

# *Los grandes ejes urbanos de Madrid*

**FERNANDO CHUECA GOITIA**

**M**adrid es una de las grandes ciudades históricas que fue creciendo excéntricamente a partir de un punto y progresando principalmente desde él hacia el oriente. Este punto no es otro que el viejo Alcázar madrileño, fortaleza musulmana en los primeros tiempos y, luego, tras la reconquista, castillo de los reyes cristianos y más tarde, cuando Madrid en tiempos de Felipe II, se convierte en capital de la nación, Alcázar regio y residencia del soberano.

Allí sigue estando el origen no sólo histórico, sino urbano de Madrid, aunque el viejo Alcázar de los Austrias fuera sustituido en el siglo XVIII por el Palacio barroco de los Borbones, distinto pero emplazado en el mismo lugar.

El crecimiento hacia Oriente tiene un eje principal en la calle Mayor, que pasada la Puerta del Sol se continua en la calle de Alcalá, y que en conjunto representará algo así como el *decumano* de una ciudad romana, es decir, el eje este-oeste de Madrid, mientras que el *cardo* correspondería al Prado-Castellana, es decir el eje norte-sur.

El eje este-oeste (decumano) se cruzaría con el norte-sur (cardo) en la Plaza de la Cibeles, donde convergen dos corrientes circulatorias de máxima intensidad. Por eso la plaza dedicada a la Diosa Cibeles es un punto neurálgico de la circulación madrileña.

No es la plaza mixta, para viandantes y establecimientos gubernativos con la correspondiente participación del comercio, como la Puerta del Sol. Cibeles es más un pivote, un nudo circulatorio. Todos los edificios que la rodean son oficiales: el Banco de España, el Palacio de Buena Vista, la altisonante Casa de Correos y el Palacio de Linares, hoy Casa de América. El público no se detiene, la mayoría pasa rápidamente, circula más gente en automóvil que a pie.

Hoy al *decumano* madrileño Mayor-Alcalá le ha salido un competidor, o si se quiere cirineo, que le ayuda a conllevar su pesada carga. Me refiero a la Gran Vía, que es la arteria más joven de Madrid, que se abre paso en el corazón de la vieja urbe.

La Gran Vía madrileña iniciada en 1910 y cuyos edificios están llenos de alusiones al Palacio de Monterrey de Salamanca, a las casonas montañosas o al barroquismo de Pedro de Ribera, en su primer tramo, que va de la intersección con la calle de Alcalá a la Red de San Luis, cambia en el segundo tramo desde la Red de San Luis, hasta la plaza de Callao y todavía más en el tercer tramo, desde Callao a la Plaza de España.

Si en el primer tramo de arquitectura regionalista los edificios tienen todavía altura moderada, en el segundo tramo o central estas alturas se disparan y se abandonan los estilos arquitectónicos tradicionales y se busca una nueva expresión del edificio de oficinas. Entre columnatas aparecen huecos acristalados como enormes miradores que van de abajo a arriba. Es el modelo que nos legó el arquitecto Antonio Palacio. Algún discreto edificio de Modesto López Otero alterna con teatros y cinematógrafos. El teatro Fontalba, ya transformado en otra cosa, el Palacio de la Música de Secundino Zuazo y el cine Avenida.

El tercer trozo de la Gran Vía es el más desgraciado arquitectónicamente. Los edificios siguen siendo de excesiva altura, pero de muy inferior calidad. Pocos arquitectos notables ponen su firma en ellos y de la arteria se apoderan empresarios y contratistas con ánimo de lucro.

¿Ha beneficiado la Gran Vía al desarrollo y urbanismo de Madrid? Vamos a suponer que sí, sin que pueda precisar en qué aspectos, si en el aspecto comercial y económico, en el de facilitar la circulación rodada de

Madrid, o en el de haber saneado unos barrios decrepitos del centro urbano. De todo ello habría mucho que hablar y se encontrarían muchas opiniones contradictorias.

En el plano de Madrid, el trazado de la Gran Vía une la calle de Alcalá con la plaza de España y puede hallar su continuación por la calle de la Princesa hasta la Moncloa y Ciudad Universitaria, lo que evidentemente aumenta su utilidad como arteria urbana.

En principio es una arteria que sigue una dirección este-oeste en sus dos primeros tramos y luego gira hacia el noroeste, en su tercer tramo. Desde su arranque en la calle de Alcalá forma un ángulo agudo con esta calle y el posible *decumano* madrileño. Es un arranque un poco incierto pero no podía ser de otro modo.

Ahora, dicho esto sobre la Gran Vía, vamos con la otra arteria fundamental del viario madrileño, es decir Prado-Recoletos-Castellana. Este es netamente el *cardo* madrileño, la gran arteria que va de norte a sur.

Con relación al antiguo Madrid, esto no era una arteria interior, sino un paseo extramuros, ameno y agradable paseo sobre todo en la parte del Prado a Recoletos, pero al crecer la ciudad se ha convertido en una arteria interior de máxima importancia en todos sus aspectos y sobre todo en el representativo, en el cultural y en el del tráfico urbano.

El eje Prado-Castellana no ha variado apenas en su disposición y trazado, pero mucho en su fisonomía y aspecto arquitectónico. Empezó por ser ya en el siglo XIX una avenida señorial rodeada de palacios y palacetes de gran dignidad y belleza, a los que acompañaban sus propios jardines constituyendo en su totalidad un cinturón de verdura que constituía por sí mismo un verdadero parque lineal. Hoy esto en gran parte se ha perdido. Quedan algunos palacetes, muy pocos, y por cierto algunos de los más insignificantes. Muchos de estos han sido sustituidos por edificios de oficinas, bancos, compañías de seguros y hoteles.

Es una pena que la Castellana no haya podido subsistir tal como fue en el siglo XIX, pues contaríamos con la vía señorial más importante de Europa. Pero fue el tributo que se pagó a unos años de desarrollismo a ultranza, en que primaba la especulación y el dinero.

La gran vía parque, se inicia en la glorieta del Emperador Carlos V, es decir en Atocha, y más al sur se continúa en el tridente Ronda de Atocha, Santa María de la Cabeza y Paseo de las Delicias, a más de la

calle de Méndez Álvaro. En el primer tramo hasta Neptuno (plaza de Cánovas del Castillo), se rompe su viejo carácter, mantenido por el Jardín Botánico y el Museo del Prado, con algunos edificios infelices y desproporcionados como la antigua Casa de los Sindicatos verticales (por eso la hicieron tan vertical) hoy Ministerio de Sanidad.

El tramo entre Neptuno y Cibeles con la fuente de Apolo en el centro, es el verdadero Salón del Prado proyectado por el Conde de Aranda y Ventura Rodríguez. Allí está la plaza de la Lealtad y su obelisco, la Bolsa, el Palacio de Vista Hermosa, el Banco de España y el Ministerio de Marina. Salvo la ampliación del Ministerio todo se conjuga bien con el lugar.

Recoletos debe su nombre a que allí estaba el convento de Agustinos Recoletos, aproximadamente donde hoy está el bello Palacio del Marqués de Salamanca, hoy Banco Hipotecario. El magnífico edificio de Bibliotecas y Museos por sí mismo ennoblece este lugar.

La inmediata Plaza de Colón y jardines de los Descubrimientos, fue ocurrencia desdichada del Alcalde Arias Navarro, que derribó los pabellones llamados Jareños por el nombre de su arquitecto, que hubieran servido para articular una bella plaza neoclásica. También cayó el Palacio de Medinaceli, y, por un lado y por otro surgieron agresivos rascacielos.

En la Plaza de Colón comienza la Castellana, perdido ya su antiguo rango y su casi rural belleza de otros tiempos. Las glorietas de Emilio Castelar y del Doctor Marañón, son como articulaciones de este brazo de la Castellana que antes terminaba en el Hipódromo y cuyos terrenos ocupa el conjunto de los Nuevos Ministerios, obra magna de Secundino Zuazo.

A partir de los Nuevos Ministerios entramos en la primera prolongación de la Castellana, en vía la supermodernísima, donde aparecen los rascacielos de Azca, el oscuro y oxidado del BBV, obra de Sáez de Oiza y la blanca Torre de Picasso, el edificio, hoy por hoy, y que lo sea por mucho tiempo, más alto de Madrid. El Palacio de Congresos a un lado, el Estado Bernabeu al otro, y allá, a su frente la Plaza de Castilla con sus dos torres gemelas inclinadas que pretenden besarse, cierran esta novísima perspectiva.

Pero la cosa no ha terminado, ni sabemos cuándo terminará esta Avenida kilométrica, que se prolonga una y otra vez a sí misma en un incesante devenir.