

Cartas a la revista

Breve historia de la Castellana (En forma de entrevista)

D. Vicente Olmo nos ha enviado una separata de la Revista «La Voz del Colegiado» del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de marzo, 1971, que entendemos puede aportar más datos a la polémica surgida sobre la Castellana.

— *Sabemos que ha sido usted el Ingeniero que ha construido la actual Avenida del Generalísimo.*

— Es cierto. ¿Qué le interesa saber?

— *Nos podría usted hablar de sus características técnicas.*

— La verdad es que como realización técnica no tiene nada de particular. Una calle no puede presentar un valor técnico. Y el que sienta curiosidad no tiene más que darse un paseo por ella. Desde Joaquín Costa o Raimundo Fernández Villaverde hasta la plaza de Castilla puede recorrer 2.200 m. con una suave pendiente poco superior al 2 por 100. Salvo la contaminación del aire, un ejercicio conveniente para ancianos.

— *¿No será su modestia la que le hace restar mérito a su labor?*

— Le contestaré que las personas que hacen alarde de modestia siempre me han irritado. En cambio, me divierten extraordinariamente los pedantes, y entre ellos me encuentro muy a gusto.

— *Pero algo habrá en su obra que merezca un comentario...*

— Podría estimarse como solución original y previsor la disposición a lo largo de sus calzadas laterales de zonas de estacionamiento en sombra. Son unas pequeñas dársenas con acceso orientado en el sentido de circulación y que están separadas por unos estrechos límites cuya función es defender de las agresiones de los coches unos árboles que proporcionan sombra y aumentan la zona verde. Forma una compenetración entre la zona utilitaria y la zona arbórea. Como se proyectaron en una época en que no tenía coche más que la gente bien relacionada, considero que tienen un cierto mérito previsor.

El Sr. Olmo hace una pausa y me dice con cierta pasión:

— ¡Ah! A propósito de árboles. Los periodistas encuentran un tema fecundo para estimular su imaginación metiéndose con los ingenieros porque tratan de reducir la cifra de suicidios en carretera quitando algunos árboles que ofrecen peligro. Puede Vd. decir que yo, como muchos ingenieros, he plantado más árboles que todos los periodistas juntos, no sólo de España, sino quizá del mundo occidental.

— No dejaré de decirlo. Pero veo que dentro de la prolongación de la Castellana hay más técnica de la que yo me imaginaba...

— A mí la palabra «técnica» me inspira un profundo respeto y no quiero aplicarla a lo que no la merece. Pero, si le parece, le puede hablar de la historia de la Avenida del Generalísimo, que no deja de tener sus aspectos pintorescos.

— *En verdad creo que podría resultar interesante.*

— Yo lo creo absolutamente necesario. Porque, de no hacerla, alguien podría suponer que yo era «el» que había hecho la Avenida del Generalísimo, cuando soy tan sólo «uno de los» que han hecho la grandiosa realización. De modo que hacer historia es hacer justicia.

— *Pues venga la historia. Le interrumpiré lo menos posible.*

— Lo que crea conveniente. No me importa. Allá va, empezando por la «prehistoria». No tema que le hable del tiempo de los cartagineses, sino de cuando yo era algo más joven que lo que es usted ahora. Entonces —me refiero a los felices años veinte y al comienzo de la inquietante década del treinta— Madrid acudía al Hipódromo de la Castellana en donde no llamaba la atención ver a caballeros con chaqué y chistera de color gris y a las damas elegantemente vestidas. Cuando acababan las carreras, podía uno continuar disfrutando de la noche en el restaurante al aire libre. Pero aquel recinto de tan grato recuerdo era también «el tapón del Hipódromo». En efecto, Madrid se estaba quedando pequeño y su crecimiento natural tropezaba con el Hipódromo. A su sombra, hacia el Norte, estaba el campo libre con un par de fincas señoriales, alguna que otra de tipo más modesto y algunos almacenes y naves. En resumen, una zona sin la densidad de población que había congestionado la carretera de Chamartín y la calle de Bravo Murillo. Por allí se podía hacer una expansión grandiosa y la prolongación de la Castellana estaba en busca de autor.

Quiero ahora rendir homenaje a ese autor: el arquitecto don Secundino de Zuazo Ugalde, que era un gran artista y, además, un hombre de gran visión y de gran empuje vital. No hace mucho asistí dolorido a su entierro recordando una época ya lejana de feliz colaboración.

Zuazo había ganado un concurso internacional abierto por el Ayuntamiento de Madrid para premiar el más acertado plan de expansión urbanística. Y allí estaba la prolongación de la Castellana que saltaba sobre el Hipódromo y con una recta de características que la asemejaban con la que va desde Tullerías hasta el Arco de Triunfo de la Estrella, llegaba hasta donde está hoy la plaza de Castilla.

Era ministro de Obras Públicas don Indalecio Prieto y hacia fines del año 1932 había solicitado el asesoramiento de Zuazo para sus planes de engrandecimiento de Madrid. Y Zuazo le sugirió tres realizaciones de enorme trascendencia: la prolongación de la Castellana, la solución del sistema ferroviario de Madrid con un eje central subterráneo que desde la estación de Atocha de la Compañía de Madrid a Zaragoza y Alicante (M.Z.A.) atravesaría Madrid de Sur a Norte bi-

furcándose luego para enlazar con las vías de la Compañía del Norte en Las Matas y con el futuro ferrocarril Madrid-Burgos. Y, por último, los Nuevos Ministerios.

Aunque metido a historiador, me repugna citar el mote vil que la pasión política, quizá movida por ciertos intereses, puso a esta genial visión que tan grande influencia ha de ejercer sobre la vida madrileña. Treinta y cinco años más tarde, gracias al dinamismo y eficacia de otro ministro de Obras Públicas, don Federico Silva Muñoz, se encontró Madrid con unos trenes que le unen con la sierra, accesibles desde varias estaciones situadas en su centro y, como por arte de magia, con un expreso titulado «La Puerta del Sol» que le enlaza con París sin transbordo en la frontera.

Volviendo al año 1932, Zuazo, no sólo hizo a Prieto una proposición triplemente grandiosa, sino que esbozó los organismos que debían llevarlas a cabo. Uno de ellos el Gabinete Técnico de Accesos y Extrarradio de Madrid. El propio Zuazo dibujó con su temperamento de artista el emblema del nuevo organismo de Obras Públicas: la bella silueta de la Puerta de Alcalá de Madrid, quizá la más elegante de la urbe, con sus cinco arcos dando cobijo a las letras iniciales del organismo, G-T-A-E-M.

Ni Carlos III, ni Zuazo han llegado a ver la airosa silueta de la Puerta de Alcalá apabullada por la mole de un gran edificio que, edificado sobre un solar que el Ayuntamiento vendió, *nos ha resultado estar* en la alineación que prolongando el eje del tramo de Alcalá entre Cibeles e Independencia, llega hasta la esquina de José Antonio-Caballero de Gracia y Alcalá, y que ofrecía a madrileños, españoles y turistas extranjeros una de las más bellas perspectivas urbanas de Europa.

Si en París, allá por la estación de Saint-Lazare, se solicitase autorización para edificar un rascacielos de 40 pisos, es seguro que el organismo municipal competente informaría con un ¡alto!, ¡que nos plancha la perspectiva de la Opera desde la Avenida del mismo nombre! Y el edificio tendría su altura limitada a lo conveniente por razones estéticas. Por eso he subrayado en el párrafo anterior: *nos ha resultado estar*. Porque aquí ha sido una desagradable sorpresa.

— *Me permito comentar su sentido crítico hacia el Ayuntamiento de Madrid, señor Olmo.*

— A mí me gusta criticarlo todo y el Ayuntamiento de Madrid no habría de ser una excepción. ¿Dónde estábamos, por favor?

— *En la creación del Gabinete Técnico de Accesos y Extrarradio de Madrid.*

— ¡Ah, sí! De extrarradio, en singular. No extrarradios como dice mucha gente. Pues bien. Prieto creó dicho organismo y nombró a Alberto Laffón como director. Alberto le pidió un par de

Vicente Olmo Ibáñez

ingenieros para ayudarle y le dio mi nombre. Así empezó mi relación con la Castellana. Prieto nombró también a José Marín Toyos y a Silverio de la Torre. Silverio, gran persona, gran ingeniero y gran amigo, vive en Londres desde 1939 y quiero dedicarle aquí un entrañable recuerdo como uno de los hombres de la Castellana, en aquella época tan activa y grata de trabajo en común. Por desgracia, Alberto Laffón y José Marín Toyos nos faltan y dedico a su memoria y a la de Secundino Zuazo un emocionado recuerdo de amistad y de gratitud.

Zuazo, a pesar de su excepcional personalidad y de ser el talento creador del Gabinete y de sus más inmediatas empresas, los Nuevos Ministerios y la prolongación de la Castellana, tenía la elegancia de respetar discretísimamente nuestra acción. Fue un inteligente y agradable compañero y un magnífico colaborador. El ministro Prieto, hombre arrollador y con algunas brillantes cualidades, tomó gran cariño por nuestra labor. Todos los miércoles por la mañana venía a nuestra oficina, sita en la Plaza de las Cortes, 8, y celebraba una reunión con nosotros.

La prolongación de la Castellana exigió, como condición previa, la ocupación de los terrenos del Hipódromo, que pertenecían al Estado y que disfrutaba para su actividad la Sociedad de Fomento de la Cría Caballar de España. Se celebró el acto de desaloje, no sin cierta nostalgia por alguno de los presentes y el ramo de Obras Públicas se comprometió a construir otro hipódromo que sería, en su día, entregado a la citada sociedad.

Las obras de la prolongación de la Castellana, desde su final antiguo hasta la ronda Raimundo Fernández Villaverde-Joaquín Costa, se realizaron con una celeridad de campeonato mundial. El 28 de diciembre de 1932 se fundó el Gabinete Técnico de Accesos y Extrarradio y el 14 de abril siguiente se abrió al tráfico el trozo, tal como está ahora, incluso con iluminación.

— *Y aquí termina la primera parte de la historia. ¿No es verdad?*

— Para hablar con más propiedad, termina la historia del primer trozo. La historia tiene más continuidad y, aunque las obras de la ulterior prolongación no empezaron hasta 1939, por decisión acertada del ministro Alfonso Peña, la Castellana y su hijuela, el nuevo Hipódromo, habían de pasar por algunos avatares. Me referiré brevemente al Hipódromo. Nosotros habíamos elegido un lugar, que considerábamos reunía las mejores condiciones desde todos los puntos de vista. Es decir, campo, paisaje, proximidad a Madrid y habitación para disfrute de zonas poco accesibles y frecuentadas. Concretamente, donde está construido, en terrenos del Monte de El Pardo comprendidos entre la carretera de La Coruña, el arroyo de Valdemarín y el río Manzanares. La decisión se convirtió en cuestión de Gobierno y

la presentación del lugar elegido fue hecha ante varios ministros y con asistencia del Jefe del Gobierno, a la sazón don Manuel Azaña.

Conviene advertir que varios ayuntamientos querían que el Hipódromo fuera a terrenos de su jurisdicción y, entre ellos, el de Madrid se lo quería llevar a la Casa de Campo, que el Gobierno de la República le había donado. Se trataba, no de entusiasmo por el fomento de la cría caballar, sino de participar en las apuestas con un impuesto que dejaría apreciables beneficios.

Por otra parte, era Director del Patrimonio Nacional don Cándido Bolívar, que había emprendido una defensa inquebrantable de todos los árboles de los alrededores de Madrid y muy principalmente del Patrimonio que le estaba encomendado. Quiero hacer un elogio de esta actitud en aquellos momentos críticos y quizá tenga Madrid que agradecerle esa defensa a ultranza. El caso es que, en la elección de sitio, nosotros también habíamos considerado esa circunstancia y en el lugar elegido había unas concesiones de terrenos de labor sin casi encinas. En cambio, la instalación del Hipódromo en la Casa de Campo hubiera sido devastadora.

Pero Azaña estaba muy influido por Cándido Bolívar y también hacían mella en él las presiones de los ayuntamientos que querían llevarse la preciada presa. Examinó con nosotros el terreno y con su habitual modo autoritario dijo: «El caso está ya visto para sentencia y es desfavorable. ¡Aquí no se construirá el hipódromo!»

El pobre Alberto Laffón quedó muy desilusionado y entristecido, pues todos habíamos puesto mucho entusiasmo en conseguir que Madrid no perdiera aquella oportunidad. Yo le reconforté, y unos pasos detrás de Azaña y de Prieto le dije una frase que resultó ser profética:

— «¡No te preocupes, Alberto, que los Ministros se van y los Ingenieros se quedan!» Como resultó ser y ahí está el Hipódromo.

Cuando cambió el Gobierno vino como Ministro de Obras Públicas D. Rafael Guerra del Río. En el paseo que le dimos para su información le llevamos premeditadamente al alto de la Cuesta de las Perdices, donde estaba programado que yo le dijera señalando con el brazo: ¡Ahí es donde el Sr. Azaña se opuso a que construyéramos el hipódromo!

— ¡Ah, sí! —contestó el Ministro—. Pues, vamos a verlo.

Y el hipódromo no encontró ya más dificultades. Se hizo un concurso que ganaron los Arquitectos Carlos Arniche y Martín Domínguez, con la colaboración de nuestro inolvidable compañero Eduardo Torroja, que construyó para las tribunas una de sus más elegantes y atrevidas estructuras. Recuerdo la emoción de haber estado encima del voladizo dando saltos, a los que la estructura respondía con movimientos elásticos impresionantes.

Como detalle pintoresco quiero decir que los directivos de la Sociedad de Fomento de la Cría Caballar quisieron ver sobre el terreno cómo se desarrollaban las curvas de la pista, y como quiera que las diminutas estaquillas no eran visibles, se me ocurrió replantarlas con aquellos mismos personajes que nos visitaban, todos ellos nombres ilustres de nuestra aristocracia. Yo estaba a punto de romper a reír, pues creo que jamás un Ingeniero ha tenido el honor de replantar una curva con seres humanos de tanto rango.

Otra anécdota para terminar con el hipódromo. Todo no fue camino fácil, pues los ayuntamientos seguían apretando. En una reunión que se celebró en el despacho del Ministro, se estaba estimando la necesidad del hipódromo. Nosotros hacíamos hincapié en que no era cuestión de reconsiderar el asunto, pues se trataba de un compromiso formal entre el ramo de Obras Públicas y la Sociedad de Fomento de la Cría Caballar. De la reunión formaba parte un compañero nuestro, cuyo nombre no citaré, que estaba dormitando. De pronto despertó y, a grandes voces, exclamó: ¡El hipódromo es una diversión de señoritos y la República no tiene por qué construirlo!

Aquella sentencia hizo un efecto tremendo y yo vi el naufragio total del hipódromo. Pero tuve una improvisación genial:

— ¡En la Rusia Soviética no hay señoritos, pero la cría caballar tiene tal importancia que hay carreras de caballos!

El truco resultó fulminante y todos convinieron en que las carreras de caballos eran absolutamente necesarias. Nuestro compañero se arrepintió de su imprudencia y no volvió a rechistar. Pero yo pasé unos momentos de verdadero miedo, pues estaba temiendo que alguien, con superior conocimiento, me hubiera dicho: ¡Mentira!

Hace poco he recordado lo sucedido, pues he leído que los criadores de caballos «pura sangre» de España han importado unos *yearlings* de la Rusia Soviética. De modo que, a lo mejor, lo que yo inventé en un momento de inspiración era verdad.

— *Me decía usted antes que la Castellana tuvo que pasar todavía por algún trance difícil.*

— Es cierto. El Ayuntamiento de Madrid se puso en contra nuestra. Me dirá usted que yo tengo una verdadera obsesión con el Ayuntamiento. Pero el caso es que la solución Zuazo, de Castellana recta, fue combatida por los arquitectos del ayuntamiento que querían Castellana curva.

Era Alcalde de Madrid D. Pedro Rico, hombre simpático y con capa castiza siempre. Estaba presionado por sus arquitectos y a su vez apretaba a Guerra del Río a favor de la solución curva. Por fin, el Ministro y el Alcalde decidieron que lo mejor era echarnos a pelear a los técnicos

de cada lado, y organizaron un careo en el despacho del Ministro, con gran asistencia. Aquello iba a ser un torneo en regla.

Correspondió iniciar la discusión al Ayuntamiento. El Arquitecto Sr. Bellido era el de más categoría, pero era hombre callado y cedió la palabra a un joven y batallador compañero. Su nombre sí lo recuerdo pero no lo cito. Era amigo mío y lo seguirá siendo cuando le vea, pues hace años que esto no sucede porque ha estado en el extranjero. Tomó la palabra y nos endilgó un discurso que duró cerca de una hora. Dijo que la Castellana recta era una solución ingenieril y, por tanto, desprovista de belleza. Nos puso de vuelta y media, mientras Pedro Rico le miraba sonriente a Guerra del Río. Por fin acabó el orador con un resumen y conclusiones en que nos tiraba por el suelo, y en medio de gran expectación se me concedió la palabra. No dije más que esto:

— La Castellana es una antigua cañada y su trazado sinuoso ha sido hecho por el ganado que por allí ha discurrido a lo largo de los siglos. Ahora el Ayuntamiento quiere prolongarla con el mismo criterio.

El alboroto que se armó me impidió continuar. Yo iba a decir que un ilustre arquitecto moderno y partidario del funcionalismo como era Le Corbusier había dicho que «la calle curva era el camino de los asnos y la calle recta el camino de los hombres, que saben a dónde van», pero el escándalo me acalló. Nos echaron a todos y luego nos dijo Guerra del Río que el Alcalde Pedro Rico le había dicho en broma:

— Oye, ese técnico tuyo no me ha convencido. El que me ha hecho formar una opinión es el mío. ¡Pero en contra!

Esto no quiere decir que yo sea partidario a ultranza de las calles rectas. Una de las más bellas que conozco es Regent Street, en Londres, gracias a su airosa curva. Pero también creo que sí la perspectiva desde el Palacio del Louvre, por Tullerías, Concorde, Rond-Point y Champs-Elysées hubiera sido sustituida por una avenida ondulante, el mundo hubiera sido sustituido por una avenida ondulante, el mundo hubiera perdido la más bella creación urbana. La Castellana y su prolongación, Avenida del Generalísimo, tiene circunstancias geométricas muy semejantes. Cuando yo hice el proyecto de la prolongación, ya después de la guerra, propuse que se celebrara un concurso entre arquitectos, escultores e ingenieros para un monumento que diera adecuado y proporcionado término a la perspectiva. Precisamente para lograrla se excavó un considerable volumen de tierra con el fin de gozar del efecto estético de la concavidad desde donde estaba antes la estatua de Isabel la Católica. Ese concurso no se realizó. Es una lástima. No quiero criticar desde el punto de vista estético el monumento a Calvo Sotelo; por el contrario, me parece bello y

acertado. Pero no se distingue desde la lejanía como el grandioso Arco de Triunfo en la Plaza de la Estrella, ahora llamada de Charles de Gaulle. La perspectiva se ha perdido también con el paso superior Fernández Villaverde-Costa, situado justo en el quiebro de rasante que proporcionaba una perspectiva cóncava. También es una pena. ¡Qué le vamos a hacer! Hay un refrán alemán que dice «Not bricht Eisen». La necesidad rompe el hierro. ¡Qué no hará con algo tan frágil como la belleza!

— *Y ahora viene el final de la historia, ¿verdad?*

— Sí. Ya va siendo hora. Pero ya es breve. El Gabinete de Accesos y Extrarradio fue disuelto y sus obras y yo mismo pasamos a depender de la Jefatura de Obras Públicas de Madrid. El Ministro Alfonso Peña, de quien tan buen recuerdo guardo como atento Ministro y como simpático amigo, me encargó de la prolongación. Ya no hubo más dificultades que las de la escasez de aquellos tiempos. La necesaria sustitución de la tubería de Hidráulica Santillana exigió un importante suministro de tubería de fundición de 90 cm. de diámetro, y le lograrla representó un retraso formidable. Recuerdo que con mi buen amigo y gran Ingeniero, el simpático Sánchez del Río, entonces Director General de Carreteras, fui a visitar, recién terminado, el estadio del Real Madrid. Desde su parte más alta nos asomamos a ver las lentísimas obras de la Avenida del Generalísimo, casi paralizadas por la dichosa tubería de Santillana. Como tengo con él gran confianza, le dije: «Oye Alfonso, ¿qué te parece que le encarguemos a Santiago Bernabéu de las obras de la Castellana? Porque fíjate qué de prisa ha construido el estadio y lo despacio que la llevamos nosotros».

Alfonso se echó a reír. Conocía el problema que representaba en aquel tiempo conseguir tubería de fundición a precio «oficial». Y nosotros no podíamos comprarla de otra manera. El acero para la estructura de hormigón armado del estadio, en cambio, se podía comprar al precio que exigiese el «mercado libre».

Pero las dificultades no las pusieron ya los hombres. Por el contrario, todo fueron facilidades y valiosas colaboraciones. La Avenida del Generalísimo se hizo en equipo, y si a mí me cupo la enorme satisfacción profesional de participar en una obra de tanta trascendencia para Madrid, quiero dedicar un recuerdo a los Ingenieros Jefes de Obras Públicas que tanto entusiasmo pusieron en el empeño: D. Julio Redondo, D. Francisco García de Sola, D. Primitivo M. Sagasta, D. Federico Turell, D. Cipriano Salvatierra y D. Rafael Silvela. Terminada la Castellana hasta lo que hoy es Plaza de Castilla, se ha prolongado más allá, hasta las proximidades del kilómetro 8 de la carretera de Madrid a Francia. En

esta labor han participado como Ingenieros Jefes Enrique Martínez Tourné y Rafael Yucenga, el Jefe actual.

Quiero dedicar un recuerdo especial a D. Cipriano Salvatierra, que, cuando era 2.º Jefe, aportó una colaboración que, tanto en la Castellana como en infinidad de otras obras ha resultado eficazísima. Era Abogado, además de Ingeniero y asesoró al Ministro Peña en la preparación de la Ley de Expropiación de Urgencia estudiada por él y que en su realismo y acierto era fruto de esa doble personalidad.

Desde el comienzo de las obras del segundo trozo hasta su terminación he tenido la muy valiosa colaboración del Ayudante de Obras Públicas D. Manuel Rivas. Por su formación técnica, su entusiasta vocación y su temperamento de artista ha sido un magnífico compañero de trabajo.

— *Pero todavía podría decir algo más, ¿verdad?*

— Por supuesto. Una obra tan importante es una fuente de enseñanzas, no sólo técnicas, sino humanas. Por eso nuestra profesión es tan apasionante. Se lucha contra la Naturaleza o se busca su colaboración en nuestro esfuerzo. Pero también se lucha o se colabora con los hombres. El primer aspecto es deportivo y se vive al aire libre. El segundo tiene una dimensión humanística de enorme interés. Usted lo habrá apreciado en las anécdotas a que me he referido para dar algo de amenidad a mi relato.

— *Dígame por último. Usted ha trabajado en el Gabinete Técnico de Accesos y Extrarradio durante la República y después con la Jefatura de Obras Públicas de Madrid. ¿Dónde ha estado más a gusto?*

— Ambas experiencias han tenido su atractivo. En el Gabinete éramos unos rebeldes intrigantes, cosa muy divertida. Los ministros cambiaban a cada momento y cada uno quería hacer lo contrario que el anterior. Nosotros estábamos ilusionados por nuestras obras, y para llevarlas adelante teníamos que luchar con los nuevos Ministros. En algunos casos, cuando les empezábamos a tener de nuestra parte cambiaban y teníamos que luchar con otro nuevo. A esta doma particular, amarga y divertida al mismo tiempo, la llamábamos en nuestro argot privado «el rodeo de ministros». Dicho sea con todos los respetos, pues, en general, fueron amables con nosotros. Quisiera señalar con especial aprecio a D. José María Cid. Al término de su mandato le dimos un almuerzo de despedida, y por él conocimos ese día las intrigas de los que en aquel juego desempeñaban el papel de enemigos nuestros.

Por el contrario, la continuidad desde 1939 hasta el término de las obras tuvo siempre una influencia positiva y todo era fácil. ■

Vicente Olmo Ibáñez