

La Gran Vía, nuestra última calle

La Gran Vía de Madrid es algo más que una calle, además de nuestra última gran calle; al menos, la última concebida y usada como tal. Definir, sin embargo, en qué consiste ese algo más resulta un tanto complicado. Ciertos elementos urbanos adquieren un poder identificativo que supera con mucho las previsiones de los propios proyectistas o su verdadera calidad ambiental.

El caso de la Gran Vía es paradigmático respecto a ese valor añadido por sus propios usuarios, reales o potenciales. En ella se dan los ingredientes precisos, en las dosis convenientes, para hacer de su uso una experiencia sintética de lo que esta ciudad es; y muy especialmente de lo que ha pretendido ser. Porque, entre otras cosas, la Gran Vía puede interpretarse como la materialización de los deseos subconscientes de una colectividad carente de identidad, entre castiza y cosmopolita, vital y contradictoria.

Aunque situada en el casco histórico, es la más joven de sus calles. Sin embargo, ha podido mantener con dignidad, y quizás con ventaja, la lucha por el favor del ciudadano con otros lugares próximos cargados de mayor peso en el recuerdo. Fue, desde su nacimiento, objeto de disputas y de sueños, cantada en letras po-

pulares, protagonista de zarzuelas y de "chotis", y paisaje predilecto de pintores. Ha sido paseada arriba y abajo, observada con asombro por el visitante interior, que en ella encontraba la meta de su viaje, y ocupada por "negocios", oficinas de bancos y tiendas. Convertida en escaparate del lujo en sus bajos, alberga los sueños más personales en las grandes cavidades de sus cines y de sus salas de baile. Soporte de letreros y galería de estatuas, en su cornisa pregonan los mitos sucesivos en imágenes cambiantes. Permite el encuentro casual en sus aceras, en sus cruces, en las esperas. Las largas "colas" de los cines, las "paradas" de los autobuses, las "bocas" de entrada y salida del metro, los semáforos, la ocupación de la calzada por los ejércitos de peatones enfrentados, hacen de la Gran Vía un lugar de encuentro primordial.

A la formación de este escenario han contribuido eficazmente, junto con las circunstancias históricas, los arquitectos madrileños a lo largo de ya casi un siglo con desigual fortuna; pero en cualquier caso, absorbidos por una fuerza superior y colectiva que ha forzado que cada actuación se viese, aunque "involuntariamente" en muchos casos, sometida a una ley impuesta: el "estilo Gran Vía".

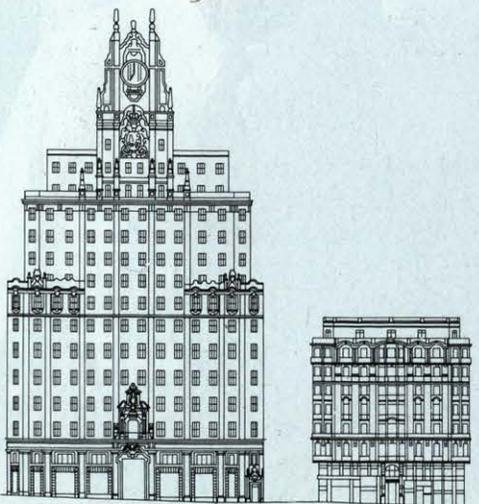
Este curioso estilo, mezcla de muchos, y por lo tanto ecléctico, admite incluso en ocasiones, ortodoxias y radicalismos. A los arquitectos, deformados en nuestras opiniones tanto como los usuarios de la ciudad, son estos ejemplos singulares los que más nos agradan o menos nos disgustan. Porque hay que decir que la Gran Vía no suele figurar entre las preferencias de los arquitectos ilustrados. Analizar las causas de este "disgusto" nos llevaría a desempolvar nuestras más oscuras pasiones.

Explicar a partir de ahí cuáles pueden ser los valores formales de la arquitectura que configura la calle, que contribuyen con su presencia a que los madrileños reconozcan "su" ciudad en la Gran Vía, es un trabajo que para un

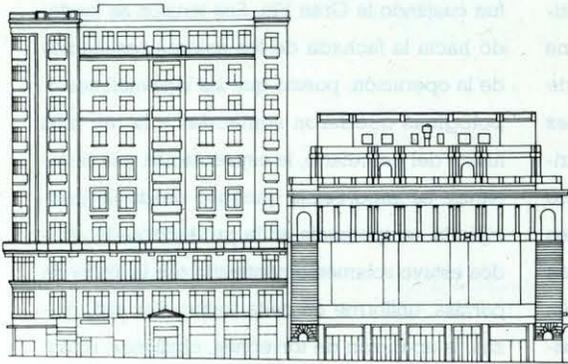
arquitecto representa un esfuerzo tanto de recuerdo como de olvido. De recuerdo por cuanto que la realidad se justifica en gran parte con los datos históricos. De olvido, porque para explicar la realidad hay que aceptarla sin restricciones ideológicas; y esto supone renunciar a demasiados esquemas aceptados a priori en beneficio de la observación sin prejuicios.

Comencemos por el propio nombre de la calle. Sorprende al ciudadano de fines del siglo XX que conozcamos como Gran Vía una calle de 35 metros de ancho. Sin embargo, ésta es una dimensión muy notable si tenemos en cuenta que, cuando fue proyectada, no existían en el casco de la ciudad otras que se le pudieran comparar (quizás tan sólo la "Ancha" de San Bernardo); y que la apertura de calles amplias sólo era posible sin excesivos costes y sin profundos traumas en la urbanización de las afueras o en los ensanches. Y esa amplitud era la máxima otorgada en el trazado primitivo, de 1901, sólo al tramo principal, si bien con posterioridad se aplicó al resto del trazado.

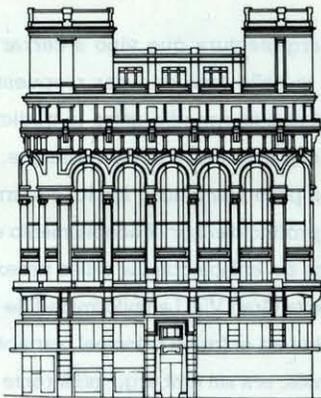
Tras el adjetivo, el sustantivo. No paseo tradicional ni salón ilustrado, sino vía moderna. Porque en la pretensión de su apertura subyacía la necesidad de los nuevos tiempos de comunicar fácil y rápidamente el interior de la ciudad antigua, haciéndole permeable al tráfico de sus bordes. Consecuente con la moda urbanística, que perduraba una vez superadas las necesidades políticas que aconsejaron la apertura de grandes vías interiores en los cascos antiguos - de los que París fue pionera medio siglo antes -, la naciente especulación inmobiliaria encontró en la ideología higienista de saneamiento razones suficientes para plantear una operación costosísima en términos económicos, sociales y culturales. Porque al trazado y apertura, precedió la expropiación, el desalojo, el derribo, el trauma. Las nuevas fachadas que componen la calle, apenas ocultan que unos metros detrás subsiste una realidad bien distinta; la de la marginación y la pobreza. El con-



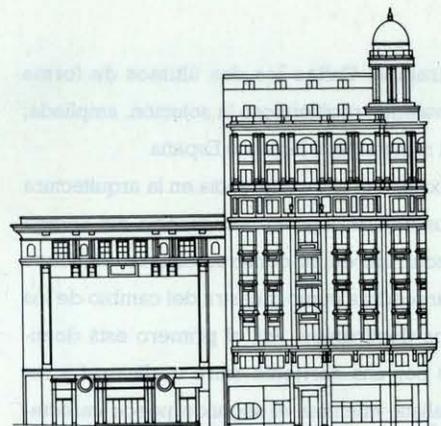
Gran Vía 28 y 26.



Gran Vía 33-35-37-39



Gran Vía 27



traste se acentúa de forma bastante dramática en algunos de sus tramos.

En cualquier caso, surgió de una necesidad ideológica manifestada en los sucesivos intentos por lograrla, la actual u otras semejantes. Sus antecedentes están en la Reforma de la Puerta del Sol y la alineación de la calle Preciados entre Sol y Callao. La posterior prolongación de Preciados hasta la Plaza de San Marcial (hoy Plaza de España) se aprobó en 1862 y con ella se consolidó la idea de atravesar el Centro de Madrid, puesto que incluso se inició un proceso de expropiaciones extremadamente lento.

Ángel Fernández de los Ríos en "El Futuro de Madrid", de 1868, exponía con claridad la conveniencia de unir los barrios de Argüelles, Pozas, Salamanca y Atocha mediante una calle que les pusiese en comunicación cómoda y directa con el centro. En sus propuestas resulta evidente la influencia del París de su exilio como modelo de modernidad; será la guía definitiva, cambiando de escala, para el proyecto de la Gran Vía, que se derivaba en su propuesta de la ampliación de la calle Jacometrezo hasta San Marcial.

El verdadero primer proyecto de Gran Vía aparece, sin embargo, realizado en 1866 por el arquitecto municipal Carlos Velasco, por encargo del mismo Ayuntamiento, que no se comprometía a llevarlo a la práctica. No obstante fue aprobada la memoria y el plano. La solicitud del contratista francés Claude Perret para llevarla a cabo puso en evidencia que la ley de expropiaciones vigente (1879) sólo afectaba, tras la declaración de utilidad pública, al suelo necesario para definir las vías, sin permitir la creación de solares que hicieran económica-

mente viable la operación. Se solicitó la Reforma de la Ley para poder acometer el intento.

El viejo proyecto de prolongación de Preciados de 1862 recibió su impulso definitivo en torno a 1892 y ello planteó de nuevo el ajustar sus rasantes con el de la Gran Vía. En 1899 el Ayuntamiento encargó a los arquitectos municipales Octavio y López Sallaberry la redacción del que sería proyecto definitivo, que se presentó en 1901, siendo alcalde el conde de Romanones.

La propuesta de Octavio y López Sallaberry intentaba sobre todo una mejora circulatoria, descongestionando de paso la Puerta del Sol, buscando un eje E-O que atravesara el centro aprovechando la mayor cantidad posible de expropiaciones realizadas. Si ello ocasionaba menos costo para el Ayuntamiento, condicionaba demasiado el diseño de su trazado en planta.

La alegación del Marqués de Zafra reclamando la paralización del proyecto hasta que no se redactara un Plan General de Reforma de la población ponía en cuestión el carácter aislado de la operación. Sin embargo, parecía evidente el deseo de las clases dirigentes de la ciudad de dotarla de una vía con que se pudiese equiparar a las grandes urbes internacionales. Pero los instrumentos, tanto jurídicos como económicos, mostraron el desfase entre la realidad y el deseo, que aspiraba a realizar el trabajo en 8 años. Aunque las obras empezaron en 1910, dirigidas por López Sallaberry, Rooderer y Reynals, las expropiaciones duraron 20 años; en 1922, el empresario Silber tuvo que abandonar el empeño, del que a partir de entonces se hizo cargo Horacio de Echevarrieta y Mauri.

Si se trataba de realizar una Gran Vía unita-

ria, su denominación inicial aludía sin embargo a los tres tramos que la componían, que tomaron los nombres respectivos de avenidas del Conde de Peñalver, de Pi y Margall y de Eduardo Dato. Después de la Guerra Civil y por su causa, fue durante mucho tiempo Avenida de José Antonio para finalmente recuperar el más castizo de su origen: Gran Vía.

Sólo en 1917 estuvieron demolidas las fincas del primer tramo entre Alcalá y la Red de San Luis, comenzándose entonces el segundo hasta Callao, que se terminó en 1921. El tercero, hasta Plaza de España, se realizó entre 1925 y 1929 (año en que se aprobó el enlace entre el segundo tramo y la Plaza de Santo Domingo, del arquitecto Martínez Zapata).

Al final del proceso resultaron 31 nuevas manzanas, cuya arquitectura debía soportar la imagen del Madrid moderno. Para ello debieron expropiarse 358 fincas (315 casas), reformarse 34 calles y desaparecer 14.

Si observamos la planta de la Gran Vía y la comparamos con la situación anterior, notaremos que tan sólo en el primer tramo se ajusta de forma aproximada al trazado de una vía preexistente: la calle de San Miguel. El segundo tramo sigue todavía en buena parte el antiguo cauce de Jacometrezo; mientras que el tercero es con seguridad el más traumático para el tejido preexistente, como consecuencia de las expropiaciones realizadas con anterioridad.

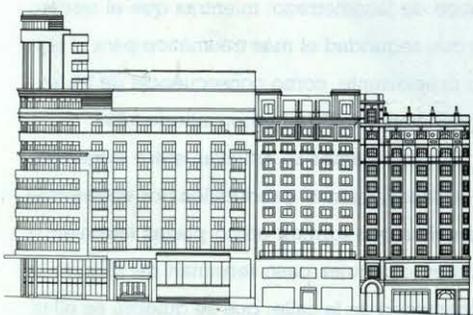
Los tres tramos se articulan entre sí mediante ensanchamientos producidos por encuentros de calles que forman como plazas laterales, y que en cualquier caso terminan de romper la continuidad de la calle, que se quiebra en ellas.

Así, la Red de San Luis enlaza los dos prime-

ros tramos, Callao los dos últimos de forma equivalente, repitiéndose la solución, ampliada, en el remate de la Plaza de España.

Existe una clara diferencia en la arquitectura de los tramos, lógica consecuencia del tiempo transcurrido en su construcción, revelándose esclarecedora como muestra del cambio de los gustos dominantes. Así, el primero está dominado por una corriente entre tradicional y regionalista; mientras el segundo puede caracterizarse por un gusto más internacional y cosmopolita; y el tercero, por una retórica nostálgica y pesada.

Ciertas diferencias en los usos también se acusan con los tramos. Pero, desde el punto de vista perceptivo, resulta más importante la diferencia entre sus dos aceras. Así, la de los pares, que orienta sus fachadas a mediodía, agrupa los edificios de mayor altura y es más cerrada; quizás por ello el resto de la calle "mira" más claramente al centro de la ciudad. En esta acera están el edificio España, el Palacio de la Prensa, La Telefónica, dando frente a las plazas de España, de Callao y la Red de San Luis. Sin embargo, y por la propia posición de estas plazas-chañela, en la acera opuesta están los elementos (resultado consecuente de los solares) que más claramente articulan la calle con el resto de la ciudad (el antiguo edificio del Fénix, el Capitol, incluso la Torre de Madrid). Faltan en cambio las piezas de mobiliario urbano que en las articulaciones completan la fachada de la calle frente a la plaza lateral. La función que cumplían los desaparecidos templete de la Red de San Luis de Antonio Palacios, y la farola de Callao, símbolos exentos de modernidad, cada uno con su escala correcta, está hoy sin resolver de forma adecuada.



Gran Vía 41-43-45.

La arquitectura que vino a cerrar lateralmente la calle tuvo que dar respuesta a una parcelación intermedia entre la tradicional de casco consolidado y la de ensanche: solares amplios pero con mucho fondo, con irregularidades producidas por el acoplamiento entre los trazados de enlace con las calles preexistentes y la nueva Gran Vía. La uniformidad de la altura permitida en el frente principal, variable según los tramos, era sin embargo indiferente a la distinta anchura de las calles adyacentes. La que en la Gran Vía era aceptable, resultaba excesiva en las laterales, y en algunos casos abusiva. El resultado fue un parcelario muy fragmentado en su frente principal, dando lugar a una abundancia de esquinas, que contribuyó en gran medida al especial aspecto de la calle, en continua intermitencia, facilitando al tiempo la ruptura natural de la cornisa en pendiente por sus cortes laterales.

En cuanto al perfil de la calle, salva una notable diferencia de cotas en su trayecto; el punto más alto está en la Red de San Luis, donde se ubica el "rascacielos" madrileño de mayor solera: la Telefónica. Fue precisamente la dificultad técnica que suponía superar con suavidad la pendiente natural del terreno uno de los motivos que contribuyó a su trazado en planta, buscando las líneas de mínima pendiente.

Del mismo modo que no puede entenderse o justificarse la apertura de la Gran Vía madrileña al margen del contexto cultural de fines de siglo pasado, tampoco puede olvidarse que en aquellos años la ciudad buscaba, todavía sigue haciéndolo según me parece y quizás sea su signo, una imagen propia en que identificarse. Parecerse a una gran ciudad, a una metrópoli europea o americana, suponía imitarla en sus apariencias arquitectónicas. Si con ello se ganaba en "modernidad", también se corría el riesgo de perder la propia identidad, que en el caso madrileño era una curiosa mezcla de imágenes dispersas. Al igual que la clase dirigente de Madrid capital fue tradicionalmente foránea, su arquitectura resultó, especialmente desde la Restauración, crisol de tendencias.

La dialéctica entre tradición y modernidad, entre lenguaje internacional y dialectos vernáculos, constituyó desde sus principios la base referencial del discurso arquitectónico en que

fue cuajando la Gran Vía. Esa tensión se trasladó hacia la fachada de los solares resultantes de la operación, puesto que las innovaciones tipológicas quedaron sometidas a la ley más fuerte del parcelario, la especulación y la ordenanza. La importancia que tuvo desde un principio la competencia en la producción de alzados estuvo solamente contenida por la altura de cornisa, uniforme en cada tramo. Por ello, quizás, la aparición de torreones, chaflanes, rotundas y remates, en su afán de romper la línea homogénea con el adorno emblemático.

De la arquitectura de la Gran Vía cabe destacar algunos edificios que por una u otra razón se convierten en singulares. Dejando de lado la trasera del Oratorio de Caballero de Gracia -cuya fachada a Gran Vía, consecuencia del nuevo trazado, es obra del arquitecto Luque en 1916, hoy ya alterada por la reciente intervención-, podemos señalar en la acera par del primer tramo la situada en los números 2 (edificio Gran Peña, de Gamba y Zumárraga, 1914), el 18 (Banco Ibérico, de Eduardo Reynals, 1913), el 24 (Círculo de la Unión Mercantil e Industrial, de Sainz de los Terreros, 1918) y el 26 (de Aranda y Martínez Zapata, 1914); y en la acera opuesta, el número 1 (de Eladio Laredo, 1916) y el 13 (Casino Militar, de Sánchez Eznarriaga, de 1916).

El segundo tramo acoge seguramente las obras de mayor valor intrínseco. Empezando de nuevo por los pares, el número 28 (Telefónica, de Cárdenas y Weeks, de 1925), el número 32 (Edificio Madrid-París, de Anasagasti, de 1920), el número 34 (Hotel Avenida, de Yarnoz y Palacios, 1925) y el número 46 (Palacio de la Prensa, de Muguruza, de 1924). La acera de los impares cuenta con el número 27 (Casa Mate sanz, de Palacios, 1919) y el número 35 (Palacio de la Música, de Zuazo, en 1924).

En el tercer tramo cabe destacar en los pares el número 60 (fachada de Fernández Shaw, de 1943), el número 74 (Hotel Menfis, de Cabanyes, en 1952), el número 78 (Colisium, de Muguruza y Fernández Shaw, de 1931) y el 86 (Edificio España, de Otamendi, 1974). En la acera de los impares, el número 41 (Capitol, de Martínez Fecuchi y Eced, 1931), y los números 53-59 (los Sótanos, de Otamendi, 1944).

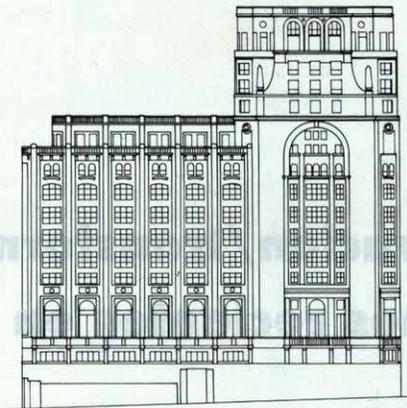
Puede observarse por este recuento, que

entre los años 1913 y 1948, treinta si descontamos los de la Guerra Civil, se estuvieron construyendo en la Gran Vía, edificios proyectados por excelentes arquitectos. Desde Anasagasti a Zuazo, pasando por Palacios, Gutiérrez Soto, Muguruza, Fernández Shaw, Martínez Feduchi y Eced, tuvieron oportunidad de contribuir a realizar una gran calle, entre las mejores de Europa según muchos autores. Sin embargo, no puede decirse que ninguno de ellos influyera decisivamente en el conjunto. Aunque el Capitol, el Palacio de la Prensa o la Telefónica han podido centrar la atención preferente por motivos distintos, a pesar de la competencia de sus vecinos, la convivencia estaba asegurada por una estructura latente global, sustentada en el uso convencional del hueco y del macizo, en la división vertical de bajo, cuerpo central y coronamiento, en la altura común, en el tono gris dominante de la piedra o del enfoscado, por el ornato sometido a las conveniencias de los resaltes. En resumen, por una cierta voluntad de estar a la moda, con ligeros toques de vanguardia, que la sociedad bien pensante podía aceptar sin escándalo, pero también alejados lo suficientemente de la retórica más reaccionaria.

Por eso la Gran Vía es el producto de la redundancia, de la autocomplacencia, de cierta asimilación moderna, aparentemente al menos, de los lenguajes. Es su arquitectura la del coleccionista de mundo sin demasiados posibles, de las delegaciones de multinacionales; nunca la versión original, sino doblada y censurada, como en el cine que en ella se proyectaba; por ello, seguramente, fue capaz de ser comprendida por más gente, buscando el aplauso de todos. Se proyectaban en ella las mejores actuaciones estelares, bien arropadas en el reparto, buscando el éxito seguro, sin arriesgar demasiado; lo justo para mantenerse en cartelera el mayor tiempo posible.

La percepción que tiene el usuario de la Gran Vía se ve condicionada de forma decisiva por los factores antes enumerados. La discontinuidad de su trazado produce un frente cerrado, sin perspectiva larga.

La pendiente de la calle induce a una visión fugada que encuentra en la cornisa ornamental el hilo conductor del recorrido figurativo más

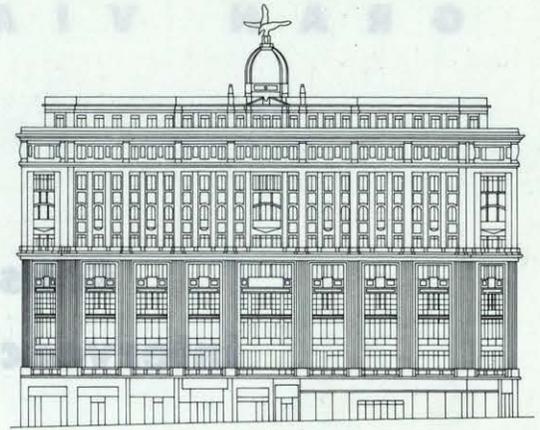


Gran Vía 46.

rico de la ciudad. La textura de los planos verticales constituidos por la diversidad de las fachadas se presenta como soporte de estímulos visuales en mutua competencia, pudiendo distinguirse varios niveles que van desde el pequeño rótulo indicativo de actividad comercial, hasta el enorme cartel anunciador de espectáculos que cubre literalmente la fachada de un edificio (el dramático caso de la fachada de Zuazo siempre oculta), pasando por el mensaje transmitido en soporte luminoso (el Capitol envuelto en un anuncio).

Gracias a este último elemento, la luz artificial, la calle se transforma. Es precisamente esta versión nocturna en su calidad de mero soporte publicitario la más inquietante, la más "moderna". Desaparece en ella parte de su carácter conservador para dejar que lo efímero tome el mando, provocando lecturas intermitentes, excitantes, contrapuestas. La calle fantasmal de los anuncios provoca sensaciones de distancia inciertas y relaciones espaciales al margen de la experiencia del lugar.

En este sentido, fue precisamente en la arquitectura de la Gran Vía donde por vez primera los arquitectos madrileños se enfrentaron, al menos de forma general, al conflicto de proyectar fachadas capaces de soportar la mirada diurna y desaparecer más tarde bajo una red de tubos de neón. Asumir esta doble función de fin y de medio, fue sin duda un problema de difícil solución. El papel desempeñado por el edificio Carrión (cine Capitol) puede servir también de ejemplo a este respecto. Marca un hito en el asentamiento, por lo demás efímero, de un estilo internacional y moderno, algo tardío respecto a sus modelos extranjeros, que pudo haber significado el punto de arranque de una



Gran Vía 32.

imagen más coherente desde el punto de vista arquitectónico.

Si antes he señalado que gracias al "estilo Gran Vía", todos los demás eran posibles, podríamos ahora revisar de qué forma contribuyen todos ellos a caracterizar formalmente la calle. Producto de la competencia y naturalmente de la moda, en su aceptación cambiante, las arquitecturas de la Gran Vía, aun en los casos en que se sigue más fielmente las vanguardias, son víctimas de esa ley implacable del consumo. Así, el racionalismo expresionista del que fue ejemplo el edificio de Eced y Martínez Feduchi, se tiñe de toques art-deco, contaminado por la época y la circunstancia. La radicalidad de un Fernández Shaw se templea en referencias monumentales, las mismas que en variante clasicista dan la pauta compositiva a Muguruza, o al mismísimo Palacios. La Gran Vía es un perfecto lugar para que las "tendencias oscuras" de los mejores arquitectos salgan a la luz y se confundan con las formas manidas del adorno mediocre. La acumulación que todo lo permite, la fragmentación lo favorece. Es la ocasión ideal para sentirse seguro añadiendo material de desecho. Todo el repertorio recordable puede encontrar su sitio en la "calle cartel" por excelencia, anticipo reducido de lo que puede hacerse, y se hace sin problema, cuando la calle, por ser de todos, no es de nadie.

Y sin embargo, en ese baúl de los recuerdos podemos encontrar fragmentos cuyos valor emocional nos permite compartir la calidad con la nostalgia. Para nosotros, la Gran Vía es sobre todo lo que fue. Un retrato familiar en que reconocer nuestra infancia rodeados de fantasmas. ■