
Estanislao Pérez-Pita

Madrid, la Castellana. Consideraciones acerca del Eje Norte-Sur de Madrid

Es indudable que la Castellana, en Madrid, se ha convertido en la vía más representativa del casco de la Villa. Al hablar de la Castellana me refiero al eje Norte-Sur en que la ciudad queda seccionada, y que hoy conocemos, arrancando de Sur a Norte como Paseo de las Delicias, Glorieta de Atocha, Paseo del Prado, Cibeles, Paseo de Recoletos, Colón, Paseo de Castellana, Plaza de Isabel II y Avenida del Generalísimo o prolongación de la Castellana y Plaza de Castilla; a continuación el eje se prolonga hasta el actual nudo o raqueta en donde se organiza la articulación entre el anillo de circunvalación, tercer cinturón o M-30 con la autopista de Burgos. Si observamos un plano de Madrid es fácil distinguir otro eje nítidamente definido y que discurre en sentido ortogonal a éste, es decir de Este a Oeste. La carretera de Aragón o Ventas, Manuel Becerra, Alcalá, Plaza de la Independencia, Cibeles, Puerta del Sol, Calle Mayor y de allí al Palacio de Oriente, en donde el río se convierte en barrera natural, para luego prolongarse aunque virtualmente a la Carretera de Extremadura.

¿Por qué dos ejes jerárquicamente similares cobran un carácter tan marcadamente diferente, convirtiéndose uno de ellos —la Castellana— en el eje representativo, mientras el otro pasa a ser un eje eminentemente funcional?

No olvidemos que Madrid hasta 1857 en que Castro a instancias de don Claudio Moyano, Ministro de Fomento, propone el *Plano general de la zona de Ensanche y de Emplazamiento y distribución del nuevo caserío* contaba con 300.000 habitantes escasos (París 1.400.000 hab. y Londres 2.700.000 habitantes) y que el casco de Madrid apenas manchaba un territorio delimitado por la actual Ronda de Toledo, Calle Bailén, Bulevares y Prado-Recoletos. Que cien años antes de Castro, cuando Carlos III cubriera el Prado de San Jerónimo construyendo las fuentes de Neptuno y Cibeles, y encargando a sus arquitectos Villanueva y Ventura los proyectos del Observatorio, Jardín Botánico y Museo de Ciencias Naturales (posteriormente convertido en el Museo del Prado), aquél no había sido más que un prado por el que discurría el arroyo y que separaba la villa del Real Sitio del Buen Retiro, propiedad de la Corona.

Así, nos encontramos que solamente hace siglo y medio El Prado-Recoletos no era más que una ronda o borde de la villa de Madrid que se extendía desde Atocha a Colón y en donde la existencia del Retiro así como la de los edificios antes mencionados habían ido atrayendo a la nobleza a construir sus residencias, como Palacio de Liria y de Buenavista (hoy convertido en el Ministerio del Ejército) bajo el reinado de Carlos IV o la hoy demolida casa de la Moneda de Jareño y Biblioteca Nacional por citar algunos de los más representativos.

Cuando Castro propone su ensanche, lo proyecta ignorando el trazado en estrella que ya Carlos III había recogido de las grandes intervenciones europeas del siglo XVIII, superponiendo sobre ella una trama ortogonal que crecía concéntricamente

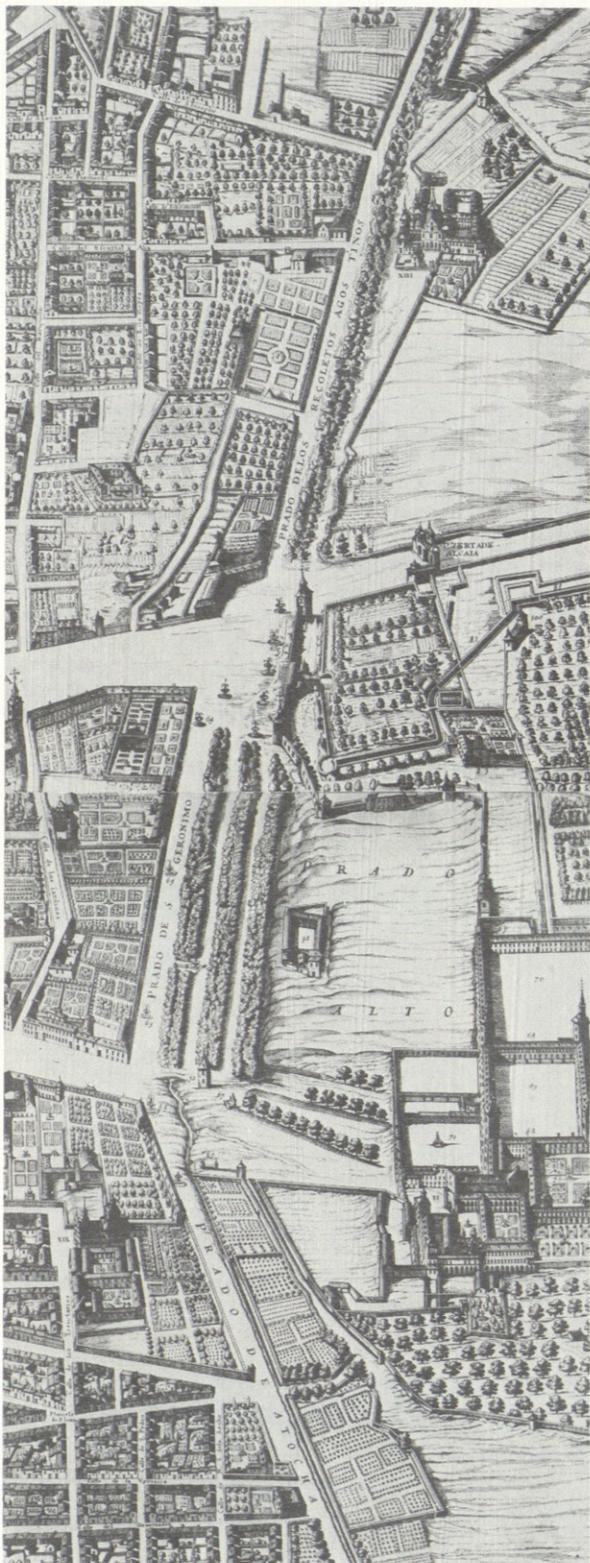
al casco existente excepto en su lado Oeste en que el río seguía siendo barrera infranqueable. Las únicas diagonales que introduce son aquellas que enlazan el centro con las principales vías de comunicación Carretera de Toledo, Valencia, Aragón, Francia, etc....

El Paseo de Recoletos es prolongado hasta la actual Plaza de Isabel II conservando el irregular trazado marcado por el cauce del río y que ya en 1835, es decir 20 años antes aparece dibujado en el plano que levanta Juan López y que por no poder enlazarlo con ninguna de las salidas de Madrid lo termina en un parque, en donde prevee la ubicación de un nuevo hospital.

El enlace de la Carretera de Burgos lo realiza a través de la actual Bravo Murillo, que le entronca con la de San Bernardo y García Morato



*Plano de Madrid.
Instituto Geográfico y Catastral 1975*



Plano de Madrid en la época de Felipe IV.
Pedro Texeira 1656

—Hortaleza, que teóricamente hubiera sido el eje Norte-Sur a la vez que la penetración al centro; pero que no pudo llegar a serlo por la escasa capacidad de estas vías, vías que nunca habían sido sometidas a rectificaciones en su trazado al modo en que lo fueron en las ciudades durante los siglos XVI y XVII.

Castro, además de un trazado viario, define una zonificación (que va a ser determinante en el futuro desarrollo de Madrid) y establece una *distribución del nuevo caserío* con unos criterios radicalmente clasistas, dividiendo el ensanche en 8 zonas o barrios:

- 1.^a Barrio Fabril o Industrial: Chamberí.
- 2.^a Barrio Aristócrata: La Castellana.
- 3.^a Barrio Clase acomodada: Salamanca.
- 4.^a Barrio Clase obrera: Carretera de Aragón.
- 5.^a Barrio Militar: Vallehermoso.
- 6.^a Barrio Recreo: Aroñigal.
- 7.^a Barrio Depósito y Abasto: Embajadores.
- 8.^a Barrio Rural.

Es increíble la fidelidad con lo que los criterios del ingeniero Castro se han mantenido; parece imposible de creer cuando se supone que el urbanismo puede ser una disciplina medianamente científica.

Estos dos factores —su trazado y el uso asignado— entiendo que son determinantes para comprender el carácter urbanístico y arquitectónico (en un segundo término) de este elemento urbano tan singularizado en la ciudad de Madrid que constituye el eje Norte-Sur de la Castellana.

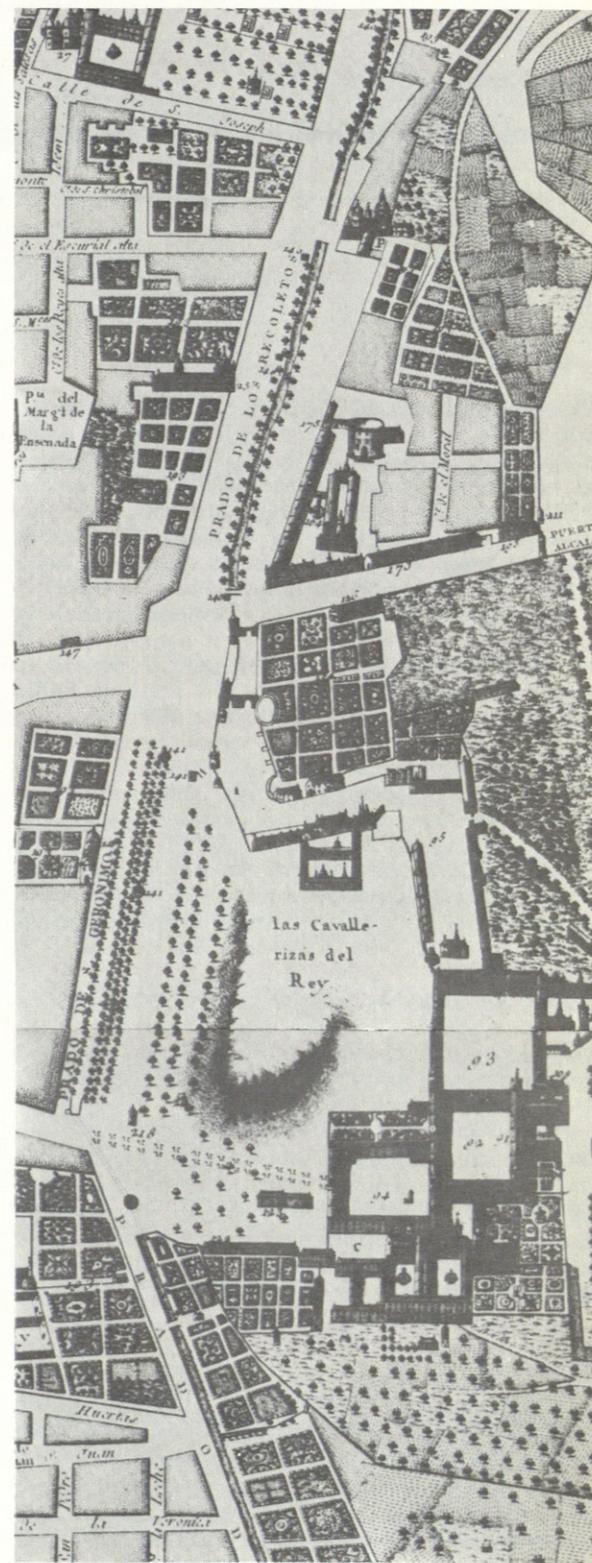
A partir de aquí la Castellana sigue siendo la gran vía que conduce y muere en el hipódromo, hasta que en el concurso internacional que el Ayuntamiento de Madrid convoca en 1929 para la elaboración de *Anteproyectos para el trazado viario y urbanización de la zona comprendida entre el límite del ensanche de Madrid y su término Municipal Zuazo* y Jansen proponen la prolongación de la Castellana con un futuro enlace en la Carretera de Burgos, desplazando así el eje Norte-Sur antes mencionado propuesto por Castro.

Es así como la vía muerta que constituía este eje pasa a convertirse en eje regulador del casco de Madrid, sobre el que empieza a intervenir con gran presión.

La victoria final de los sublevados en 1939 y el establecimiento de la dictadura franquista despertó de nuevo el interés sobre el proyecto de Zuazo y Jansen, siendo Bidagor el que lo recoge en su Plan de 1941.

El soporte ideológico y científico de esta intervención creo que queda patente citando textualmente los textos de la época:

«Queramos o no las grandes ciudades, pero la capital sobre todo, son las aspiraciones de los estados modernos; ellos son las autoridades sociales del mundo actual, y al prestigio de la capital se asocia en gran medida el auge español» (Pro-



Plano en la época de Carlos III.
Nicolás Chalmandrier 1761

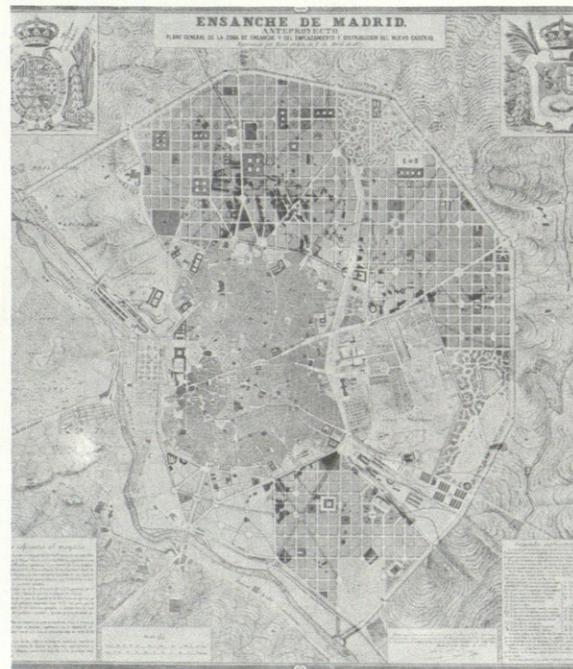
fosor Ruiz del Castillo. Citado por Carlos Trias Beltrán en *El desarrollo urbanístico de Madrid en el futuro de España* o bien: «El paisaje de la comarca y la Naturaleza del terreno, muy variados alrededor de la urbe, confieren al territorio condiciones muy diferentes, resaltando los lugares atractivos y diferenciándolos netamente de los utilitarios. El eje de esta tendencia es normal a la Sierra, y se desarrolla de Norte a Oeste y Sur a Este. Al Oeste y al Norte quedan los espacios de mayor categoría de amplias arboledas y paisaje lejano de tipo velazqueño: los correspondientes a la fachada de Madrid, Casa de Campo, Ciudad Universitaria y Avenida del Generalísimo; al Este y al Sur los terrenos se muestran pelados de vegetación, con los paisajes secos y duros propios de la meseta, propicios, en cambio, a la fabricación de ladrillos y yesos de excelente calidad, constituyendo la situación apropiada para las zonas industriales» y sigue «En consecuencia, la división en zonas correspondientes a diferentes usos no obedece en Madrid a la voluntad técnica, sino que es algo natural que se ha desarrollado siempre de manera instintiva y que la técnica recoge y ordena como garantía de sostenimiento del orden natural contra las posibles voluntades particulares» (del *Planeamiento urbanístico de Madrid* de la Comisaría General de Ordenación Urbana de Madrid, redactado por la Oficina técnica de la Junta de Reconstrucción de Madrid).

Después de esto es fácil de entender el Plan Bidagor. Contrariamente a lo que mantiene Antón Capitel en un artículo publicado en *Arquitecturas Bis* (julio-septiembre 1978), la propuesta de Bidagor sí es un Plan, y es un Plan que entiendo no fue *mitad equivocación, mitad sueño...* (Anton Capitel, *Op. cit.*), puesto que cumplió los objetivos fundamentales que creo se propuso: A) trazar una vía que simbolizara el espíritu de los vencedores y los ideales de su nuevo estado («... pero la capital sobre todo son las aspiraciones de los estados modernos...»), B) desarrollar su concepto de ciudad, creando una barrera que sirviera de telón del ya consolidado barrio proletario de Tetuán a su izquierda y como avanzada de la infraestructura para la futura colonización de su margen derecha, entonces ocupada fundamentalmente por colonias obreras (para lo que también se proyectó la prolongación de General Mola) y C) resolver con estos modelos problemas funcionales que el crecimiento de Madrid tenía planteados.

Con esto, entiendo que el eje Norte-Sur como elemento urbanístico principal de Madrid queda definido para nuestros días. Las diferencias, enormes por otro lado, entre el Plan Bidagor y el de Muñoz Monasterio propuesto en 1951 y refrendado oficialmente en 1954, son diferencias ya mucho más arquitectónicas que urbanísticas y que determinaron —qué duda cabe— un cambio sustancial en la imagen del espacio urbano, del diseño urbano proyectado, al modificar la ordenación de manzana cerrada en bloque en edificación abierta, en base a unas líneas de pensamiento supuestamente más



Plano de Madrid y sus cercanías.
G. Tardieu 1788



Plano del Ensanche.
Carlos M. de Castro 1857

actuales, pero que eran reflejo del cambio que se producía en el sistema económico del país que pasaba de una economía dirigida a una incipiente economía de mercado en donde la iniciativa privada en corrupta complicidad con la administración empezaba a *campear por sus respetos*. Pero insisto, urbanísticamente el eje Norte-Sur estaba ya sentenciado desde 1941, su trazado y el uso al que fue destinado estaba ya determinado y no ha sido modificado hasta la fecha.

Pero ahora quisiéramos entrar a analizar el eje desde el punto de vista del espacio urbano.

Centrándonos en el tramo de nuevo trazado, es decir, la Avenida del Generalísimo o prolongación de la Castellana, entiendo que la primera gran equivocación del diseño de su trazado proviene precisamente de no haberse zafado nunca del origen con el que surgió. Es decir que ese carácter de arteria de borde y posteriormente de frontera divisoria de dos tejidos con que Castro la prolongó, se han mantenido hasta el último tramo. Esto determina una concepción unidireccional y aislada del espacio lineal que constituye la espina o eje, con la consiguiente pobreza conceptual y espacial de la misma, eludiendo todo el problema de la perspectiva de las intersecciones así como el reforzamiento del carácter de telón que Bidagor le dio eludiendo toda sugerencia de lectura del organismo urbano que lo soporta y nutre.

En un análisis visual del entorno es obvio el fracaso entre las intenciones planteadas y los resultados obtenidos. El logro del gran bulevar ha sido totalmente frustrado, y lo ha sido sencillamente porque el trazado del mismo se queda sólo en abrir una vía con dimensiones en planta de gran bulevar pero sin plantearse para nada el diseño espacial del mismo, su sección transversal, su diseño de planta, sus alzados o alineaciones y sus perfiles o contornos. La sucesión de supuestas plazas con las que se pretendía estructurar la linealidad del eje no pasan de ser unos vacíos, que rompen, si es que queda ya algo por romper, la frontalidad de las fachadas que necesariamente bulevares de esta índole requieren, si pretenden dar forma urbana al espacio abierto. Contribuye al caos visual el incomprensible diálogo entre llenos y vacíos que se convierte en una conversación entre sordos, y en donde en lugar de conformar una unidad el resultado es una disgregación espacial en donde la trama transversal de las calles que acometen a la arteria queda totalmente desdibujada y amalgamada en el caos que constituyen la adición y yuxtaposición de edificios sin más criterio que el del uso abusivo, y sin lugar a dudas en muchos casos delictivo, de la ordenanza.

Esta situación va paulatina y progresivamente descendiendo hacia el Sur, llegando ya de forma irreversible hasta la Plaza de Colón. Situación que ha deteriorado para siempre los límites o contorno con los que los alzados de la Castellana estaban dibujados, límites tangibles y claros de línea en donde las superficies tenían un marco de borde preciso y cada volumen se presentaba

con una forma plenamente tangible. Ejemplos definitivos de lo anterior son: el resultado urbanístico del Plan Parcial de Remodelación del paso elevado Juan Bravo-Paseo del Cisne, ejemplo de una vulgaridad pretenciosa llevada a límites inimaginables o, en la acera opuesta, la destrucción sistemática de los palacetes existentes para ser sustituidos por edificios bancarios aislados o la situación límite —surrealista— de la destrucción gratuita y demagógica de la mencionada Plaza de Colón, con la demolición del palacio de los Duques de Medinaceli, los jareños y la construcción de zona verde en la cubierta de un aparcamiento por una concesionaria del antiguo ayuntamiento, que constituye una más de las abominables intervenciones impuestas por el que fue uno de los más nefastos alcaldes que ha tenido Madrid, también, a nivel urbanístico.

Por último, el tramo Recoletos y Prado han sido los más respetados. A la vez que conservan una sección transversal con 3 calzadas y bulevares centrales, sección que entiendo afortunada en su dimensionado, el mantenimiento de la ordenanza de manzana cerrada en lugar de la de bloque abierto ha conservado en líneas generales la armonía del espacio y permitido integrar sin exclusivismos las nuevas arquitecturas insertadas en este tejido. Quizá la única disonancia la constituye el hoy tan reivindicado edificio de Francisco Cabrero para el antiguo sindicato fascista, en un aspecto en que sus fervientes defensores nunca han comentado. Me refiero a la brutalidad con la que está injertado en el perfil del antiguo paseo, desequilibrando e imponiendo su masa en el preciso marco que el paseo tenía.

El tramo último, Paseo de las Delicias, es fiel reflejo de la función a él asignada por la Junta de Reconstrucción de Madrid, recordemos: «... al Sur los terrenos se muestran pelados de vegetación... propicios a la fabricación de ladrillos y yesos... situación apropiada para las zonas industriales...»

Cabría hablar aún de la arquitectura que conforma el espacio urbano del eje, pero en esta breve reflexión sobre el origen y carácter en la actualidad, no haré más que referencia al esfuerzo y entusiasmo de aquellos arquitectos que han conseguido construir piezas aisladas de indudable valor arquitectónico. Pero desgraciadamente cuanto más complicada y caótica es la ordenación urbana le es más difícil a cada componente arquitectónico imponer su valor plástico.

E. Pérez Pita

