovia durante este primer periodo franquista, junto con la creación de la Avenida Fernández Ladreda. No debemos pasar por alto que esta reforma incluyó por parte de la Academia de Artillería la privatización de la calle Coronel Rexach, que recientemente se ha abierto para el paso del ciudadano y su uso público.

3.- El primer Plan General de Ordenación Urbana.

El desarrollo de la Pista Militar con respecto al anteproyecto descrito anteriormente se verá afectado por el primer Plan General de Ordenación Urbana (PGOU). En 1950 se retoma la iniciativa del desarrollo de un PGOU, tras varios intentos fallidos. Con estos planos iniciales del planeamiento, se ve necesario un cambio de ordenanzas para la zona de La Pista Militar–La Dehesa. Esto conlleva que proyectos que están inicialmente aprobados en fase de anteproyecto, deban cambiar su esencia. Tal es el caso de las viviendas militares previstas construir por parte del Patronato de Casas Militares.

El PGOU es aprobado provisionalmente en 1952 y de forma definitiva en junio de 1953 (apenas difiere la documentación final de la presentada en 1952). Además de los nuevos ejes de comunicaciones, como la Avenida Fernández Ladreda o la Avenida Primo de Rivera (Pista Militar y en la actualidad Avenida de la Constitución), el plan establece las zonas de ensanche de la ciudad, fijando una población prevista de 50.000 habitantes y una vigencia de 50 años¹⁹. Se determinan tres ensanches fundamentales: uno de menor entidad en la zona de San Millán suprimiendo las huertas (este surge tras la creación de la nueva vía de acceso, la Carretera Nacional 110 a su paso por el arrabal de San Millán); un segundo, ubicado en los terrenos comprendidos entre la Carretera de La Granja y la zona de Chamberí (destinado a viviendas unifamiliares); y por último, la zona de La Dehesa y Pista Militar (caracterizado como ensanche en altura).

Se cumplen así los deseos del alcalde Reguera, al tomar “carácter urbano las zonas limítrofes” –refiriéndose a la Pista Militar– “que hoy lo poseen esencial-

¹⁹ La Memoria del primer Plan General de Ordenación Urbana de Segovia es del año 1951, y en ella fija la población de Segovia en 27.000 habitantes. En 1958 se produce la primera modificación importante del Plan y en 1962 se aprueba un nuevo Plan General de Ordenación Urbana.

mente rural..., a fin de proporcionar a nuestra querida Capital una mejora que la vaya transformando en una modesta pero moderna y bonita ciudad". En estos deseos del alcalde Reguera y en otros muchos de las autoridades de la época hay una clara intención para que Segovia "deje de ser un pueblo y se convierta en una Ciudad"²⁰.

4.- Construcción de viviendas militares.

En Segovia, al igual que ocurre en otras ciudades españolas como Madrid o Granada²¹, se proyectan edificios de características similares para viviendas destinadas al Ejército de Tierra. Las edificaciones son promovidas por el Patronato de Casas Militares del Ministerio del Ejército (creado en 1928) y el Servicio Militar de Construcciones se encarga de la construcción, que emplearán proyectos técnicos redactados principalmente por los arquitectos en plantilla, Gordillo Nieto y Niubo Munte (Jerez, 2012).

La necesidad de dar viviendas al Ejército de Tierra, provoca una petición hecha por el Patronato de Casas Militares de un solar de dos mil ochocientos veintiséis metros y treinta y nueve decímetros cuadrados de propiedad municipal, situado en el frente de la Pista Militar para la construcción de viviendas para Jefes, Oficiales y Suboficiales. El Patronato de Casas Militares fue creado con el fin exclusivo de fomentar la construcción de viviendas militares y dotado de plena personalidad jurídica para adquirir y poseer bienes. Por tanto, el Ayuntamiento puede negociar directamente con el Patronato de Casas Militares, y venderles o cederles directamente los solares para la construcción de viviendas. Finalmente se fija el precio del terreno en setenta y cinco pesetas el metro cuadrado. El solar que solicitan tiene una extensión de dos mil ochocientos veintiséis metros cuadrados con treinta y nueve decímetros cuadrados (2.826,39 m²), en la cantidad de doscientas once mil novecientas setenta y nueve pesetas con veinticinco céntimos (211.979,25 ptas.).

²⁰ A.M.S. Sig. 3256-10. Expediente sobre expropiaciones forzosas llevadas a cabo por el Ayuntamiento para la construcción de viviendas protegidas y una pista militar. Plano parcelario de la zona por D. Aurelio Ibarro, aparejador municipal. Años 1942-1943.

²¹ Expediente A4-12-350 del Archivo del Instituto para la Vivienda de las Fuerzas Armadas, dependiente del Ministerio de Defensa. El Servicio Militar de Construcciones fue constituido por Ley de 2 de marzo de 1943.

Posteriormente, en noviembre de 1949, el Ayuntamiento requirió al Patronato de Casas Militares del Servicio Militar de Construcciones, el estudio y redacción de un anteproyecto de bloque de viviendas para construir en el solar del cual era propietario en Segovia. Se presenta un ejemplar de un primer proyecto²², remitido con fecha 19 de octubre de 1950. El Ayuntamiento, en sesión celebrada el 15 de noviembre de 1950, vista su instancia de 13 de octubre de 1950, y con informes favorables de los técnicos (el Arquitecto Municipal, la Jefatura de Obras Públicas, la Fiscalía de la Vivienda y la Comisión de Fomento), acordó autorizar las obras solicitadas. La particularidad de este primer proyecto es que el edificio presentaba soportales en la fachada ubicada en la Pista Militar (fig.5), tal y como se había especificado en el proyecto de urbanización y normativas, realizados por el arquitecto municipal en 1945²³. El diseño preliminar de casas para militares fue redactado por los arquitectos Gordillo Nieto y Niubo Munté, junto con el ingeniero Gras de Guarro.

El proyecto es aprobado por el Instituto Nacional de la Vivienda, aunque este organismo realizó algunas observaciones referentes a las dimensiones de los patios. Estas anotaciones se tuvieron en cuenta al redactar el proyecto correspondiente, el cual quedó terminado en julio de 1950. La edificación debería cumplir condiciones higiénicas, técnicas y económicas. Las 72 viviendas previstas inicialmente se clasificaban en: 14 viviendas para jefes, 31 para oficiales y 27 de suboficiales, más 3 porterías. Esta separación de rangos es uno de los aspectos formales que establece el Patronato, para la distribución en planta de las viviendas. De esta forma, se establecen 3 modelos para las viviendas destinadas al Ejército de Tierra en España (las superficies son aproximadas): el de tipo A (para jefes), con una superficie de 126 m²; la de tipo B (para oficiales), con un área de 112 m²; y la de tipo C (para suboficiales), de 80 m². Llama la atención la gran diferencia de superficies entre los modelos de pisos para jefes, oficiales y suboficiales, que van en función del rango del militar. La distribución es jerarquizada, a mayor rango disponían de más superfi-

²² A.M.S. Sig. 130-2. Patronato de Casas Militares en Segovia en 1950. Eduardo Gras (ingeniero) y Juan Gordillo y Miguel Niubo (arquitectos). Proyecto anulado por haberse construido con arreglo a otro expediente en 1952.

²³ A.M.S. Sig. 1796-3. Ordenación de la Pista Militar, 1945.

cie, es decir, irían adquiriendo una vivienda mejor, en base a los ascensos, que podían coincidir con un cambio de destino y de ciudad.



Figura 5. Perspectiva y alzado principal del anteproyecto de viviendas militares. (Fuente: A.M.S.)

Los obstáculos para adquirir viviendas militares para todo el personal eran elevados (al igual que sucede en otras ciudades), pero la administración no quería seguir dando un trato de favor a estas viviendas, cuyas superficies y calidades eran superiores a las del resto de la población. Por este motivo, el Patronato de Casas Militares, tras la guerra y en especial durante la década de los cincuenta, se ajusta a las Leyes de Viviendas Protegidas de 1939 y la de Renta Limitada de 1954. Al presentar el proyecto inicial al Ayuntamiento, los

servicios técnicos solicitaron que por cambio de rasantes y del concepto urbanístico de la zona en la que estaba enclavado el grupo, se procediera a quitar el porche anteriormente exigido por la ordenanza²⁴.

La fachada principal original (véase figura 5), estaba organizada con una planta baja realizada a base de soportales con pilares de granito y tres plantas superiores. Se crean cinco cuerpos, y los número 2 y 4 incrementan su altura, a la vez que existe una simetría por el punto medio longitudinal. Este incremento en una planta y las tribunas (para poder asistir a los desfiles militares), rompen la monotonía del alzado, que presenta un desarrollo longitudinal, en el cual la disposición de los huecos corresponde verticalmente entre unas plantas y otras. Al estudiar las nuevas rasantes, se observó la viabilidad de sacar más rendimiento al bloque, ya que cabía la posibilidad de aprovechar gran parte de una planta y, como a su vez ello influye en el presupuesto, se procedió a un nuevo estudio del mismo en su totalidad para sacar al solar el máximo rendimiento posible.

La Comisión Permanente del Ayuntamiento, en sesión celebrada el día 30 de enero de 1953, vista su instancia con fecha 18 de noviembre de 1952 y los informes favorables que emiten el Arquitecto Municipal y la Comisión de Fomento y la Fiscalía de la Vivienda, autorizó las obras consistentes en la construcción de un edificio destinado a viviendas militares (proyecto reformado), con fecha 5 de febrero de 1953, en el que se elimina el porche. El Servicio Militar de Construcciones será el encargado de levantar el proyecto. La solución finalmente adoptada (fig. 6) es la siguiente:

- El solar que constituye una manzana completa, tiene forma rectangular de 129,56 x 21,5 m., con una superficie total de 2.785,54 m².
- Se proyecta un bloque ocupando la totalidad del solar, con cuatro patios centrales de 32,20 x 6; 18,95 x 6; 15,55 x 6 y 19,83 x 6, respectivamente, de los cuales el primero, el segundo y el cuarto son accesibles desde el exterior y desde ellos damos acceso a los núcleos de comunicación vertical.
- El número de plantas será: una semiplanta que es semisótano en el centro del bloque y baja en su extremo, una planta baja en un lateral y primera en el otro, tres plantas de pisos y dos torreones ático dedicados a viviendas.

²⁴ A.M.S. Sig. A-15-1. Patronato de Casas Militares, 1952, Eduardo Gras (ingeniero) y Juan Gordillo y Miguel Niubo (arquitectos). Proyecto construido.

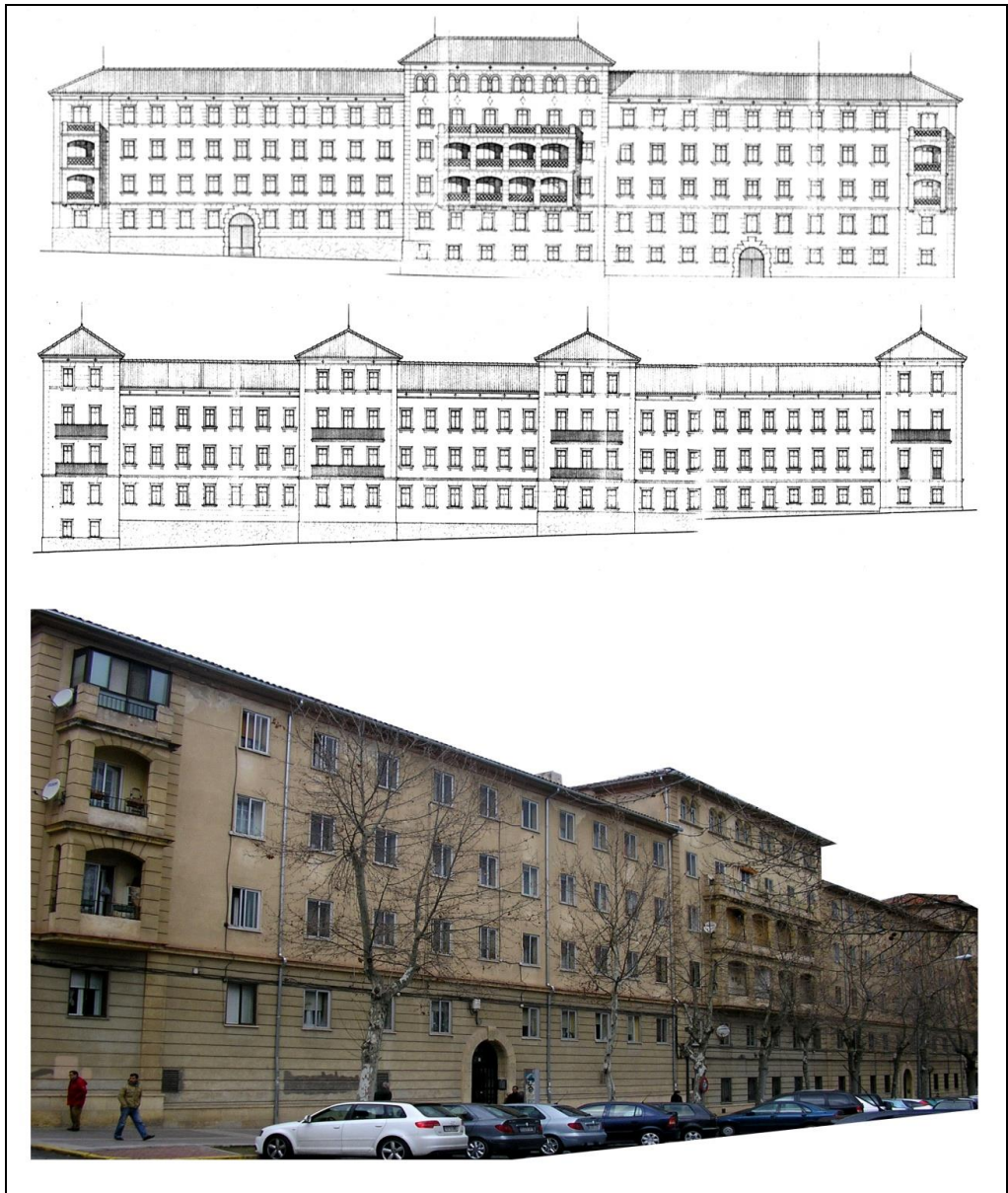


Figura 6. Viviendas Militares. Fachada principal, Fachada posterior y vista actual.

El edificio ofrece un aspecto denso, pesado, macizo, tanto en su volumen como en la solución de sus fachadas. Se adapta a la totalidad del solar, que presenta una forma rectangular, debido a la trama ortogonal que adopta el ensan-

che. De acuerdo con lo preceptuado por el Patronato de Casas Militares para los casos en que se constituyan bloques de casas para diversos rangos de usufructuarios, estas viviendas se agrupan procurando separar las destinadas a Jefes y Oficiales, de las destinadas a Suboficiales. Para ello, se generan tres accesos al edificio, dos destinados a Jefes y Oficiales (acceso por el patio 2 y 4) y uno a Suboficiales (acceso por el patio 3).

Como ya hemos indicado anteriormente, los accesos desde el exterior se realizan a los patios 1º, 2º y 4º, y desde estos patios se da acceso a las distintas plantas mediante núcleos de comunicación vertical. Las escaleras poseen el siguiente esquema: la primera, desde el primer patio y mediante cuatro escaleras dan servicio a siete viviendas en planta baja, ocho en las plantas de pisos y seis en la última con un total de 29 viviendas para suboficiales y una portería; la segunda, desde el segundo patio se tiene acceso a tres escaleras con la siguiente capacidad, dos viviendas en planta semisótano, seis en planta baja, seis en las plantas de pisos, cuatro en la última planta, seis en las plantas de pisos, cuatro en la última planta y una en ático, un cómputo total de 25 viviendas y una portería (21 oficiales y 4 Jefes); tercera y última, desde el cuarto patio se da acceso a tres escaleras que dan servicio en planta semisótanos a cuatro viviendas, en planta baja y pisos siete viviendas, en la última planta cinco y en el ático una, con una suma total de 31 viviendas (22 oficiales y 9 Jefes) y una portería. La capacidad total para viviendas resultante es de 13 viviendas para Jefes, 43 para Oficiales y 29 para Suboficiales y tres porterías.

Para que no sea una fachada tan monótona debido a su longitud, esta se organiza con una clásica composición de tres cuerpos. El central tiene un diseño con tribuna y se eleva en una planta para formar el ático, evitando así la monotonía que tendría la fachada sin aumentar con ello el presupuesto en gran cantidad. Además, es una fachada simétrica con respecto a un eje central, pero que se adapta al desnivel del terreno jugando con las plantas en cada uno de sus extremos. Los alzados presentan una disposición regular de los huecos. Es interesante la realización en los extremos de sendas balconadas, que se convierten en planta alta en una terraza. Dado el carácter de restricción económica que debe presidir la construcción, se procura hacer uso de elementos de ornamentación de bajo coste, por este motivo se emplea piedra artificial y estucos. Esta restricción es debida a la dificultad para acceder a algunos materiales de construcción.

El sistema constructivo adoptado es el de doble crujía con muro de carga interior. Esta solución proporciona a las habitaciones luz natural y ventilación directa pues, o bien dan a la calle o a patios interiores, el menor de los cuales tiene 80 m² de superficie con el lado menor de 6 metros. Se cumplen así de forma amplia las condiciones mínimas de higiene establecidas, en las que el Instituto Nacional de la Vivienda hizo hincapié. La forma constructiva es simple, siendo la cimentación de hormigón, muros de fábrica de ladrillo y cubierta de teja árabe. Como dato curioso de estas viviendas, es que se dotan a las tres escaleras que dan acceso a las viviendas de Jefes, situadas en cuarta planta, de ascensores, de acuerdo con lo preceptuado por el Patronato.

5.- Conclusiones.

Este ambicioso proyecto urbano con carácter conmemorativo y monumental pretendía, por un lado, satisfacer las necesidades del ejército, y por otra parte, favorecer el ensanche en altura de la ciudad. No se logrará en su totalidad, ya que el tramo comprendido entre la Plaza Alto de los Leones y la Academia, no se realizará con las dimensiones previstas, es decir, la Pista Militar no presenta continuidad en esta zona.

Sin embargo, la finalidad de servir de ensanche sí que se logró en su totalidad (siguiendo un modelo repetitivo y de cuadrícula falangista), pues el entorno se edifica por completo, en gran medida por iniciativa pública, a la vez que se crea un nuevo barrio, San José Obrero. Se levantaron las 72 viviendas promovidas por el Patronato de Casas Militares, completándose con bloques destinados a 174 viviendas municipales, 24 viviendas para la Asociación Mutua Benéfica de la Policía Armada y de Tráfico, 40 de la Eléctrica Segoviana y 64 de la Caja de Ahorros de Segovia entre otros proyectos. Los bloques de viviendas de San José Obrero fueron promovidos prácticamente en su totalidad por la Obra Sindical del Hogar y el Instituto Nacional de la Vivienda, y son considerados de gran envergadura las 412 viviendas de la Colonia Larrucea, las 180 de Ramiro Ledesma o las 302 de Castro Bocos. A todos estos grupos de viviendas de iniciativa pública, se incorporará la promoción privada a partir del PGOU de 1962. Toda esta zona, es una de las mayores transformaciones urbanas que se han llevado a cabo en Segovia, y llama especialmente la atención la gran superficie de suelo ocupada por el Ejército, que iba ampliando terrenos, en su intento de acercar el Regimiento al Parque de Artillería.

Bibliografía

- A.A.V.V. (1939): *Doctrina e Historia de la Revolución Nacional Española*. Barcelona, Editorial Nacional, Abril de 1939, Año de la Victoria
- A.A.V.V. (1944): *Obras sindicales. FET de la JONS. 1944*. Madrid, Delegación Nacional de Sindicatos.
- A.A.V.V. (1951): *Un año de política Falangista al servicio de Franco*. Segovia, Ediciones del Departamento Provincial de Seminarios.
- A.A.V.V. (1956): *Lo que se hizo al servicio de FRANCO en la provincia. Segovia 1950-1956*. Segovia. El Adelantado de Segovia.
- A.A.V.V. (1959): *20 Años de Paz en el Movimiento Nacional bajo el mando de Franco. Provincia de Segovia*. Segovia, Librería Herranz.
- A.A.V.V. (1972): *Segovia. Arquitectura* nº 166 (monográfico), Madrid, C.O.A.M.
- A.A.V.V. (1982): *Vivienda y Urbanismo en España*. Madrid, Banco Hipotecario.
- A.A.V.V. (1983): *Archivo Histórico de planes. Segovia*. Trabajo inédito realizado por la Dirección General de Acción territorial y Urbana (direc. Francisco Valverde Candín).
- A.A.V.V. (1987): *Historia de Segovia*. Segovia, Caja de Ahorros.
- A.A.V.V. (1991): *Segovia 1088-1988. Congreso de Historia de la Ciudad (Actas)*. Segovia, Junta de Castilla y León.
- A.A.V.V. (2009): *La Casa Segoviana de los orígenes hasta nuestros días*. Segovia, Caja Segovia, Obra Social y Cultural.
- ARACIL, Alfredo / RODRÍGUEZ, Delfín (1982): *El siglo XX. Entre la muerte y el arte moderno*. Madrid, Istmo.
- BALDELLOU, Miguel Ángel – CAPITEL, Antón (1995): *Arquitectura Española del siglo XX*. Summa Artis, vol. XL, Madrid, Espasa Calpe.
- BENÉVOLO, Leonardo (1990): *Historia de la Arquitectura Moderna*. Barcelona, Gustavo Gili, 6ª edición.
- BENÉVOLO, Leonardo (1979): *Orígenes del urbanismo moderno*. Madrid, Blume.
- BIDAGOR, Pedro (1967): *Situación General del urbanismo en España (1939-1967)*. *Revista de Derecho Urbanístico*, nº4, Madrid.
- BOHIGAS GUARDIOLA, Oriol (1973): *La arquitectura española de la Segunda República*. Tusquets, Barcelona.
- BONET CORREA, Antonio (1981): *Arte del Franquismo*. Cátedra, Madrid.

- CHAVES MARTÍN, Miguel Ángel (1998): *Arquitectura y Urbanismo en la Ciudad de Segovia (1750-1950)*. Cámara de la Propiedad Urbana, Segovia.
- CHAVES MARTÍN, Miguel Ángel (1998): *Catálogo-Guía de Arquitectura de Segovia*. Segovia, Caja de Ahorros.
- CHUECA GOITIA, Fernando (1968): *Breve Historia del Urbanismo*. Madrid, Alianza.
- COMISIÓN SUPERIOR DE ORDENACIÓN URBANA (1952): *Segovia. Estudio informativo de la situación urbanística de la provincia*. Madrid.
- FOLGADO PASCUAL, Juan Antonio y SANTAMARÍA LÓPEZ, Juan Manuel (2002): *Segovia, 125 años. 1877-2002*. Segovia, Caja Segovia Obras Social y Cultural.
- GALLEGOS SANCHO, Rafael (1991): "Los proyectos de alineación en la reforma urbanística de la ciudad de Segovia". *Segovia, 1088-1988. Congreso de Historia de la Ciudad (Actas)*, págs. 961-985. Segovia, Junta de Castilla y León.
- GIBAJA VELÁZQUEZ, José Carlos (1989): "La vida cotidiana en Segovia durante la Guerra Civil". *Estudios Segovianos*, tomo XXX, N° 86, págs. 163-198.
- GÓNGORA, Joaquín de (1963): "Descripción de la ciudad de Segovia". *Estudios Segovianos*, tomo XVI, n° 43, págs. 119-229.
- JEREZ MIR, Carlos (2012): "Un interesante modelo de vivienda social en el franquismo: las viviendas para personal del Ejército de Tierra en la calle Severo Ochoa 9 y 11 de Granada". *Cuadernos de Arte de la Universidad de Granada*. Universidad de Granada: Departamento de Historia del Arte.
- MARQUÉS DE LOZOYA (1938): *La iniciación en Segovia del Movimiento Nacional. Julio-agosto-1936*. Segovia, Imprenta El Adelantado de Segovia.
- MARQUÉS DE LOZOYA (1974): *La casa segoviana*. Segovia, Caja de Ahorros.
- MARTÍNEZ DE PISÓN, Eduardo (1974): *Segovia. Evolución de un paisaje urbano*. Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
- MERINO DE CÁCERES, J.M. (1995): "Arquitectura y arquitectos de Segovia en la primera mitad del siglo XX". *Estudios Segovianos*, XXXVI, n° 93 págs. 121-147.
- RODRÍGUEZ MARTÍN, Francisco de Paula (1991): "La cultura en Segovia en el primer tercio del siglo XX". *Segovia, 1088-1988. Congreso de Historia de la Ciudad (Actas)*, págs.- 767-771. Segovia, Junta de Castilla y León.
- RUIZ HERNANDO, J. A. (1986): *La ciudad de Segovia*. Ayuntamiento de Segovia.
- SAMBRICIO RIVERA-ECHEGARAY, Carlos (1982): *La política urbana de Primo de Rivera. Del Plan Regional a la política de Casas Baratas*. Ciudad y Territorio, n°54.

- SANTAMARÍA LÓPEZ, Juan Manuel (1985). *Arte en Segovia. Siglo XX*. Caja Segovia.
- SANTAMARÍA LÓPEZ, Juan Manuel (2015): “La industria segoviana en el siglo XX. Bastante más de lo que parece”. *Estudios Segovianos*, tomo XXXIV y XXXV, Cursos de Historia de Segovia.
- SESMA, Manuel (1987): *El nuevo espacio periférico de Segovia, Cuarenta años de teoría y práctica urbanística*. Valladolid, Junta de Castilla y León.
- TERÁN, Fernando de (1982): *Planeamiento urbano en España Contemporánea (1900-1980)*. Madrid, Alianza Editorial.
- TERÁN, Fernando de (1999): *Historia del urbanismo en España III, Siglos XIX y XX*. Madrid, Cátedra.
- URRUTIA NÚÑEZ, Ángel (1997): *Arquitectura española del siglo XX*. Madrid, Cátedra.