



EN TORNO A LA GRAN VIA

Por J. R. ALONSO PEREIRA

SIENDO la Ciudad en última y radical instancia un ser histórico, como define Chueca, la voluntad de intervenir sobre él reordenando y transformando los organismos urbanos heredados ha sido, lógicamente, una aspiración constantemente presente en la historia de la humanidad. Pero du-

rante el siglo XIX dicha aspiración se hizo clamor.

La degradación progresiva de los tejidos urbanos históricos que trajeron consigo el crecimiento demográfico y los adelantos del progreso, al convertir en inservible la ciudad antigua, dio lugar, a mediados del siglo pasado, a

la eclosión de toda una variada problemática de reforma interior. Los objetivos de las intervenciones urbanas derivadas de ella son múltiples, si bien puede destacarse, por un lado, la voluntad de dignificación de los marcos urbanos para la vivienda burguesa y para la actividad comercial y, por otro,



la necesidad de adaptación de la trama existente a las nuevas exigencias de las comunicaciones, todo lo cual se tradujo en un fuerte esfuerzo por mejorar cuantitativa y cualitativamente los servicios urbanos y por remodelar la malla viaria fundamental.

La reforma interior se convierte, pues, en una aspiración generalizada desde mediados de siglo, plasmándose en numerosos proyectos y realizaciones. Dejando aparte algunos tanteos embrionarios expuestos a finales de la centuria anterior, esta fiebre urbana coincide con el ascenso social de esa nueva clase, de esa burguesía liberal que (1) «se acreditó como gran constructora de ciudades tanto cuando abrió cauce a los nuevos barrios residenciales como cuando operó sobre los antiguos núcleos representativos» y en cuyas manos la Desamortización de Mendizábal vino a poner la Ciudad.

Son numerosos en Madrid los proyectos que durante el período isabelino se irán proponiendo para realizar remodelaciones puntuales que casi siempre agotaban su finalidad en la corrección de unas irregularidades o disfunciones urbanísticas (2).

Las propuestas generales son igualmente tempranas. Entre ellas destaca la formulada en 1846 por Mesonero Romanos para «la regularización y aprovechamiento interior con vistas a absorber el crecimiento demográfico de la Corte» que, en realidad, no se concebía con planteamientos unitarios, sino más bien como alternativa a los incipientes planteamientos de ensanche.

A partir de 1857 esta expansión interna —la expansión «en chocolatera» de que hablaba Larra— sería desbordada por los presupuestos del Ensanche de Carlos M.^a Castro, para ser a su vez trascendidos ambos durante el

Sexenio Revolucionario por los planteamientos del «Futuro Madrid» de Angel Fernández de los Ríos, que vienen a trazar en el Madrid de 1869 un cuadro general de mejora ciudadana, imbricando entre sí renovación interior y expansión periférica.

Fracasados sus presupuestos sociales, con el advenimiento de la Restauración, se arrinconaron también sus propuestas urbanísticas. Sin embargo, el círculo de discípulos de De los Ríos no abandonaría sus ideales, y bastará la llegada de Sagasta al Poder en 1886 para que el entorno liberal de Segismundo Moret, Albero Aguilera y José Abascal por un lado, y los arquitectos Mariano Belmás, Miguel Mathet, Carlos Velasco, etc., por otro, redoblasen sus intentos y formulaciones.

Desarrollados básicamente en la segunda etapa de la Restauración, en Madrid dichos intentos responderán, pues, con retraso a las ideas planteadas en París en los años del Segundo Imperio, trasladando la imagen de una metrópoli en plena expansión funcional a una localización centrípeta y cefalópoda que había intentado previamente trascenderse de modo opuesto mediante el Plan de Castro, cuya realización material no había hecho, sin embargo, más que reforzar la necesidad de una seria reforma interior, de una fundamental renovación urbana (3).

Si con anterioridad a 1868 todos los planteamientos de reforma urbana partían aún de la necesidad de reforzar urbanísticamente la centralidad de la Puerta del Sol, veinticinco años después, y sin poner en crisis todavía el papel estructural representado por ella, se empieza a pensar en la necesidad de plantear la reforma interior como instrumento de su descongestión, utilizándose una doble vía.

De un lado, y aprovechando en lo posible la trama viaria existente a base de sucesivos ensanchamientos, el sector reformista «moderado» concebirá la realización de una Vía Diagonal que conectase el ensanche norte con la zona de Toledo y Delicias a través de las calles de Pelayo, Clavel, Peligros, Sevilla, Cruz, Nueva de Romanones, etcétera; abordando de momento tan solo la reforma de la calle Sevilla, que tardará más de diez años en quedar concluida.

Por otro lado, en marzo de 1886 —al tiempo que se verifica la subasta del solar de Alcalá, esquina Sevilla— verá la luz el planteamiento «radical» opuesto, a través de la espectacular propuesta Gran Vía Transversal, efectuada por el arquitecto Carlos Velasco, con el patrocinio de Abascal y Aguilera desde el Ayuntamiento y el Gobierno Civil respectivamente. Esta propuesta concentró en seguida la atención popular, siendo pronto más famosa por su rápida incorporación al repertorio castizo madrileño, a través de la célebre zarzuela estrenada ese mismo verano, que por su intrínseca importancia urbana.

La necesidad de un eje de fácil comunicación Este-Oeste, que evitase las revueltas de las callejas centrales de la población antigua, era necesidad de largo tiempo sentida, y a ella respondía polémicamente Velasco con una línea axial de 25 metros de ancho uniforme, a la que pretendía conectar en forma arrosariada las principales vías longitudinales de la Capital: Hortaleza, Fuencarral, la Corredera, San Bernardo, Amanié, Princesa y la Cuesta de San Vicente.

De haber sido realizada entonces, no cabe duda que hubiéramos tenido hoy una de esas «calles discretas, entona-

das, uniformes, burguesas y ochocentistas» que elogia Chueca (4), pero esa calidad arquitectónica y la anterior intencionalidad urbanística no pueden hacer olvidar la barbaridad ciudadana representada por su extravagante trazado que, desligado de la estructura orgánica de la ciudad vieja, cortaba salvajemente por medio del tejido vivo de Madrid, sin apoyarse en directriz urbana alguna.

Pese a la muerte de Velasco, en mayo de 1888, el expediente seguiría tramitándose durante ocho años sin progresos evidenciables a causa de los miles de problemas y trámites que ocasionaba su mecanismo de realización y expropiación, por afectar el proyecto a más de trescientas fincas. Tras la promulgación del nuevo sistema de expropiación urbana, representado por la Ley de Reforma Interior de 1895, sus presupuestos recibieron, sin embargo, un tratamiento completamente distinto.

* * *

Durante veinte años el tema de la Gran Vía fue asunto de viva polémica en la prensa y en la calle. El proyecto, pese a venir avalado por las más altas instancias políticas, tropezó con dos gravísimos inconvenientes: el económico y el social. Por un lado, una empresa de tal envergadura era muy onerosa para la Administración; por otro, la medida era impopular para la población afectada, que se opuso resueltamente al proyecto. Todo ello hizo que se paralizase su resolución hasta encontrar una base legal y social que permitiese acometerla.

Alberto Aguilera comprendió que sin una modificación en la Ley de Expropiación de 1879, que tuviese en consideración las estructuras económicas y urbanas del momento, nada podía hacerse en el tema de la reforma interior. Por ello, inmediatamente de su llegada al Gobierno, en mayo de 1894, planteó la especificidad de la expropiación urbana a través de una denominada Ley de Saneamiento, Mejora y Reforma o Ensanche Interior de las Grandes Poblaciones, que presentó a las Cortes en junio de ese mismo año y que éstas —con recortes grandes en sus previsiones urbanísticas, como ha demostrado Martín Bassols (5)— aprobaron en marzo del año siguiente.

Este nuevo mecanismo legal, pobre urbanísticamente, afrontaba sin embargo decididamente todos los factores económicos y burocráticos que habían paralizado anteriormente las distintas reformas, aprovechando para ello toda la experiencia —quizá no urbanística



El edificio de «La Unión y El Fénix», durante su construcción. Aún no habían comenzado las obras de la Gran Vía.

en sí, pero de rica práctica administrativa y política— acumulada por sus redactores e inspiradores.

La base social necesaria aparecería también por las mismas fechas, pues precisamente a partir de 1895 se da en Madrid un hecho de honda trascendencia urbana: el abandono por parte de la alta burguesía del centro de la Villa como lugar de residencia (6). Las mismas clases que hasta entonces rechazaban en su mayoría las comodidades del Ensanche frente a la compensación de vivir en las inmediaciones de la Puerta del Sol, realizan en el corto espacio de dos lustros una migración masiva hacia los nuevos tejidos urbanos, correspondiente en todo a la que sus homólogas europeas vienen ya realizando desde hace dos décadas. Este cambio en la función social del centro urbano madrileño incidirá muy directamente en el proceso de degradación del tejido central y fomentará las propuestas de reforma urbana.

Así pues, a finales de siglo, degradada la componente social del entorno inmediato de la Puerta del Sol, se plantea la operación de su descongestión circulatoria y la renovación, a la vez, del tejido urbano próximo a ella. De este modo se pretende asegurar la reutilización de la centralidad urbana como marco nuevamente digno que posibilite una más activa función metropolitana.

El catalán Vega March condensó muy claramente esta visión de la estructura urbana madrileña al escri-

bir (7): «Hay que reformar Madrid, no inventar un Madrid nuevo; en su estado actual, bien que defectuoso, Madrid aparece con un carácter de conjunto como población que hay que salvar a toda costa». Por ello, y de acuerdo con las teorías coetáneas de Simmel, Hénard y Stübben que se manejan en estos momentos, y «aceptando como próxima a ser un hecho la existencia de las Rondas exteriores», entiende que «hay que formar por lo menos dos circuitos interiores que envuelvan sucesivamente los núcleos centrales de Madrid y den lugar al nacimiento de las vías radiales necesarias». Esta idea «anular» junto con la «necesidad de rodear de bosque el total recinto de Madrid» como medio de controlar su crecimiento y el de sus suburbios, concentrará los esfuerzos y los ideales urbanísticos de las clases dominantes en Madrid al comenzar el siglo.

Estos ideales y estos intereses encontrarán en la Ley de Reforma de Poblaciones de 15 de marzo de 1895 el instrumento jurídico apropiado para materializarse; desarrollándose, con gran fervor en los años inmediatos al cambio de siglo, cuando la obsolescencia del tejido urbano histórico, agravada con cada adelanto del progreso, haga reaparecer como urgente el problema de la renovación.

Así, desde antes incluso de la sanción real, se sabía que «un arquitecto cuyas obras se han admirado mucho en Bilbao» estaba estudiando «ciertas

reformas en Madrid, abarcando una variación notable de la Capital, con el fin de presentar instancia para su desarrollo, de conformidad con la Ley que en breve sancionará la Corona». A este desconocido proyecto seguirán otros muchos que en la mayoría de los casos no pasarán de ser meras declaraciones de intención, como por ejemplo la pintoresca solicitud «para hacer la reforma interior de Madrid» formulada por un curioso personaje, Bernardo Esparza, escritor y abogado, a los diez días escasos de hecho público el texto legal (8).

Estas y todas las propuestas posteriores planteaban en sus bases «la necesidad de mejorar y sanear con reformas interiores Madrid, en el sentido que demandaba la ciencia de la higiene», tal y como ordenaba la Ley; pero la verdad es que sus «obras de saneamiento» se configuraron en todo momento como una pura operación de reordenación física. Evidentemente, la apertura de nuevas vías facilitaba indirectamente el saneamiento de la población, pero de modo secundario y nunca como motor de la reforma urbana.

Con bastante menos urgencia, no acometerá este tema el Ayuntamiento de la Villa hasta el otoño de 1897, cuando accedan Romanones a la alcaldía y Alberto Aguilera al Gobierno Civil, en lo que —en las mismas vísperas de la Crisis del 98— puede considerarse como comienzo de una nueva etapa urbana para el Madrid de la Burguesía (9).



Casino Militar.

Además de una larga serie de obras menores de simple ensanchamiento de calles y plazas —tales como las hoy

denominadas de Canalejas, Benavente y Cascorro, o las antiguas de Leganitos y San Marcial—, los proyectos municipales de Aguilera y Romanones planteaban la creación de cinco grandes Vías desconectadas entre sí y discontinuas en su realización. Eran éstas (10): 1) la prolongación de Preciados para enlazar la plaza de Leganitos con la Puerta del Sol, desarrollando un proyecto de 1862; 2) la de Argumosa, hasta conectar Toledo con Atocha; 3) la «nueva» de Segovia, dando salida natural a la carretera de Extremadura; 4) la prolongación de Sevilla, que pretendía enlazar el Ensanche Norte con el Sur según las ideas «diagonales» anteriores, y 5) la idea de Gran Vía Transversal heredada de 1886.

Estos planes retomaban, pues, el proyecto de Carlos Velasco; sin embargo, la reelaboración de esta Vía Transversal y su unión con la prolongación de Preciados proyectada, polarizará de forma muy distinta estos planteamientos.

* * *

La reforma de la Puerta del Sol en 1859 había generado toda una serie de



Con un golpe de piqueta, dado por el Rey Alfonso XIII, comenzaron los derribos necesarios para la construcción de la Gran Vía.

Dibujo del proyecto del primer trozo de la Avenida en la parte comprendida entre la calle de Alcalá y la Red de San Luis.



acciones puntuales en refuerzo de su centralidad, dentro de las cuales se incluía el proyecto de prolongación de la calle Preciados desde la actual plaza del Callao —formada a su vez en 1861— a la de Leganitos, redactado por los servicios municipales y aprobado el 26 de marzo de 1862. La larguísima tramitación legal de los expedientes a que dio lugar, unida a la falta de recursos del Ayuntamiento y a los vaivenes políticos del momento, obligaron, sin embargo, a irlo ejecutando con suma lentitud.

En el otoño de 1897, casi cuarenta años después, la Corporación Municipal se atrevió por fin, como hemos visto, a afrontar su realización según el nuevo mecanismo legal, ordenando en consecuencia la expropiación de las fincas afectadas. Encargados de la reforma los arquitectos municipales, Francisco Andrés Octavio y José López Sallaberry, llamaron éstos la atención del Ayuntamiento sobre lo mezquina que había de resultar una vía de reforma interior de sólo 13 metros de anchura y cuya alineación era una poligonal quebrada de rasantes deficientes.

«Resueltos a solucionar tan gravísimo problema —escribió años después Sallaberry (11)—, estudiamos su reforma de acuerdo con lo que prescribe la Ley de 1895, y después de diferentes tanteos a que dio lugar la dificultad de conseguir una rasante aceptable para la nueva Vía, la trazamos en línea recta desde la plaza de Leganitos hasta la del Callao, dándole un ancho de 20 metros. Conseguido esto, apreciamos las funestas consecuencias que produciría en la circulación el enlace de la Vía en proyecto con la actual calle Preciados —que sólo tiene 13 metros de latitud y que termina en la Puerta del Sol, punto de confluencia de las

diez calles más importantes de la Capital—, y convencidos de que la solución racional del problema planteado consistía precisamente en apartar todo lo posible de ese punto la gran circulación, que habría de producirse en la nueva Vía, estudiamos con el mayor detenimiento el sitio al que debía conducir su prolongación, obsesionados con la idea de quebrar lo menos posible la dirección de su eje, y tras muchos tanteos y prolijos cálculos se eligió la Iglesia de San José, afectando con el proyecto las fincas comprendidas entre las calles Caballero de Gracia y Reina, y trazando la calle por el centro de los solares resultantes». «Fijas ya las posiciones de la primera y tercera secciones de la calle —concluía—, sólo faltaba unirlos entre sí, tarea sencilla por lo mismo que estaba impuesta».

Convencida la Corporación, el 18 de noviembre de 1898, Romanones solicitó del Ministerio de Gobernación autorización para proceder al estudio definitivo del anteproyecto, el cual quedó ultimado en julio de 1901, siendo alcalde de la Villa Alberto Aguilera.

La coincidencia de los extremos inicial y final de su traza con los de la Gran Vía de Velasco —en cuya idea urbanística evidentemente se inspiraba— movió a los herederos de éste a presentar una reclamación legal que paralizó momentáneamente el expediente y en la que hubieron de intervenir tanto los Tribunales de Justicia como la Junta de Urbanización y Obras del Ministerio de Gobernación, órgano urbanístico supremo, la cual informó definitivamente el 4 de mayo de 1904, que «siendo esencialmente distinta la idea que inspiró cada uno de estos proyectos, distinta la zona de expropiación, los trazados fundamentales y los detalles todos que los

complementan, no hay posibilidad racional de compararlos».

Previamente, había sido desestimada también el 26 de marzo de 1903 la prudente petición del Marqués de Zafra de no ejecutar ningún Plan de reforma parcial hasta la formulación y aprobación de un Plan municipal de conjunto que «determinase de una vez por todas del plano de reformas de la Capital de España, tanto en su interior como en su ensanche». La orden denegatoria indicaba que «si bien sería muy conveniente (el Plan), no era bastante dicha consideración para prohibir la ejecución de reformas parciales, porque ni existe precepto legal alguno que autorice semejante prohibición, ni sería prudente aconsejarla, pues sería cerrar la puerta a toda mejora de la población».

Esta reclamación lograría, sin embargo, indirectamente sus objetivos al conseguir de Alberto Aguilera el encargo a los arquitectos municipales Urioste y Sallaberry, en abril de 1903, de un «Anteproyecto de Plan General de Reforma de Madrid», que fue presentado por la Junta Consultiva de Obras del Ayuntamiento en enero de 1905 y en el cual se encuentra la base de todos los planteamientos posteriores de reformas urbanas (12).

El 8 de noviembre de 1904, una vez resueltos los dos recursos que paralizaban la tramitación, pudo el Ayuntamiento dar su aprobación al trazado de la Gran Vía y conceder simultáneamente licencia a La Unión y el Fénix para derribar las casas 43 y 45 de la calle Alcalá y construir su nuevo edificio sometido ya a las nuevas alineaciones. Seguidamente una Real Orden de 12 de enero de 1905 lo aprobaba de manera definitiva como «proyecto parcial de saneamiento interior de Ma-



La Gran Vía, a la altura de la Plaza del Callao.



La Gran Vía, hoy (segundo tramo).

drid», disponiendo asimismo la subasta de sus obras.

Dicha subasta sería fuente de nuevas dificultades al quedar desierta por dos veces consecutivas en el mismo año (13). Modificado el pliego de condiciones económicas en febrero de 1908, tampoco se obtuvieron resultados prácticos, pues, a pesar de haberse adjudicado provisionalmente las obras a Rafael Picavea a finales de ese año, éste renunció posteriormente al fallarle unas negociaciones emprendidas con los capitalistas españoles y extranjeros que iban a tomar parte en la operación. A la vista de la situación y resuelto a empezar decididamente las obras, el Conde de Peñalver, a su paso por la alcaldía analizó a fondo las causas que podían producir la reticencia de los contratistas y las modificaciones imprescindibles para, facilitando sus objetivos, hacer más atractiva la inversión.

De este modo, el 26 de agosto de 1909 fueron aprobadas unas nuevas bases de licitación que esencialmente consistían en la celebración de concurso en lugar de subasta (con lo que el Ayuntamiento garantizaba adjudicar las obras no al menor postor, sino al mejor) y en la ampliación de ocho a diez años del plazo de ejecución de los trabajos, modificando y mejorando

asimismo distintas condiciones económicas de la adjudicación.

Merced a ello, solo mes y medio más tarde podía presentarse la propuesta definitiva, y el 19 de febrero de 1910 —transcurridos doce años de incesantes labores— el alcalde Francos Rodríguez pudo firmar la escritura de concesión de las obras a favor del financiero británico Martin Albert Silver. El 4 de abril del mismo año, con un primer golpe de piqueta del Rey en la casa del cura contigua a la Iglesia de San José, daban oficialmente comienzo las obras de la Gran Vía.

La ejecución sería igualmente lenta y trabajosa. Basta decir que el plazo señalado tan solo cubrirá la ejecución del primer tramo —la Avenida de Peñalver, entre Alcalá y la Red de San Luis—, y que cuando Silver ceda el 5 de mayo de 1923 su concesión al banquero bilbaíno Horacio Echevarrieta, no había empezado a trabajarse aún en la tercera sección, no pudiéndose dar por efectivamente rematada la Gran Vía hasta 1950, al realizarse el enlace con la penetración Noroeste de Princesa.

Pero ya antes de concluir las obras urbanísticas de la Gran Vía, en los primeros años veinte, surgen a la luz otra serie de proyectos formalmente análogos pero que responden a bases ideológicas y culturales bien distintas.

El medio social decimonónico que daba vida a las propuestas anteriores



Final del tercer tramo de la Gran Vía en su desembocadura en la calle de los Reyes y plaza de España (1931).

de reforma interior se ha transformado. La burguesía innovadora y reformista de 1868, en parte todavía subsistente en 1898, ha desaparecido ya y ha sido reemplazada por otra burguesía netamente conservadora que, a pesar de haber actualizado su imagen con la incorporación de una nueva componente industrial y bancaria, viene a ser en los años posteriores a 1917 un claro ejemplo de lo que Toynbee denomina una minoría dominante.

Urbanísticamente el mejor represen-

tante de ella será el arquitecto José Luis Oriol, autor de la más conocida propuesta de reforma de toda esta nueva serie, la cual —como ha escrito Carlos Sambricio (14)— «en un momento en el que en España todavía se concibe la Ciudad desde supuestos formales, intenta sentar las bases de una nueva utilización de ella». «La importancia del trazado de Oriol —añade— se debe a que define cuál debe ser en los momentos anteriores a la Dictadura el criterio a utilizar por el Ayuntamiento para favorecer los intereses de una burguesía ascendente, deseosa de invertir en una favorable situación económica».

Sáinz de los Terreros, Díez Tolosana, Muguruza, Monasterio, e incluso a otro nivel Antonio Palacios, desarrollan igualmente en estos años similares supuestos ideológicos en sendas propuestas de reforma interior.

Simultánea y en cierta medida contrapuestamente, la Oficina Técnica Municipal —Bellido, Lacasa, Colás, Mora, etc.—, asumirá a partir de 1931 la respuesta derivada del Concurso Internacional de 1929 a través de un conjunto de propuestas que no se centran ya tanto en problemas formales o viarios cuanto en la intervención más o menos científica sobre las partes degradadas de la Ciudad. Pero estos temas, insertos en una problemática ciudadana radicalmente distinta, escapan del marco de este trabajo.

* * *

La Gran Vía madrileña tiene una longitud de 1.316 metros, repartidos en tres tramos o secciones desiguales



Año 1961. Edificio del arquitecto Julio Martínez Zapata.

de 373, 409 y 534 metros respectivamente. Para su realización hubo que demoler hasta 327 inmuebles y ocupar 41 solares ya existentes.

En un principio la obra se había concebido como una pareja de avenidas extremas de 20 metros de anchura, conectadas por un bulevar central de 30, al cual se encomendaba esa función axial prevista por Velasco para su Gran Vía Transversal. El acuerdo municipal de 1904 amplió en cinco metros la latitud de la Vía en su conjunto, y posteriormente (en 1926, ya en fase muy avanzada de ejecución) se decidió ampliar por razones de insuficiencia viaria el ancho de la avenida final hasta igualarlo con el de la central, que había dejado de ser bulevar desde antes de su inauguración.

La nueva técnica de expropiación de 1895 permitía la incorporación a ella de las franjas laterales de las nuevas vías, a fin de incentivar la rentabilidad de los trabajos y de generar nuevas posibilidades urbanas. Por ello debe considerarse como importante fallo urbanístico el no haber tomado en consideración la oportunidad de dar continuidad a la calle Desengaño —se cerró incluso su salida a Fuencarral— que junto con Reina y prolongándose hasta unir con Flor Alta hubiera permitido crear una vía de servicio casi paralela a la principal. Esta solución hubiera obligado a sacrificar tan solo once edificios, cifra insignificante si se compara con el total de los ya afectados y en relación con las indudables ventajas que hubiera reportado. Medidas similares de desdoblamiento desarrolladas en el último tramo y en la margen Sur de la Vía —si bien aquí con una mayor repercusión sobre el costo total— hubieran convertido a la Gran Vía en una solución infinitamente más interesante, potenciando geoméricamente su calidad urbana sin incremento apreciable en su coste. Una visión limitada estropeó una estu-
penda posibilidad.

Una valoración urbanística seria debe hacer también hincapié en la muy diferente calidad proyectual de los tres tramos que forman la Gran Vía. Destaca en ella el primero —Alcalá-Red de San Luis— por su adecuada inserción dentro de un tejido histórico ya de antemano definido por las vías casi paralelas de Aduana, Jardines, Caballero de Gracia, San Miguel, Reina e Infantas. Quizá por ello esta primera sección es la única en la que la reforma logró trascender el marco del proyecto, llevando a las manzanas colindantes tanto los servicios higiénicos como las formas arquitectónicas y de especula-



ción urbana, efectuando así una transición graduada entre la Ciudad vieja y la nueva.

Contrariamente, el tramo Callao-Plaza de España es el más desgraciado urbanísticamente de los tres. No solo es el de más difícil resolución en su traza y en sus rasantes y el de más torpe resolución con las vías que le acometen, sino que es también el de más grave distorsión urbana, pues, repitiendo un corte semejante al de la Vía de Velasco, no justifica siquiera la radicalidad de sus planteamientos. Dado que la base de partida del estu-

dio de 1897 era la sustitución del trazado de 1862 por otro «más beneficioso a la vialidad» pero «aprovechando los cuantiosos desembolsos y expropiaciones ya hechas», la traza de esta avenida puede tal vez quedar explicada, pero ello desde luego no mejora su calidad ciudadana.

Por otro lado, el tercer tramo margina voluntariamente la Plaza de Santo Domingo —uno de los principales núcleos viarios de la Villa—, creando con ello uno de los más importantes problemas urbanísticos para cualquier planteamiento posterior de reforma

interior. Puede fácilmente imaginarse lo que sería la Gran Vía si estuviese hoy prolongado el segundo tramo desde Callao hasta Santo Domingo y descendiera desde aquí hasta la Plaza de España y Princesa apoyado en la directriz de Leganitos, así como el primero y segundo tramos se apoyan en las de San Miguel y Jacometrezo respectivamente. Otra oportunidad urbana perdida.

Desde diferente punto de vista, lo irregular del trazado de la Vía ha sido

claramente una ventaja para la creación de perspectivas urbanas, que con una traza recta no hubiesen existido.

Ello no quita para que un estudio arquitectónico profundo hubiera debido salvar o valorar mayor número de elementos históricos con la reforma. Precisamente la devoción hacia Villanueva permitió a la ampliación de 1904 salvar el Oratorio del Caballero de Gracia aun a costa de forzar una curvatura de enlace entre los tramos primero y segundo. En 1926 el hecho de

estar ya construido el Palacio de la Prensa obligó a realizar la ampliación del último tramo por la margen Sur de la Vía, distorsionando así la imagen de plaza unitaria que pretendía dársele a la del Callao y derribando la Residencia de los Jesuitas de la calle de la Flor. No obstante, lo más grave es el hecho de que el Mercado de los Mostenses, pieza valiosísima de la arquitectura ferroviaria madrileña, que salía intacto en todo momento del expediente, fue igualmente derribado sin contempla-

Casa del Cura	Fdez. Valdés-Moya	1911-13	0
Gran Peña	Gambra-Zumárraga	1915-17	2
Banca Urquijo	Mendoza-Aragón	1917-19	4
—	Mendoza-Aragón	1916-18	6
—	Fco. Pérez Cobos	1915-16	8
Seg. Estrella	J. Pedro Mathet	1916-18	10
—	Eduardo Reynals	1913-15	12-14
—	Julio Mt. Zapata	1914-16	16
Hotel	Ugalde-P. Cobos	1915-16	18
—	G.ª Lomas-G.ª Cabrera	1919-21	20
Banca Matritense	Secundino Zuazo	1919-21	22
Unión Mercantil	Sáinz Terreros	1917-24	24
—	Julio Mt. Zapata	1914-16	26

I

0	1905-11	Jules y R. Février	Unión y Fénix
1	1915-17	Eladio Laredo	—
3	1916-18	Luis Ferrero	Prev. Porvenir
5	1914-16	Monasterio-Eznarriaga	—
7	1918-22	J. Pedro Mathet	Seg. Estrella
9	1916-18	Francisco Reynals	—
11	1915-17	Cesáreo Iradier	—
13	1915-16	Sánchez Eznarriaga	Casino Militar
15	1918-21	Juan G.ª Cascales	—
17	1916-17	Fco. Javier Luque	Oratorio C.ª Gracia
21	1917-21	Modesto López Otero	Alm. Rodríguez
23	1915-17	López Sallaberry	—
0	1918-19	Antonio Palacios	Metro

Telefónica	Ignacio Cárdenas	1927-29	28
Teatro Fontalba	Sallaberry-Anasagasti	1919-25	30
Almacenes y Cine	Teodoro Anasagasti	1919-24	32
Hotel	Antonio Palacios	1924-26	34
—	Pablo Aranda	1924-26	36
Hotel	Joaquín Saldaña	1926-27	38
—	Miguel de la Quadra	1926-27	40
—	J. Pedro Mathet	1923-26	42
—	Teodoro Anasagasti	1922-24	44
Palacio Prensa	Pedro Muguruza	1924-26	46

II

23	1918-22	Agusti-Espelius	Hotel
25	1919-24	Modesto López Otero	Hotel
27	1919-23	Antonio Palacios	—
29	1920-22	José Yarnoz Larrosa	Espasa Calpe
31	1925-27	Miguel de la Quadra	—
33	1925-27	Pablo Aranda	—
35	1924-26	Secundino Zuazo	Palacio Música
37	1927-28	Miguel de la Quadra	Cine Avenida
39	1926-28	Sáinz Terreros	Seg. Adriática
0	1923-26	Antonio Palacios	Hotel

C. Actualidades	Muñoz Casajús	1930-31	48
—	—	1929-32	50
—	Diez Tolosana	1931-33	52
Cine Rialto	Mendoza-Aragón	1926-30	54
—	Carrasco-G.ª Cabrera	1928-29	56
—	Luis López López	1927-28	58
Banco Edificación	Casto Fdez. Shaw	1939-41	60
—	G.ª Lomas-Martí	1933-35	62
—	Fdo. Escondrillas	1931-32	64
Cine Gran Vía	Alvarez Sotomayor	1945-48	66
—	—	19 -	68
Cine Pompeya	Pan de Torre	1950-52	70
Hotel	Colás Fontán	1952-54	72
Hotel	Cobanyes Mata	1952-53	74
Cine Azul	—	19 -	76
Cine Coliseum	Muguruza-Fdez. Shaw	1931-32	78
—	—	1930-32	80
Edificio España	Hnos. Otamendi	1953-55	0

III

0	1944-46	Gutiérrez Soto	Alm. G. Preciados
0	1926-27	Gutiérrez Soto	Cine Callao
41	1931-34	Eced-Mt. Feduchi	Cine Capitol
43	1939-41	Gutiérrez Soto	Cine Rex
45	19 -	—	—
47	1929-30	Eduardo Figueroa	Pasaje
49	1929-31	Fdez. Quintanilla	—
51	1931-32	Ignacio Aldama	—
53	1944-48	Hermanos Otamendi	Los Sótanos
55	1944-48	Hermanos Otamendi	Hotel
57	1944-48	Hermanos Otamendi	Cine Lope de Vega
59	1944-48	Hermanos Otamendi	Hotel
61	19 -	Miralles Serra	—
63	19 -	—	—
65	19 -	—	—
67	19 -	—	—
69	19 -	—	—
71	19 -	—	Cámara Sindical
73	1929-31	Fdo. Escondrillas	—

ciones ni justificaciones en 1930 por motivo de un ornato urbano mal entendido que aconsejaba no enfrentar su imagen funcional a la de la nueva opulencia metropolitana que se fraguaba. De la estupidez de esta demolición —acto vandálico y destructor donde los haya— nunca nos lamentaremos bastante.

Desde 1910 en que comienzan las edificaciones hasta 1955, en que quedan finalmente rematadas, transcurre tanto tiempo que ciertamente, los edificios que jalonan la Gran Vía, pueden representar muy bien la casi totalidad de las tendencias arquitectónicas de la primera mitad de nuestro siglo.

«Sabemos muy bien —escribió ya en 1953 “Cortijos y Rascacielos” (15)— que podía ser mejor la arquitectura de sus edificios y como profesionales nos duelen las críticas que de ella pueden hacerse». «Pero —añade— para hacer un estudio sobre la evolución de los estilos empleados en la Gran Vía debemos tener en cuenta no solo los hechos históricos y sus repercusiones, sino también los progresos constantes de la ciencia y de la técnica, los espectáculos y ¿por qué no? también las modas en el vestir de señoras y caballeros».

Algo de esto hay, y tal vez la evolución formal de la Gran Vía deba analizarse acercándose más bien a dichas intuiciones «modales» que a los lugares «cultos» comunes en las historias de la arquitectura.

En todo caso es evidente que el estudio debería hacerse no solo desde el aspecto exterior o la textura urbana de sus construcciones, sino también desde la evolución del uso y destino de sus edificios y al proceso de extensión de aquéllas condiciones de centralidad metropolitana que distinguen a la

Gran Vía más allá de sus propios límites territoriales. Pero la discusión y análisis de todos estos aspectos nos llevaría aquí muy lejos del modesto propósito inicial. El estudio completo de las arquitecturas de la Gran Vía, como algo independiente de ella, debería ser asimismo, objeto de otro trabajo con tratamiento específico bien distinto (16).

«Como se ve —podemos concluir con “Cortijos y Rascacielos”—, no puede producirse mayor cantidad de estilos, tendencias, materiales y destinos (...).

Sin embargo, cuando llega la noche, cuando los escaparates encienden sus luces, cuando los letreros luminosos surgen del espacio con multitud de colores, la Gran Vía se convierte en una fiesta, transformándose en un reguero de luz multicolor...». Es ese reguero de luz de neón que sirve a Chueca para identificar y caracterizar la función metropolitana del siglo XX (17). Y esa función metropolitana, esa centralidad, hoy como hace treinta años sigue teniendo en Madrid un nombre: la Gran Vía.

BIBLIOGRAFIA

1. CHUECA GOITIA, Fernando: «La Ciudad de la burguesía liberal», en su «Breve Historia del Urbanismo», Madrid 1968, págs. 182-185.
2. RUIZ PALOMEQUE, Eulalia: las ha recopilado exhaustivamente en su fundamental trabajo «Ordenaciones y transformaciones urbanas del casco antiguo madrileño», Madrid 1976.
3. NAVASCUES PALACIO, Pedro: «Arquitectura y arquitectos madrileños del siglo XIX», Madrid 1973, págs. 322-324, y referencias hemerográficas.
4. CHUECA GOITIA, Fernando: «El semblante de Madrid», Madrid 1951, págs. 132 y ss.
5. BASSOLS COMA, Martín: «Génesis y evolución del derecho urbanístico español» Madrid, 1973, págs. 357-397, referidas específicamente a la Ley de 1895 y a su aportación instrumental y urbanística.
6. Sobre este punto concreto, véase mi estudio «Palacetes madrileños del Novecientos» publicado en esta misma Revista, n.º 64/1979, págs. 29 y ss.
7. VEGA MARCH, Manuel: «Madrid y sus reformas urbanas», revista «Arquitectura y Construcción», Barcelona, Abril/1907.
8. La primera es una propuesta hoy desconocida, citada por la revista «Gaceta de Obras Públicas», Madrid 1895, n.º 10, pág. 149. La solicitud segunda así como todas las demás propuestas coetáneas encuentran en el Archivo de la Secretaría del Ayuntamiento de Madrid.
9. Puede decirse que el Madrid del cambio de siglo se encuentra inseparablemente unido a la personalidad de Alberto Aguilera, pues nadie como él se ocupó tan intensamente de los diferentes problemas urbanos de la Ciudad.
10. Estos proyectos de otoño de 1897 aparecen reseñados en casi todas las publicaciones del momento; puede verse, por ejemplo, la revista «Arquitectura y Construcción», Barcelona 1897, n.º 17, págs. 261 y ss.
11. LOPEZ SALLABERRY, José: «Informe elevado al Excmo. Ayuntamiento en relación con el proyecto de aumento de latitud de la tercera sección de la Gran Vía», Madrid, 1926.
12. «Anteproyecto de Plan General de Reforma de Madrid, elaborado por los arquitectos e ingenieros de la Junta Consultiva de Obras del Ayuntamiento», Madrid 1905; reseñado y comentado por casi todas las publicaciones especializadas del momento.
13. Estos y algunos otros datos citados, están tomados de la revista «La Construcción Moderna», Madrid 1909, n.º 23, pág. 499 y ss.
14. SAMBRICIO, Carlos: «Ideologías y reforma urbana», Madrid 1920-1940, revista «Arquitectura», Madrid, Enero 1976, pág. 66 y ss.
15. Revista «Cortijos y Rascacielos», n.º 75-76, dedicado monográficamente a la Gran Vía madrileña, Madrid 1953; véase especialmente págs. 14-31.
16. Véase también como bibliografía complementaria: FONSECA, José: «La reforma interior de Madrid», revista «Arquitectura», Madrid, agosto 1934, págs. 148-159; CORRAL DEL, José: «La Gran Vía», en «Anales del Instituto de Estudios Madrileños», Madrid 1967, págs. 369-389; y DEL CORRAL, José: «La Gran Vía», fascículo n.º 66 de «Madrid, Espasa-Calpe», Madrid, 1980.
17. CHUECA GOITIA, Fernando: «Luces y Sombras de Madrid», en «La destrucción del legado urbanístico español», Madrid 1977, págs. 293-309.

LAS OBRAS DE LA GRAN VIA DE MADRID



Vista panorámica del terreno que ha de ocupar el primer trozo de la Gran Vía y estado actual de las obras de demolición, en su aspecto desde la calle de Alcalá