

La formación histórica del Paseo de la Castellana de Madrid.

José María Ezquiaga

A Carlos Sambricio, que nos enseñó que la verdadera historia va contracorriente.

El Paseo de la Castellana como eje vertebrador de la ciudad de Madrid.

Señala Allan Jacobs (1) que algunas calles podrían ser llamadas “estructurantes” en la medida en que, a partir de su diseño original o su evolución histórica, son capaces de aportar comprensión u “orden” a un territorio, a una ciudad, o a una parte de ésta. La calle “estructurante” gozaría de una dimensión singular como pieza vertebradora del esqueleto morfológico de la ciudad y como institución cívica, capaz de imprimir un nuevo significado urbano a sus funciones básicas como canal de comunicación y como soporte del tejido edificado inmediato. Constituye, por ello, un elemento clave en la interpretación o lectura de una ciudad por cuanto más allá de sus funciones objetivas ayuda a los individuos a construir un “mapa” mental o una imagen legible de su ambiente.

El Paseo de la Castellana tiene el carácter de verdadero Eje Estructurante de la ciudad de Madrid. Es decir, más allá de las funciones básicas como canal de comunicación y soporte del tejido edificado inmediato, constituye una pieza vertebradora del esqueleto morfológico de la ciudad y un elemento clave de su mapa mental, por cuanto aporta orden o comprensión al conjunto de la ciudad. La construcción histórica del Eje de la Castellana muestra que esta cualidad singular es el resultado de un proceso largo y fragmentario en el que se han ido decantando iniciativas y proyectos en torno a un argumento coherente capaz de organizar las dimensiones planimétrica, topográfica, edilicia y funcional de la Vía.

A principios del siglo XX el desarrollo Urbano de Madrid presentaba un carácter dual. Por un lado, se basaba en un débil crecimiento ortodoxo sobre la ciudad planeada sobre la retícula del Ensanche. Este fue ideado a mediados de siglo XIX por Carlos María de Castro, conforme al influyente precedente de Cerda en Barcelona, con la pretensión de constituir una ciudad completa. Pero la desbordante dinámica inmobiliaria de la ciudad informal, levantada fuera del perímetro de la retícula planeada del Ensanche, puso en evidencia las carencias existentes tanto en instrumentos de planeamiento, como en la gestión del suelo y vivienda. En el orden morfológico, esta dualidad suscitó la necesidad de un nuevo modelo de estructuración territorial

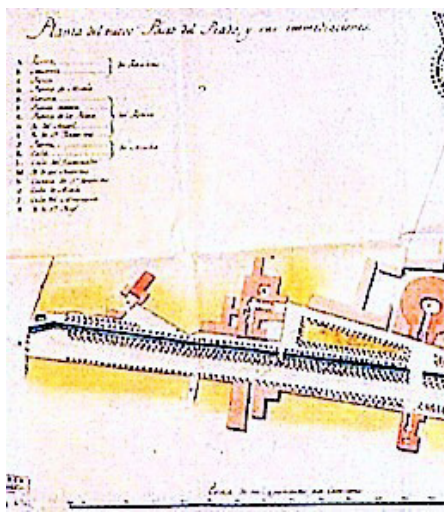


Fig. 01. Plano del nuevo Paseo del Prado de Madrid y sus inmediaciones 1775

THE HISTORICAL DEVELOPMENT OF MADRID'S PASEO DE LA CASTELLANA

José María Ezquiaga

The Paseo de la Castellana as the structuring axis of the city of Madrid

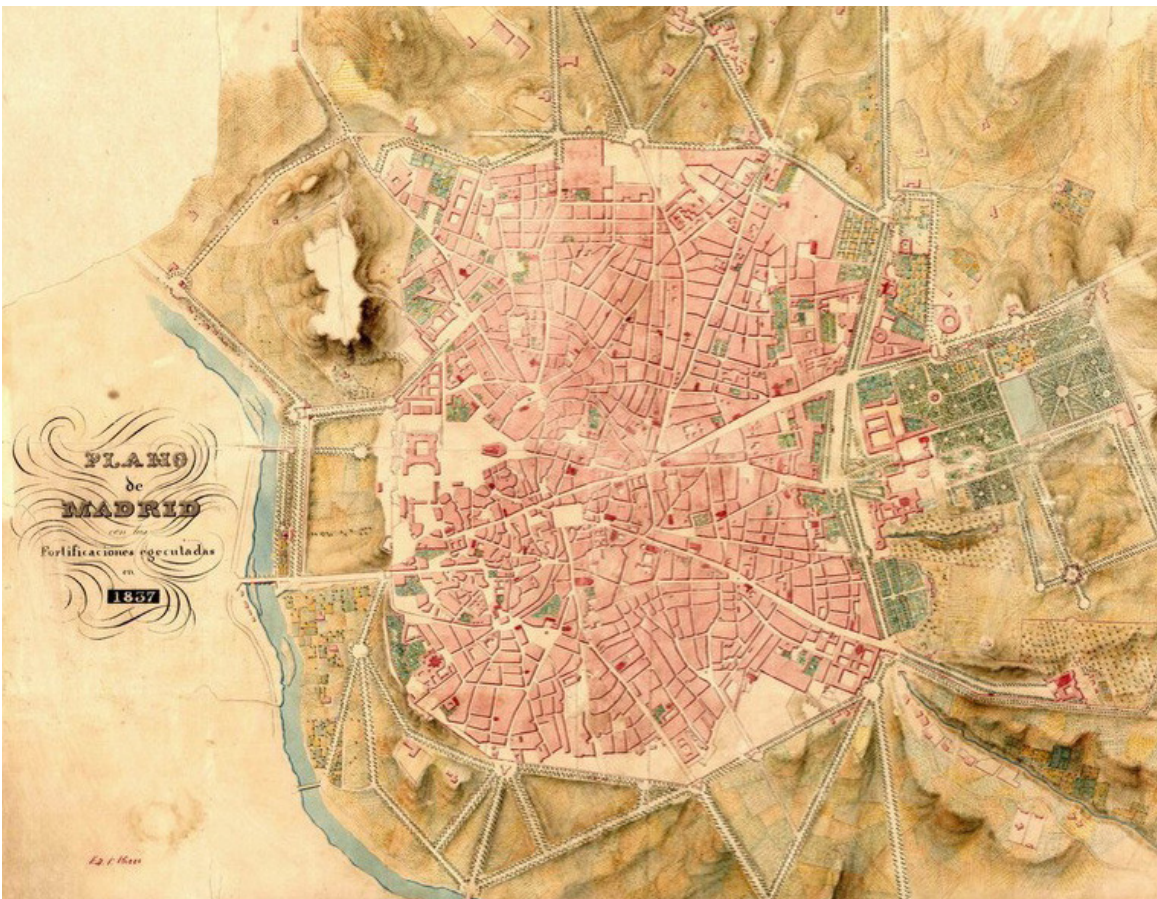
Allan Jacobs (1) remarks that some streets could be called “structuring” in the sense that, through their original design or their evolution through time, are able to provide with understanding or “order” a territory, a city or a part of it. The “structuring” street presents a unique dimension as a supporting structure of the city’s morphological framework and as a civic institution, capable of bringing a new urban meaning to its basic functions as a communication channel and as the foundation of the immediate built-up fabric. It is, thus, a key element in the interpretation or reading of a city in that, beyond its objective functions, it helps individuals to build up a mind map or a legible image of their environment.

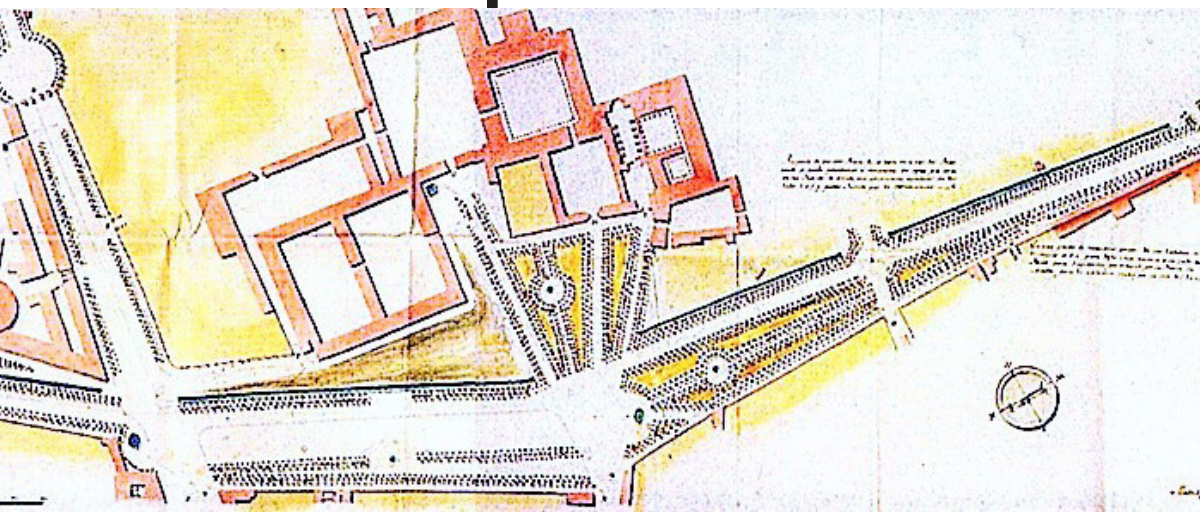
The Paseo de la Castellana has the role of a real Structuring axis of the city of Madrid. That is, beyond its basic functions as communication channel and foundation of the immediate built-up fabric, it constitutes a supporting structure of the city’s morphological skeleton and a key element of its mind map, in that it provides the city as a whole with order and understanding. The historical development of La Castellana Axis shows how this unique quality is the result of a long and fragmentary process in which initiatives and projects have been chosen around a coherent argument capable of organising the street’s planimetric, topographic, building and functional dimensions.

At the beginning of the 20th century, Madrid’s urban development presented a dual nature. On the one hand it was based in a weak orthodox growing of the city planned on the Ensanche’s (expansion district) grid. It was designed in the middle of the 19th century by Carlos María de Castro –following the influential precedent

1) JACOBS, Allan: “Great Streets”. Cambridge Mass, MIT Press, 1993, pp. 203 y 257.

Fig. 02. Plano de Madrid 1837





2)
RINGROSE, David:
"Madrid, capital
imperial (1561-
1833) en JULIA,
Santos; RINGROSE,
David y SEGURA,
Cristina:
"Madrid. Historia
de una capital"
Madrid, Alianza
Editorial, 1994,
pp. 157 y 167.

by Cerdá in Barcelona- with the intention of building a complete city. But the overflowing dynamism of the real estate market in the informal city, built outside the perimeter of the Ensanche's planned grid, revealed the existing deficiencies both regarding planning resources and land and housing management. On the morphological side, this duality aroused the need for a new spatial planning model capable of integrating the Ensanche and the outskirts (the so called Extrarradio) as the pieces of a new metropolitan space. The options for discussion (not with regard to the theory, but to the economic interest) were quite evident: submitting the peripheral growth to a new ring-shaped structure or abandoning the idea of the open-ended expansive growth, choosing as an alternative a directional growth or the decentralization of new settlements into satellite urban centres.

The origins: the Prados systematization

The formative stage of Madrid's urban core was determined by the morphological peculiarities of the settlement site. The steep hillsides over the meadow of the Manzanares river made the growth direct from the primitive Castle or Alcázar to the east, until finding a new natural limit in the streambeds of the "Prados" (wooded lands turned into boulevards) of San Jerónimo and Atocha. Until 1625 -year in which a Royal Decree issued by King Philip IV concludes the physic demarcation of a stable urban area- urban growth can be understood as the sequence of overflows of the artificial borders (successive walls and ramparts) which are added to topographic restraints. The construction of the new Buen Retiro Palace in 1632 in the surroundings of the San Jerónimo Monastery to the city's eastern border had the potential not only to reinforce the urban polarity between west and east, reflected in the scale of the constructions of the primitive Alcázar and the new Palace, but also to define a new civic imaginary. As David Ringrose (2) points out, the baroque capital can't be reductively interpreted as a mere random accumulation of monuments, not even as an integrated aggragation of processional routes and public spaces, but as "a mythical, symbolic and almost magic diagram", overlapping the real space of the built-up city. From this perspective, urban renovation and city beautification operations can be understood not only as the testimonies of an ornamental "mask" that keeps the medieval city's structure intact, but as the configuration of a new mind map of the city.

The analysis of the ceremonial routes and the urban itineraries of the royal cortéges, retinues and processions performed by Carlos Sambricio (3) brings to light the evolution of the very image of the city. It is particularly interesting in that these ceremonial routes shape the urban context, becoming polarizing elements of the city's physical growth. This way, the street systems that are able to connect the symbolic eastern and western poles -San Jerónimo, Alcalá, Puerta del Sol, Mayor-Platerías-Almudena and Atocha- are defined as the structuring axes of the city.

The analysis of the urban growth during the second half of the 18th century reveals how much this fact determined Madrid's urban evolution. The city didn't consider using the existing opportunities in order to direct its growth towards the north following the axis made up by Montera, Fuencarral or Hortaleza streets-running from the very Puerta del Sol- and Ancha de San Bernardo street. Neither did it organise its growth towards the south, aiming at the Manzanares river, where a new centre of attraction -the completion of the Toledo Bridge (1979) and the layout of Paseo de los Ocho Hilos avenue- seemed to induce to the consolidation of Toledo street as a potential axis focusing a new growth. On the contrary, the housing expansion was directed towards the Prados, in the triangle made up by Alcalá and Atocha streets, although not as a progressive regular growth, but directionally driven by the minor axes structuring the area as tentacles.

From this perspective, the works for the systematization of the Prados (from Ferdinand VI to Charles IV) should not be considered as a mere proposal of street embellishment, but as the consolidation of a complex urban operation aimed at transforming the symbolic pole represented by the Palace into a civic agora and, starting from there, promoting a radical transformation of the urban growth directionality.

In the writing of history, there has been a consensus in the highlighting of the "peripheral" (4) nature of the urban reforms from the Enlightenment, based in the limited operations accomplished for the morphological transformation of the existing urban core and, on

que fuera capaz de integrar Ensanche y periferia (denominada Extrarradio) como piezas de un nuevo espacio metropolitano. Las opciones en debate (no tanto teórico cuanto entre intereses económicos) eran muy claras: bien subsumir los crecimientos periféricos en una nueva estructura anular, bien abandonar la idea del crecimiento indefinido en mancha de aceite, optando alternativamente por un crecimiento direccional o por la descentralización de

los nuevos asentamientos en núcleos satélites.

Los orígenes: La sistematización de los Prados

La etapa formativa del Casco urbano madrileño vino determinada por las peculiaridades morfológicas del sitio fundacional. Las escarpadas laderas sobre la vega del Manzanares indujeron una direccionalidad del crecimiento desde el primitivo Castillo o Alcázar hacia el Este, hasta alcanzar un nuevo límite natural en la vaguada de los Prados de San Jerónimo y Atocha. Hasta 1625, año en que la Real Cédula de Felipe IV culmina la demarcación física de un recinto urbano estable, el crecimiento urbano puede entenderse como la secuencia de desbordamientos de los límites artificiales (las sucesivas murallas y cercas) que se adicionan a los condicionantes topográficos.

La construcción en 1632 del nuevo Palacio del Buen Retiro en el entorno del convento de los Jerónimos en límite Este de la ciudad, tuvo la virtualidad no sólo de reforzar la polaridad urbana Oeste-Este, materializada en la escala de las fábricas del primitivo Alcázar y del nuevo Palacio, sino también de formalizar un nuevo imaginario cívico. Como ha señalado David Ringrose (2) la capital barroca no puede ser interpretada reductivamente como una mera acumulación aleatoria de monumentos, ni siquiera como un conjunto integrado de rutas procesionales y espacios públicos, sino como "un esquema mítico, simbólico y casi mágico", superpuesto al espacio real de la ciudad construida. Desde este punto de vista las reformas urbanas y las operaciones de embellecimiento pueden concebirse no sólo como testimonios de una "máscara" ornamental que mantiene intacta la estructura de la ciudad medieval sino como la configuración de un nuevo mapa mental de la ciudad.

El análisis de las rutas ceremoniales y los itinerarios urbanos de los cortejos reales, comitivas y cabalgatas realizado por Carlos Sambricio (3) pone de manifiesto la evolución de la imagen misma de la ciudad. Nos interesa particularmente el modo en que estas rutas ceremoniales moldean el contexto urbano constituyéndose en elementos polarizadores del crecimiento físico de la ciudad. Así los sistemas de calles que tienen la capacidad de enlazar los polos simbólicos del Este y el Oeste San Jerónimo, Alcalá, Puerta del Sol, Mayor-Platerías-Almudena y Atocha se configuran como los ejes estructurantes de la ciudad.

El análisis del crecimiento urbano en la segunda mitad del siglo XVIII pone de manifiesto hasta qué punto este hecho condicionó la evolución urbana de Madrid. La ciudad no va a optar por aprovechar las oportunidades existentes para orientar su crecimiento hacia el Norte, según los ejes de Montera, Fuencarral u Hortaleza -que parten de la misma Puerta del Sol- o de la calle Ancha de San Bernardo. Tampoco vertebrará su crecimiento hacia el Sur, buscando el río Manzanares, donde un nuevo punto de atracción: la terminación del Puente de Toledo (1719) y el trazado del Paseo de los Ocho Hilos parecían inducir la consolidación de la calle Toledo como eje potencial para focalizar un nuevo crecimiento. Por el contrario, la expansión del caserío se

orientará hacia los Prados, en el triángulo formado por las calles Alcalá y Atocha, si bien no en forma de mancha de aceite sino orientado direccionalmente por los ejes menores que estructuran tentacularmente la zona.

Desde este punto de vista, los trabajos de sistematización de los Prados (de Fernando VI a Carlos IV) no pueden considerarse como una mera propuesta de ornato vial sino como la consolidación de una operación urbana compleja llamada a transformar el polo simbólico del Palacio en ágora cívica y a partir del mismo propiciar una transformación radical de la direccionalidad del crecimiento urbano.

Ha existido un cierto consenso en la historiografía en destacar el carácter “periférico” (4) de las reformas urbanas “ilustradas”, resumiendo en este concepto las escasas realizaciones de transformación de la morfología del Casco existente y, por el contrario, la tendencia a operar una recomposición de los bordes urbanos para dotar a la ciudad de límites precisos, paseos, parques, salones y puertas. Desde lecturas más actuales esta interpretación reductiva debe ser corregida. Hemos tenido ocasión de analizar en otra ocasión cómo para la nueva mentalidad ilustrada la transformación interior no se circunscribe a la reforma de espacios urbanos, sino que abarca un concepto más amplio en el que las infraestructuras, la higiene y la arquitectura de los elementos singulares convergen en un nuevo concepto global del ornato urbano (5), desde el que hay que entender el nuevo mapa simbólico de la ciudad al que hemos hecho referencia anteriormente.

Las actuaciones sobre el Prado, sistematizadas por Hermosilla y Ventura Rodríguez, sintetizan, de alguna manera, el nuevo enfoque. Concebida originariamente como una intervención de saneamiento y regularización de los bordes de la ciudad (canalización del arroyo, explanación y plantaciones), el proyecto evoluciona hacia la geometrización “blanda” de un nuevo espacio civil, configurado a modo de hipódromo, ornamentado con el conjunto de fuentes de temática mitológica ideado por Ventura Rodríguez: Cibeles y Neptuno en los extremos y Apolo en el eje de la composición. El conjunto se prolonga en forma de huso hacia el Norte por Prado de Recoletos, donde se ubicaba el Pósito y el Convento de los Agustinos y hacia el Sur por el Prado de Atocha hasta el Hospital General y el comienzo del Paseo de las Delicias.

El Plano de Espinosa de los Monteros (1769) tiene el doble interés de incorporar la ordenación proyectada como parte integrante del levantamiento planimétrico, así como de recoger en recuadro separado la situación topográfica real, previa al inicio de las obras de urbanización (1768). Unos años después (1793) el testimonio de Antonio Ponz da cuenta de la percepción de las mejoras realizadas por parte de los contemporáneos:

“Desde el convento de Atocha hasta la puerta del mismo nombre, y desde allí, formando ángulo hasta la de Recoletos, se extienden los Paseos de Atocha y del Prado, que en lo antiguo eran unos caminos incómodos, pero ahora, con la grande obra que en ellos se ha hecho, dándoles la anchura conveniente, terraplenando zanjaz y arroyos, allanando y consolidando el suelo, construyendo todo a lo largo, a excepción de las travesías de las calles, un poyo de piedra labrada con respaldo de hierro y plantando en varias hileras grandísimo número de árboles, es el mayor adorno de Madrid y el paseo más cómodo a pie y en coche que pueda imaginarse (...).”(6)

Sin embargo, la configuración del nuevo “salón” no habría tenido el carácter de

the contrary, the tendency to undertake the re-arrangement of the urban borders in order to provide the city with clear limits, promenades, parks, tree-lined boulevards and gateways. From a more current approach, this reductive interpretation must be corrected. We've had the opportunity to analyse some other time how for the new enlightened mind-set, the inner transformation is not only limited to the renovation of urban spaces, but it embraces a wider concept in which infrastructures, hygiene and the architecture of special elements converge in a new global concept of urban embellishment (5), from which the new symbolic map of the city that we've mentioned before should be understood. The interventions on the Prado, systematised by Hermosilla and Ventura Rodríguez, summarize, somehow, this new approach. Originally conceived as an intervention for the sanitation and regularization of the city's borders (channelling of the stream, levelling and planting), the project evolved towards the “soft geometrization” of a new civic space, configured as an hippodrome and embellished by a series of mythological fountains conceived by Ventura Rodríguez: Cybele and Neptune to the edges and Apollo in the axis of the composition. The complex spreads northwards as a spindle along Prado de Recoletos, where the granary and the Convento de los Agustinos monastery were located, and southwards along the Prado de Atocha until the former Hospital General and the Paseo de las Delicias avenue. The plan by Espinosa de los Monteros (1769) is doubly interesting for featuring the land planning projected as an integral part of the planimetric drawing-up, and also for including, in a separate box, the real topographic condition prior to the urban development works (1768). Some years later (1793), Antonio Ponz's words reflect his contemporaries' perception of the undertaken improvements: “From the Atocha monastery until the gate bearing the same name, and from there, in an angle until Recoletos gate, the Paseo de Atocha and Paseo del Prado boulevards run along. They were whilom uncomfortable ways, but now, due to the great works on them performed, giving them the proper width, filling in ditches and streams, levelling and consolidating the ground, building all along -except from the crosses with the side streets- an engraved stone bench with an iron back and planting a great number of trees in several lines, the boulevard is the greatest ornament in Madrid and the most comfortable promenade for pedestrians and carriages one can imagine (...)”. (6) However, the configuration of the new “salón” (tree-lined boulevard) wouldn't have had the nature of a structuring urban component for the whole city if it hadn't evolved from its initial orientation towards a more complex conception as a “cultural project” (7), by becoming a privileged setting for the implementation of the new urban equipment: Botanical Garden, Natural Science Cabinet (today the Prado Museum), Machines Cabinet and Astronomic Observatory, destined to express, via Juan de Villanueva's architecture, the new world view of the emerging scientific thinking. The plan by Tomás López (1785) overlaps once

4) La acuñación del concepto se debe a Fernando CHUECA. Véase del autor “La época de los Borbones” en VARIOS AUTORES: “Resumen histórico del urbanismo en España”. Madrid, IEAL, 1969, p. 225 y una lectura más compleja en SAMBRICIO, Carlos: “La utopía arquitectónica en la España de la Razón. Sobre la formación de un nuevo Madrid a finales del siglo XVIII” en Arquitecturas Bis nº 26, 1979 y MARÍN PERELLÓN, Francisco: “¿Una ciudad para un rey?” en EQUIPO MADRID: “Carlos III, Madrid y la Ilustración”, Madrid, Siglo XXI, 1988, pp. 127 y ss.

5) Véase sobre el tema EZQUIAGA, José Mª: “La ciudad deseada: las ordenanzas urbanas en el Madrid de Carlos III” en VARIOS AUTORES: “Carlos III Alcalde de Madrid”, Madrid, Ayuntamiento, 1988, pp. 281-317.

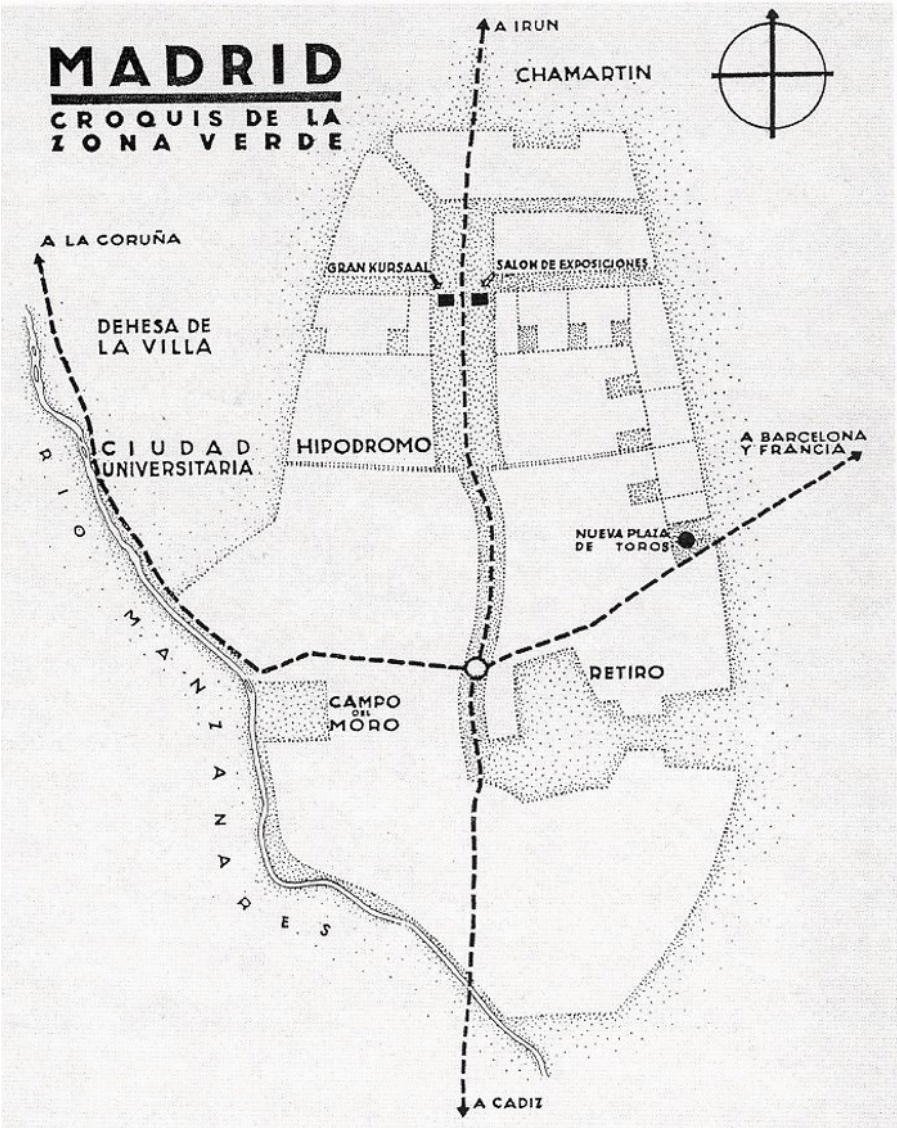




Fig. 04.
Construcción
de la calle de
Serrano y Paseo
de Recoletos
s.XIX

again the projected city over the real city and adds the plans of the Natural Science Cabinet and the Botanical Garden to the new road layout. By contrasting it with the plan by Tardieu (1788), which features just the performed works, it is possible to reconstruct the area's incremental transformation and the commitment to the pre-existing elements, deforming the geometric pureness of the original proposal and shaping a more ambiguous space. The plan by Juan López from 1812 reflects the layout that, except for minor variations, has come down to the present day. The section between the Alcalá street and the Atocha gateway preserves some unity, forming a wide central tree-lined boulevard and two sidewalks on a noticeably horizontal platform, with a gentle slope northwards, below 2%. This section – about 130 metres before the Natural Science Cabinet – narrows as it reaches the Botanical Garden. However, the stretch corresponding to the Prado de Recoletos presents a noticeable twist of its directrix and section, segregating from the Salón in perception and composition. (8)

A new directrix for the urban development northwards

The convergence on a unique public space of the old royal symbols, the new aristocratic palace and the new civic equipment transformed the traditional centrality relationships. But the city would still take time to consolidate the new development directrix following the south-north axis outlined by the Paseo del Prado. The reconstruction of the Royal Palace on top of the Alcázar ruins would strengthen the importance of the eastern cornice above the Manzanares river, even more after the destruction, during the Napoleonic wars, of the Buen Retiro Palace. Besides, the systematization, driven by Charles III, of the empty land between the Manzanares river and the urban city, through a geometry made up by boulevards having their origin at the tridents of Atocha and Toledo gateways, seems to propose a will of colonization of the south-western periurban surroundings already suggested with the construction of the Toledo Bridge and now reinforced by the projects for the creation of a navigable canal system parallel to the river up to Aranjuez.

Why wasn't it successful as a residential expansion district an area with such favourable environmental conditions? Couldn't the city develop in the direction given by the Prado towards south, starting from Atocha and following the existent monumental axes? But something occurred that cut this possibility short, demonstrating the profound concatenation of urban events. The building, in 1848, of the "Embarcadero de Atocha", the first railway station for the Madrid-Aranjuez line, entailed the specialisation of Atocha as the city's border and gate. The creation of a railway track connecting Principe Pío station, to the west, and Atocha station raised an insurmountable barrier between the river and

pieza urbana estructurante para el conjunto de la ciudad si en su desarrollo no hubiera evolucionado la orientación inicial hacia una concepción más compleja como "proyecto cultural" (7), al constituirse como foro privilegiado de implantación de los nuevos equipamientos: Jardín Botánico, Gabinete de Ciencias Naturales (hoy Museo del Prado), Gabinete de Máquinas y Observatorio Astronómico; llamados a dar cuenta, desde la propia arquitectura de Juan de Villanueva, de la nueva visión del mundo del emergente pensamiento científico.

El Plano de Tomás López (1785) superpone, una vez más, la ciudad proyectada sobre la ciudad real y añade a los nuevos trazados viarios, la planta del Gabinete de Ciencias Naturales y del Jardín Botánico. La comparación con el Plano de Tardieu (1788), que refleja solamente las obras realizadas, permite reconstruir la transformación incremental del área y el compromiso con las preexistencias que deforma la pureza geométrica de la propuesta originaria para configurar un espacio más ambiguo. El Plano de Juan López de 1812 recoge la disposición que, con pocas variaciones ha llegado a nuestros días. El tramo entre la calle Alcalá y la Puerta de Atocha conserva una cierta unidad, configurándose un amplio bulevar central arbolado y dos calzadas laterales, sobre una plataforma sensiblemente horizontal, con una suave pendiente hacia el Norte, inferior al dos por ciento. La sección –de unos 130 metros frente al Gabinete de Ciencias Naturales– se estrecha conforme avanza hacia el Jardín Botánico. Sin embargo, el tramo correspondiente al Prado de Recoletos sufre un quiebro apreciable en directriz

y sección, segregándose perceptiva y compositivamente del Salón. (8)

Una nueva directriz del crecimiento urbano hacia el Norte

La convergencia sobre un espacio público singular de la vieja simbología regia, de la nueva residencia palaciega de la aristocracia y de los nuevos equipamientos civiles, transforma las relaciones tradicionales de centralidad. Ahora bien, la ciudad tardará aún en consolidar la nueva directriz de crecimiento conforme al eje Sur-Norte, esbozado en el Paseo del Prado. La reconstrucción del Palacio Real sobre las ruinas del Alcázar fortalecerá la importancia de la cornisa Este sobre el Manzanares, más aún al destruirse durante las guerras napoleónicas el Palacio de El Buen Retiro. Por otro lado, la sistematización, asimismo debida a Carlos III, del territorio vacío entre el río Manzanares y el continuo urbano, a través de una geometría de paseos que tienen su origen en los tridentes de las puertas de Atocha y Toledo, parece plantear una voluntad de colonización del entorno periurbano Suroeste ya esbozada en la construcción del Puente de Toledo y ahora reforzada por los proyectos de creación de una canalización navegable hasta Aranjuez paralela al río.

¿Por qué no tiene éxito como ensanche residencial un espacio con tan favorables condiciones ambientales? ¿No podría acaso la ciudad haber desarrollado la directriz marcada por El Prado hacia el Sur, partiendo de Atocha, según los ejes monumentales diseñados? Un hecho viene a truncar esta posibilidad, evidenciando la concatenación profunda de los hechos urbanos. La construcción en 1848 del "Embarcadero de Atocha" primera estación del ferrocarril Madrid-Aranjuez supone la especialización de Atocha como límite, y puerta, de la ciudad. La creación de una vía de contorno entre las estaciones de Príncipe Pío, en el Oeste y Atocha, creará una barrera insalvable entre el río y la ciudad, especializando el área Sur del continuo urbano como espacio ferroviario –en

6)
PONZ, Antonio:
"Viaje de España"
tomo V, nº 30.
Madrid, Aguilar,
1988, pp. 37 y
ss.

7)
Véase SAMBRICIO,
C a r l o s :
"Territorio y
ciudad ..." op.
cit., pp. 212 y
ss.

8)
P u e d e n
consultarse
ediciones
facsimile de
estos planos en
VARIOS AUTORES:
"Cartografía
básica de la
ciudad de Madrid"
Madrid, COAM,
1979 y "Los
Planos de Madrid
y su época (1622-
1992)" Madrid,
Ayuntamiento,
1992.

Fig. 03.
Zuazo-Jansen.
Anteproyecto de
trazado viario y
urbanización de
Madrid, 1929.

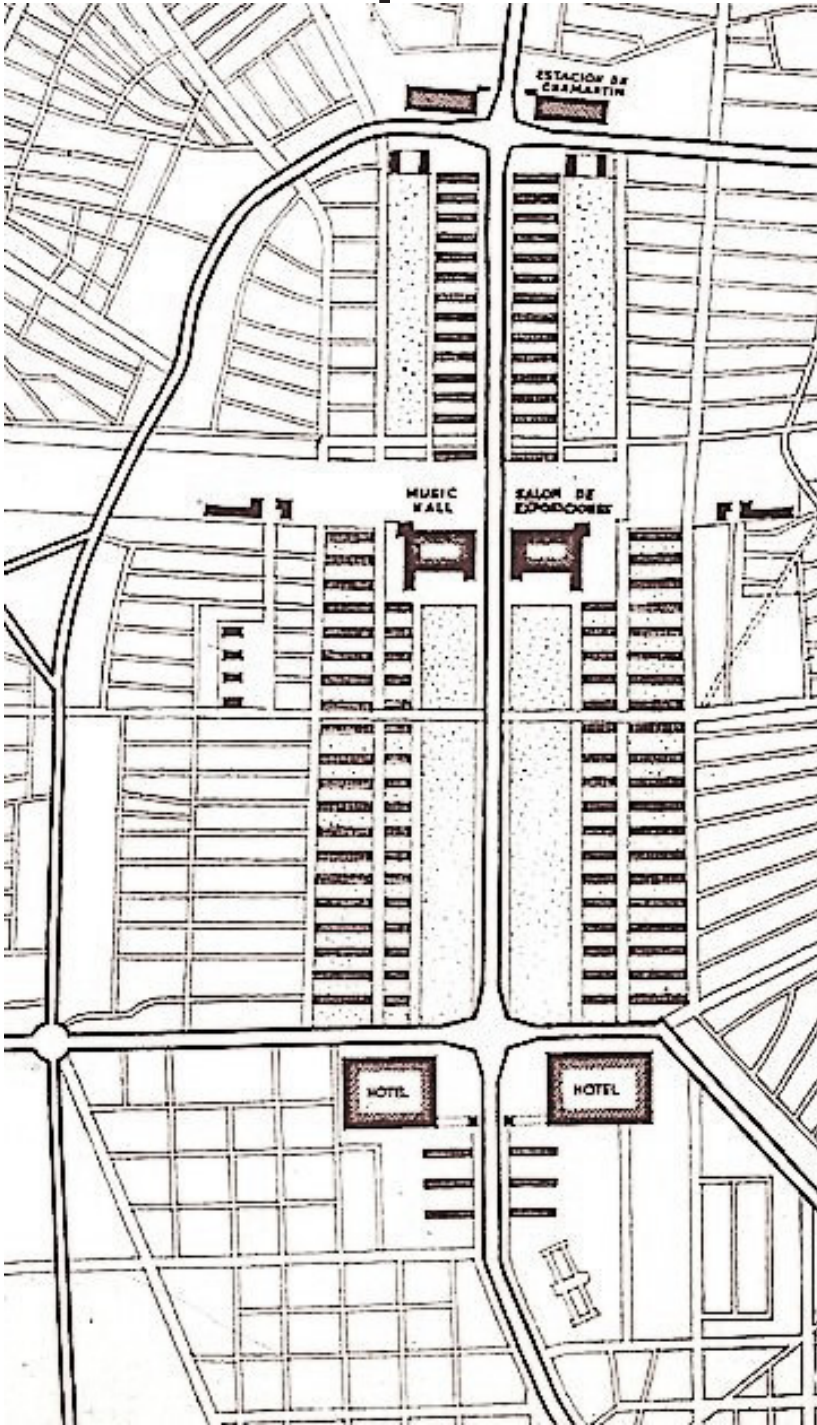
el que se instalan tres estaciones adicionales: Imperial, Peñuelas y Delicias- e industrial. No será por ello casual que, adelantándonos en el tiempo, los mismos personajes -Indalecio Prieto y Secundino Zuazo- que den al crecimiento Norte su impulso definitivo en los años treinta entiendan que la cuestión va íntimamente ligada a la redefinición de los accesos ferroviarios, propiciando la creación de una nueva estación en el Norte subterráneamente comunicada con Atocha.

Ahora bien, esto es adelantar acontecimientos. En la segunda mitad del XIX y una vez decantado el debate entre las opciones de la reforma interior o extensión de la ciudad a favor de la segunda, las opciones para organizar el crecimiento aparecen muy condicionadas. Cerrada la posibilidad de un crecimiento residencial hacia el Sur y considerando las barreras que suponen la difícil topografía del Oeste y las posesiones reales del Buen Retiro en el Este, parecía obligada la previsión de la expansión urbana hacia el Norte. Estas circunstancias fueron adecuadamente valoradas por Carlos M^a de Castro al formular su Proyecto de Ensanche de Madrid en 1859. Una lectura apresurada del “plano” parece sugerir una opción por un crecimiento continuo semi anular a partir del Casco Existente. Sin embargo, tanto la propia intencionalidad del Proyecto como su ejecución material desmienten la ilusión de continuidad y homogeneidad, separando la experiencia madrileña de su coetánea barcelonesa.

Castro intuye, con acierto, que la construcción de las estaciones y posteriormente de la cintura ferroviaria, especializará la zona Sur del Casco -hoy Arganzuela- como “área logística” o de intercambio de mercancías, orientándose, por tanto, al almacenamiento y a la actividad fabril y más tarde a la vivienda obrera. En el Norte, sin embargo, la urbanización del barranco de la Fuente de Castellana, concluida hacia 1834, sugiere la configuración de un nuevo Salón urbano, capaz de constituirse, como El Prado, en una pieza emblemática de la ciudad. Para ello era preciso ampliar la sección del tramo del Prado de Recoletos. La reforma aparece incorporada al Proyecto de Castro y se ejecuta pocos años después. La configuración del nuevo Paseo es análoga a la del Salón del Prado -bulevar central y calzadas laterales- aunque la sección se reduce a unos 90 metros.

En la propuesta de zonificación social realizada por Castro la residencia aristocrática se localiza en el entorno del nuevo Paseo de la Castellana, las clases medias en el NE y NO -hoy barrios de Argüelles y Salamanca- y la residencia obrera en el área peor comunicada, situada al Este del Real Sitio del Buen Retiro. Significativamente la concepción del Paseo conforme al patrón de los Salones clásicos priva al Proyecto de anticipar la potencialidad estructurante del nuevo eje urbano Norte-Sur constituido por la sumatoria de los Paseos de Delicias, Prado, Recoletos y Castellana. Por el contrario, el Paseo de la Castellana constituye para Castro el elemento organizador de una pequeña “ciudad-jardín”, adaptada a las dificultades topográficas y a la escasa consolidación de los terrenos situados en los márgenes del antiguo arroyo.

“Damos por supuesto que el barranco de Fuente la Castellana quedará cubierto con la continuación del alcantarillado hasta más allá de los nuevos límites que a la población se señalan, pero a pesar de esto, la edificación tendrá que suspenderse en la ladera que desde la orilla izquierda de dicho barranco se extiende hasta la meseta que corre después sin interrumpirse hasta pasada la Carretera de Aragón. Esta ladera (...) podrá disponerse de modo agradable, cortándola en bancos escalonados, en parterres o jardines bajos, o mejor en nuestro concepto trazando calles irregulares, pero de suave pendiente, adornadas con grupos



the city, specialising the southern urban area as railway and industrial area -in which three more stations were placed: Imperial, Peñuelas and Delicias-. It's not by chance that, further in time, the personalities who provided the final boost for the northern development in the 1930s -Indalecio Prieto and Secundino Zuazo-, were those who understood that the thing was closely related to the redefinition of railway access, driving the construction of a new station in the north connected with Atocha by an underground railway. But we are anticipating events. During the second half of the 19th century, once the discussion about whether renovating the existing city or spreading it was biased in favour of the latter, the options for structuring the growth were very conditioned. Without the possibility of a residential development southwards and considering the barriers represented by the difficult topography to the west and the royal possessions of the Buen Retiro palace and gardens to the east, the provision of the urban expansion towards north seemed unavoidable. These circumstances were properly assessed by Carlos M^a de Castro when conceiving his project “Ensanche de Madrid” in 1859. A fast reading of the plan seems to suggest an option for the progressive semi-ring shaped growth starting from the existing urban core. Nevertheless, both the project's intentionality and its material execution belied the illusion for continuity and homogeneity, distancing the experience in Madrid from its contemporary in Barcelona. Castro rightly sensed that the construction of the stations and, later, of the rail beltway, would specialised the city's southern area -today Arganzuela- as the goods exchange area or “logistic area”, being allocated to storage, industrial activity and subsequently to working-class housing. But in the north, the urbanization of the Fuente de Castellana ravine, concluded around 1834, suggested the configuration of a new urban “Salón” with the potential to become an emblematic piece of the city, as El Prado was. For that purpose, the section of the Prado de Recoletos stretch needed to be widened. This renovation plan was incorporated to Castro's Ensanche Project and some years later it was undertaken. The configuration of the new avenue is analogous to the Salón del Prado -central boulevard and sidewalks- although its section is reduced to 90 metres. In Castro's proposal for social zoning, the

Fig. 05. Zuazo-Jansen. Propuesta para la Prolongación de la Castellana del Anteproyecto de trazado viario y urbanización de Madrid, 1929.

Fig. 06. Secundino Zuazo. Proyecto de Nuevos Ministerios, 1933. Perspectiva desde la Prolongación de la Castellana

9)
CASTRO, Carlos
M^a de: "Memoria
descriptiva del
anteproyecto
de Ensanche de
Madrid" (1860)
Edición facsímile
Madrid, COAM,
1978, pp 105-106.

aristocratic dwellings are located in the surroundings of the new Paseo de la Castellana, while the middle classes are located to the northeast and northwest -today Argüelles and Salamanca neighbourhoods- and the working class housing is established in the poorly communicated area located to the east of the Real Sitio del Buen Retiro. Meaningfully, the conception of the boulevard following the model of the classic "salones" deprives the Project of anticipating the structuring potential of the new north-south urban axis, made up by the sum of Paseo de las Delicias, Paseo del Prado, Paseo de Recoletos and Paseo de la Castellana. On the contrary, Castro conceives the Paseo de la Castellana as the organizing element of a small "garden city", adapted to the topographic difficulties and to the poor consolidation of the lands located on the banks of the former stream.

"We take for granted that the Fuente la Castellana ravine will be covered by the extension of the sewage system beyond the new limits indicated to the citizens, but nevertheless, the construction ought to be interrupted in the slope spreading from the bank of the ravine until the plateau that runs steadily until Carretera de Aragón road and beyond. This slope (...) can be pleasantly arranged, by dividing it into graded banks, flower beds or low gardens, or what we esteem better, by drawing irregular slightly sloping streets, embellished by trees and flowers, just like an English garden (...). This neighbourhood might be considered aristocratic, for the high price of the plots wouldn't be affordable for the small fortunes of the isolated buildings constructed on them (...)." (9)

The plan by Ibáñez Ibero (1877) reflects the execution of La Castellana according to these principles. From the former Puerta de Recoletos -Plaza de Colón-, where the Fábrica de la Moneda is relocated, the traditional nature of the boulevard changes, its edges becoming a succession of urban palazzos on independent plots, following a more modest version of the model established a century before around the Buenavista Palace. Paradoxically, this typology rarely found in the city of Madrid would benefit -as we'll later go through- the area's morphological transformation, by enabling the speculative substitution of the original constructions for free-standing larger buildings intended for offices.

The boulevard layout obeys a landscape conception. The north-south directrix guiding the main axes in the Ensanche turns into a succession of turns following the course of the primitive stream. From the convergence with Calle del Cisne street -today Eduardo Dato- onwards, a significant turn towards the northwest is produced in order to avoid the Colina de los Chopos hill, whose hillside would host the racetrack in 1878. It would prevent the Paseo de la Castellana from reaching the Ronda del Ensanche street -today Joaquín Costa-, condemning the most important urban axis to incomprehensibly come to an end at Plaza de Isabel la Católica square before of the current Natural Science Museum. For this reason, the north access to the city is still the former Carretera de Francia road -today Bravo Murillo street- which runs over a rise twenty meters above the racetrack level.

In this stretch, the avenue transversal section paradoxically adopts a distribution typical of the high-capacity urban roads. The pedestrian sidewalks are doubled up in order to create a central pavement with a limited number of intersections connected by roundabouts and two side service roads allocated to the tramways. The section decreases to 80 metres in the straight stretches, reaching a diameter of 120 metres in the roundabouts. The longitudinal profile is almost even, with an average slope slightly over 1%.

The emergence of the metropolitan dimension

The development of the Ensanche entailed the city's definitive move forward towards north, thanks to the discovery of a stable directrix for the urban growth and to the consolidation of the central functions displacement started out with the Prado project. However, there were two facts preventing the identification of the plan's geometry as a model of the real

de árboles y flores a la manera de los jardines a la inglesa (...). Este barrio pudiera llamarse aristocrático, porque resultando los terrenos a gran precio, no estarán al alcance de las pequeñas fortunas los edificios aislados que en ellos se construyeron (...)." (9)

El Plano de Ibáñez Ibero (1877) permite apreciar la ejecución de la Castellana conforme a estos principios. A partir de la antigua Puerta de Recoletos -Plaza de Colón- donde se reubica la Fábrica de la Moneda, cambia el carácter tradicional del Paseo, configurándose sus bordes como una sucesión palacetes urbanos sobre parcela independiente, en versiones más modestas del modelo establecido un siglo antes en el Palacio de Buenavista. Paradójicamente esta tipología -tan poco frecuente en la ciudad de Madrid- favorecerá, como más tarde veremos, la transformación morfológica del área, al posibilitar sustitución especulativa de las construcciones originarias por edificios exentos de mayor volumen destinados a oficinas.

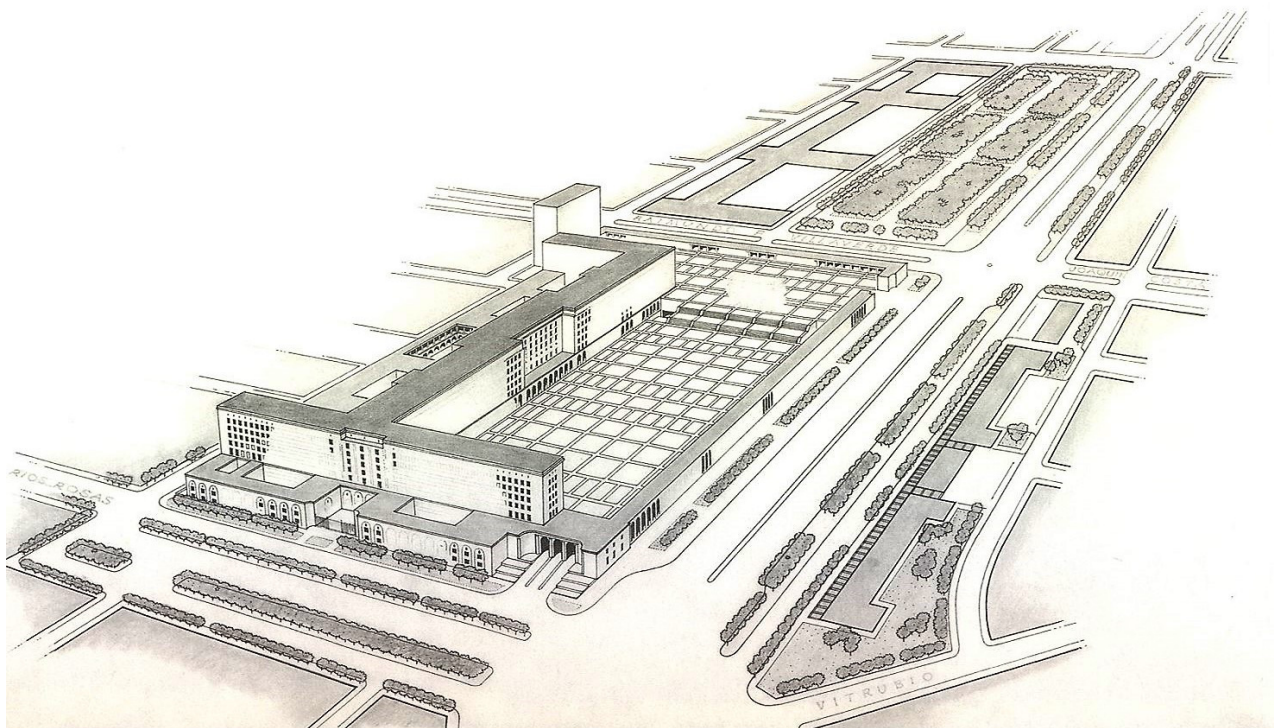
El trazado del Paseo responde a una concepción paisajística. La directriz Norte-Sur que orienta los principales ejes del Ensanche se convierte en una sucesión de quiebros según el curso del primitivo arroyo. A partir del encuentro con la calle del Cisne -hoy Eduardo Dato- se produce un significativo giro al Noroeste para evitar la Colina de los Chopos a cuya falda se situará en 1878 el Hipódromo. Este impedirá que el Paseo de la Castellana llegue a encontrarse con la ronda del Ensanche -hoy Joaquín Costa-, condenando al más importante eje urbano a concluir incomprensiblemente en fondo de saco en la Plaza de Isabel la Católica frente al actual Museo de Ciencias Naturales. Por este motivo el acceso Norte de la ciudad continua realizándose por la antigua Carretera de Francia -hoy calle de Bravo Murillo- que discurre sobre una loma elevada unos veinte metros sobre la cota del Hipódromo.

La sección transversal de la vía adopta, paradójicamente, en esta etapa una distribución característica de las vías urbanas de gran capacidad. Se duplican los andenes peatonales para configurar una calzada central con un número reducido de intersecciones resueltas en glorieta y dos vías de servicio laterales por las que circularán los tranvías. La sección se reduce a unos 80 metros en los tramos rectos, alcanzando en las glorietas los 120 metros de diámetro. El perfil longitudinal se hace casi horizontal con pendientes medias ligeramente superiores al 1 %.

La emergencia de la dimensión metropolitana

La construcción del Ensanche supuso el impulso definitivo de la ciudad hacia el Norte, mediante el hallazgo de una directriz estable del crecimiento urbano y la consolidación del desplazamiento de las funciones de centralidad iniciado en el Proyecto de El Prado. Ahora bien, dos hechos

perturban que pueda identificarse la geometría del plano como modelo de la ciudad real. En primer lugar, el proceso de urbanización de la nueva ciudad es discontinuo y heterogéneo, pero tiende a vertebrarse sobre la directriz Norte marcada por la Castellana a lo largo de la calle Serrano y de las calles paralelas inmediatas (Claudio Coello, Lagasca y Velázquez). La imagen que la "nueva ciudad" ofrece a los contemporáneos no es, por tanto,



el de un damero continuo y uniforme, sino la de una urbanización tentacular. No es por ello anecdótico recordar la referencia que Arturo Soria hiciera de la configuración de la calle Serrano como una de las fuentes inspiradoras de la Ciudad Lineal. Paulatinamente la urbanización del Ensanche se amplía, encontrando en el Este un nuevo eje vertebrador en la calle Alcalá y en el Oeste un apoyo en el eje de Bravo Murillo y el arrabal industrial de Chamberí cuyas trazas viarias son incorporadas al tejido residencial del Ensanche.

En segundo lugar, a finales de siglo, cuando la retícula del Ensanche se encuentra aún en los inicios de su consolidación, se produce un crecimiento espontáneo fuera del recinto delimitado por sus rondas exteriores (el “Extrarradio”). Los nuevos asentamientos se apoyan sobre los principales ejes de comunicación de la ciudad, tensionando la estructura radio concéntrica planeada hacia una configuración tentacular. En 1876 Fernández de los Ríos puede ya mencionar la gran mayoría de los núcleos germinales de las futuras parcelaciones periféricas, que el Plano de Facundo Cañada de 1900 constata ya como una realidad física irreversible. Muy pronto el ritmo de crecimiento de estos núcleos será superior al de construcción del Ensanche. El origen del fenómeno no es otro que el encarecimiento especulativo del suelo del Ensanche, sometido a un lento y costoso proceso de urbanización, en relación a los menores precios del suelo y mínimos costes de urbanización de las parcelaciones realizadas fuera del ámbito de vigencia de las Ordenanzas Municipales, en un momento en el que se constata el carácter masivo de los fenómenos de inmigración a la ciudad. (10)

En este contexto hay que entender la propuesta de modelos alternativos de organización del crecimiento como la Ciudad Lineal de Arturo Soria. El proyecto de Grases y Riera de una Gran Vía Norte-Sur (1901) tiene el interés, destacado por Fernando Terán (11), de trasladar la idea de Ciudad Lineal a la organización axial de la ciudad existente; planteando la prolongación del eje Delicias-Castellana desde Villaverde en el Sur hasta Fuencarral en el Norte, para configurar una espina dorsal metropolitana de una longitud total de dieciséis kilómetros.

El fatal dualismo entre la debilidad del crecimiento ortodoxo sobre la ciudad planeada y la desbordante dinámica inmobiliaria de la ciudad espontánea puso en evidencia las carencias existentes tanto en instrumentos de planeamiento, como de gestión del suelo. En el orden morfológico, suscitó la necesidad de un nuevo modelo de estructuración territorial que fuera capaz de integrar Ensanche y Extrarradio como piezas de un nuevo espacio metropolitano. Las opciones que se ofrecían eran claras: bien subsumir los crecimientos periféricos en una nueva estructura anular, como propugnaba el ingeniero municipal Núñez Granés (1916); bien abandonar la idea de un nuevo “ensanche” indefinido en mancha de aceite, optando alternativamente por un crecimiento direccional o por la descentralización de los nuevos asentamientos.

La propuesta de Zuazo-Jansen para el Concurso de ordenación urbana de Madrid de 1929 tiene, a nuestro juicio, la virtud de sintetizar estas últimas opciones al proponer un crecimiento direccional limitado, en dirección Norte, apoyado sobre la creación de una nueva pieza urbana -la prolongación



city. First, the urbanization of the new city is discontinuous and heterogeneous, but tends to structure around the northern directrix represented by La Castellana along Serrano and the immediate parallel streets (Claudio Coello, Lagasca and Velázquez). The image offered by the “new city” to its contemporaries is not a uniform and continuous grid, but a tentacle-shaped urbanization. It is not mere anecdote remembering Arturo Soria’s reference of the configuration of Serrano street as one of the inspiration sources for Ciudad Lineal (linear city). The urbanization of the Ensanche spreads progressively, finding the new structuring axis of Alcalá street to the east and the support of the Bravo Murillo axis and the industrial suburb of Chamberí to the west, whose road network would be incorporated to the Ensanche’s residential fabric. Secondly, by the end of the century, when the Ensanche’s grid was still starting to consolidate, a spontaneous growth outside the limits of its outer ring roads took place –el “Extrarradio” (the outskirts)–. The new settlements depend on the city’s main connective axes, pressuring the planned concentric structure towards a tentacle-shaped configuration. In 1876, Fernández de los Ríos was already able to identify the vast majority of the germinal core of the future peripheral land divisions, which are present in the 1900 plan by Facundo Cañada as an irreversible physical reality. Soon, these hubs’ growth rate will surpass the Ensanche’s building rate. The origin of this phenomenon is not other than the speculative price raise of the Ensanche’s land, subject to a slow and expensive urbanizing process, compared to the lower land prices and development costs of the land division performed outside the scope of the Municipal Regulations, in a moment in which the massive nature of the immigration phenomenon in the city was confirmed. (10) Is in this context where we must understand the proposed alternative models for structuring this development as Arturo Soria’s Ciudad Lineal. The interest of the project by Grases y Riera to create a north-south major road (1901), pointed out by Fernando Terán (11), lies in translating the Ciudad Lineal idea to the axial organization of the existing city, contemplating the extension of the axis Delicias-Castellana from Villaverde, to the south, until Fuencarral, to the north, in order to configure a metropolitan backbone with a total length of sixteen kilometres. The fateful dualism between the weakness of the orthodox development in the planned city and the overwhelming housing dynamic in the spontaneous city evidenced the existing deficiencies both in planning and in land management instruments. Morphologically, it aroused the need for a new land structuring model

Fig. 07. Junta de Reconstrucción de Madrid. Proyecto de Prolongación de la Castellana, 1941 (Plan General de Madrid 1946)

10) Véase una de las primeras interpretaciones del fenómeno en TERÁN, Manuel de: El desarrollo espacial de Madrid a partir de 1868” en Estudios Geográficos tomo XXII nº 84-85, 1961, pp 599-615.

11) TERÁN, Fernando de: “Planeamiento urbano en la España Contemporánea”. Barcelona, Gustavo Gili, 1978, p. 30. Fig. 08. Comisaría General de Ordenación Urbana de Madrid. Proyecto de Ordenación Urbana del Sector de la Prolongación de la Avenidísimo, 1947.

12)
Sobre ambos
proyectos y las
aportaciones
metodológicas
de los autores,
véase: LÓPEZ DE
LUCIO, Ramón:
"Núñez Granés y
la urbanización
del extrarradio
en el primer
tercio del siglo
XX" en VARIOS
AUTORES: "Gestión
Urbanística
europea 1920-
1940", Madrid,
Ayuntamiento,,
1986, pp 73-
87 y SAMBRICIO,
Carlos: "Las
promesas de un
rostro: Madrid
1920-40. De la
metrópolis al
Plan Regional"
en "Madrid,
Urbanismo y
Gestión Municipal
1920-40" Madrid,
Ayuntamiento,
1984, pp 19-127.

Fig. 08.
Comisaría General
de Ordenación
Urbana de Madrid.
Proyecto de
Ordenación Urbana
del Sector de la
Prolongación de
la Avenida del
Generalísimo,
1947.

capable of integrating the Ensanche and the Extrarradio as pieces of a new metropolitan space. The existing options were obvious: including the peripheral development in a new ring-shaped structure, as the municipal engineer Núñez Granés (1916) defended, or abandoning the idea of a new progressively-growing indefinite "expansion district" and opting for a directional development or for the decentralization of the new settlements. The proposal by Zuazo-Jansen for 1929 Madrid's Urban Planning Competition has the advantage of synthesizing the latter options by proposing a limited directional development northwards, based on the creation of a new urban element—the extension of La Castellana—around which to structure the new metropolitan centrality. This new expansion district brings, together with the consolidated city, a new area whose development is contained by a green belt, structuring the new developments as "satellite hubs" external to the aforesaid belt, connected to the metropolis by means of a new railway network.

The discussion on the extension of La Castellana

The idea of bringing back the axis made up by La Castellana as a growth vector, the key idea of the Plan by Zuazo-Jansen, wasn't something new in essence. As the avenue's development northwards was interrupted due to the interposing of the racecourse, the suburban growth had developed around the axis made up by Bravo Murillo and Chamartín roads, leading to the establishment, during the first third of the century, of significant slums in the Cuatro Caminos and Tetuán areas, as well as a constellation of garden-city residential areas in Chamartín de Rosa. This contradiction was soon evident for the contemporary citizens, and so, independent of the discussed metropolitan planning alternatives, the need to extend Madrid's main artery towards north appears as a recurrent proposal. In 1916, Núñez Granés conceives a project for the extension of Paseo de la Castellana which is remade by López de Sallaverry in 1942 (12). Unlike El Prado or La Castellana projects, in which the road axis was understood as the structuring support of an urban piece also made up by the resting space and the built-up fabric, the projects by Núñez Granés and Sallaverry separate the road network from the urban morphology, unveiling the new—and reductive—conception of the road network as an independent traffic channel. However, the axis is still understood as a representative will leading to highlight the monumental elements, particularly the creation of a large square in the avenue's starting point, on the racecourse traces, and to the adoption of a rectilinear layout towards

de la Castellana— sobre la que organiza la nueva centralidad metropolitana. Este nuevo "ensanche" integra, junto con la ciudad consolidada, un recinto cuya expansión se contiene mediante la previsión de un cinturón verde, organizándose los nuevos crecimientos en forma de núcleos "satélites" exteriores a dicho cinturón, vinculados a la metrópoli por medio de nuevos trazados ferroviarios.

El debate sobre la Prolongación de la Castellana.

La idea de recuperar el eje de la Castellana como vector del crecimiento, clave del Plan de Zuazo-Jansen, no constituía como tal una novedad. Al interrumpirse el desarrollo del Paseo hacia el Norte, debido a la interposición del Hipódromo, el crecimiento suburbano había encontrado sus canales de extensión en torno a los ejes de las carreteras de Francia (Bravo Murillo) y Chamartín, constituyéndose en el primer tercio del siglo importantes barriadas en Cuatro Caminos y Tetuán, así como una constelación de urbanizaciones de ciudad-jardín en Chamartín de Rosa. Esta contradicción resultó muy pronto evidente a los contemporáneos, por ello y con independencia de las alternativas de organización metropolitana discutidas, la necesidad de prolongar hacia el Norte la principal arteria de Madrid aparece como una propuesta recurrente. En 1916 Núñez Granés elabora un Proyecto de Prolongación del Paseo de la Castellana que es reelaborado por López de Sallaverry en 1924 (12). A diferencia de los proyectos de El Prado o Castellana, en los que el eje viario se entendía como el soporte vertebrador de una pieza urbana también integrada por el espacio estancial y el tejido edificado, los proyectos de Núñez Granés y Sallaverry disocian el trazado viario de la morfología urbana, inaugurando la moderna, y reductiva, concepción del viario como canal autónomo del tráfico.

Sin embargo, el eje es todavía concebido como una voluntad representativa que lleva a enfatizar los elementos monumentales, en particular la creación de una gran plaza en el origen del Paseo sobre las trazas del Hipódromo, y a la adopción de un trazado rectilíneo hacia el Norte en vez de seguir la directriz oblicua de alguno de los dos barrancos en que se bifurca la vaguada de la Castellana. Para ello la nueva vía ha de encaramar directamente la pequeña colina de los Altos de Maudes, debiéndose realizar un importante movimiento de tierras para conseguir una pendiente relativamente uniforme, en el entorno del 2 %, desde el punto de arranque en el Hipódromo (cota 682), hasta el punto de encuentro con la Carretera de Francia (cota 730).

Aunque la Información de la Ciudad de 1929 recogía este trazado como referencia obligada de los concursantes, el Plan de Zuazo-Jansen introduce modificaciones sustanciales en la concepción de la reforma, recuperando el entendimiento de la Prolongación como "operación urbana", es decir, como argumento fuerza sobre el que articular el diseño de la infraestructura viaria, las funciones de centralidad, y las nuevas tipologías residenciales. En la siguiente exposición de los autores aparecen ya esbozados todos los elementos de lo que hoy entendemos como la formulación de la estrategia de creación de una nueva centralidad urbana:

"El carácter representativo de Madrid se significa principalmente en la comunicación grandiosa de Norte a Sur, del Paseo de la Castellana hasta el Paseo del Prado, avenida espléndida que llega, en su belleza natural, hasta igualar a los Campos Eliseos de París (...). Pero la importancia característica de esta avenida estriba, por su significación en



relación al plano total de Madrid, en su calidad de arteria fundamental para la edificación y el tráfico, siendo el nexo viario que une el Norte con el Sur de España (...). En el futuro, será aquí donde se agrupen los edificios más importantes para la Cultura, Gran Sala de Exposiciones, Gran Kursaal de Música; para la economía, edificios comerciales del Estado y privados, grandes hoteles y edificios de representaciones extranjeras. Aquí también se situará en el futuro de la ciudad la Estación Central (...). Los núcleos más necesarios para la vida de funcionamiento de la gran urbe, están en comunicación directa con esta avenida: la ciudad vieja, como centro absoluto y centro comercial; la nueva con los sectores de negocio e industria y las zonas verdes con sus stadiums deportivos". (13)

También en el orden compositivo la propuesta de Zuazo-Jansen tiene un alcance de interés. La rotundidad de la opción de crecimiento hacia el Norte tiene su reflejo en la claridad de la geometría de la vía, concebida como un gran eje recto y simétrico entre el viejo Paseo de la Castellana y el cruce con la calle Bravo Murillo, espina dorsal del suburbio de Tetuán. Su directriz parte del borde Este del Hipódromo -y no del Centro como en la propuesta de Núñez Granés- sustituyendo la plaza monumental por un conjunto de edificios emblemáticos, hoteles y estación. Esta intuición afortunada permitirá más tarde modificar el Proyecto para situar sobre los terrenos liberados del Hipódromo un complejo de dependencias gubernativas (los Nuevos Ministerios) que hará irreversible la opción de desarrollo de la centralidad hacia el Norte.

La vía se divide longitudinalmente en dos tramos, separados por un pasillo verde transversal. A partir del encuentro con las Rondas del Ensanche se abre un inmenso salón en el que la calzada principal se acompaña de dos andenes verdes de 190 metros de sección. En el segundo tramo cambia la composición, situándose las zonas verdes en la parte posterior de los bloques que se asoman a la vía. En el punto de inflexión entre ambos tramos se localizan los grandes equipamientos culturales. En el extremo norte de la vía -hoy Plaza Castilla- se localiza la nueva estación de ferrocarril que, junto con otro edificio singular simétrico, completan la composición, marcando un quiebro en la dirección del eje, a partir del cual discurre en un nuevo tramo recto hasta Fuencarral la carretera de Francia.

La geometría del trazado es coherente con el carácter severo y simétrico del diseño de los volúmenes, basado en una secuencia de bloques lineales, de idéntica dimensión, perpendiculares al eje de la vía en busca de la más adecuada disposición solar. En una revisión posterior del Proyecto realizada por encargo del Ayuntamiento, Zuazo modifica algunos de los rasgos más radicales de su propuesta inicial, sin renunciar a la rotunda claridad del conjunto. Así, sustituye las grandes zonas verdes longitudinales del primer tramo de la vía por manzanas cerradas resueltas conforme al modelo ensayado en la Casa de las Flores, al objeto de incrementar la edificabilidad del Sector y con ella la viabilidad económica de la operación para una eventual participación de la inversión privada.

La suerte del Proyecto se verá favorecida por el impulso que la reforma urbana recibe del nuevo gobierno republicano. Santos Juliá (14) ha destacado la voluntad del nuevo régimen de construir una ciudad capaz de cumplir adecuadamente la función de capital federal y la confianza en el poder de intervención del Estado como los elementos movilizados de las iniciativas de regeneración de Madrid.

En 1931 la Oficina Técnica Municipal elabora una nueva propuesta de Prolongación de la Castellana, incorporada al Plan de Extensión de la ciudad. Su interés radica en que supone una reinterpretación de los proyectos de Zuazo sin cuestionar la morfología fundamental de la nueva Avenida. Se mantiene la idea de los andenes verdes y la sucesión monótona de los bloques paralelos orientados Este-Oeste, si bien pierden estos el carácter monumental que tenían en la primera propuesta de Zuazo, estudiándose en cambio con detalle las distintas tipologías residenciales adoptadas. Como novedad,

the north, instead of following the oblique direction of one of the two ravines branching off from La Castellana streambed. For that purpose, the new avenue has to climb the small hill Altos de Maudes, which entails an important earth moving in order to obtain a relatively even slope, around 2%, from the starting point in the racecourse (level 682) to the intersection with Carretera de Francia road (level 730). Although the City Information in 1929 included this layout as a mandatory reference to the competitors, the Plan by Zuazo-Jansen introduced significant modifications in the renovation's understanding, bringing back the idea of the Extension as an "urban operation", that is, as a major argument around which the design of the road network, the centrality functions and the new residential typologies must be structured. The following explanation by the authors features a draft of every element of what we understand today as the formulation of the new urban centrality creation strategy: "Madrid's representative nature relies mainly in the great connection between north and south, from Paseo de la Castellana to Paseo del Prado, a magnificent avenue that equals, with its natural beauty, the Avenue des Champs-Élysées in Paris (...). But the characteristic importance of this avenue is founded on, due to its significance with regard to the total map of the city, its role as an essential artery for the edification and the traffic, being the linking road that connects the northern and southern Spain (...). In the future, the avenue will gather the most important buildings for the culture -Gran Sala de Exposiciones (Great Exhibition Hall), Gran Kursaal de la Música (Great Music Centre)- and for the economy, with state-owned and private commercial buildings, great hotels and foreign representations buildings. It will also host the city's future Central Station (...). The most essential hubs for the running life of the metropolis are directly connected with this avenue: the old city, as the absolute and commercial centre, and the new city with the industrial and business sectors and the green areas with the sports stadiums". (13)

The proposal by Zuazo-Jansen is also interesting regarding the compositive aspect. The rotundity of the option of development towards the north is reflected in the avenue's clear geometry, conceived as a large straight and symmetric axis between the old Paseo de la Castellana and the crossroads with Bravo Murillo street, Tetuán suburb's backbone. Its directrix starts from the racecourse's eastern edge -and not from the centre as in Núñez Granés proposal-, substituting the monumental square by a group of emblematic buildings, hotels and a station. This appropriate intuition would later allow modifying the project in order to establish, on the plot formerly occupied by the racecourse, a complex of government premises (Nuevos Ministerios) which would make irreversible the option for the development of the centrality towards the north. The avenue is longitudinally divided into two sections, separated by a transversal green corridor. From the junction with the Rondas del Ensanche roads, runs a vast boulevard in which the main pavement is accompanied by two green sidewalks 190 metres wide. In the second stretch the composition changes, the green areas being placed to the back of the blocks facing the avenue. The major cultural facilities are located in the junction point between the two sections. The new railway station is located at the avenue's north end -today Plaza Castilla-, which, together with another symmetric singular building, completes the composition, presenting a turn in the axis' direction, from which the Carretera de Francia road runs straight until Fuencarral.

The layout's geometry is coherent with the symmetric and severe nature of the volume design, based on a sequence of lineal blocks, identically sized, perpendicular to the avenue's axis in order to get the most adequate positioning towards the sun. In a subsequent review of the project performed at the request of the city council, Zuazo modified some of the most radical aspects of his initial proposal, without compromising the project's solid clarity. He substituted the first section's longitudinal green areas by closed blocks designed according to the model tried out in the Casa de las Flores, with a view to promoting the section's building possibilities and, thus, the operation's financial viability for a possible involvement of private investment. The project benefited from the boost received by the urban reform from the new republican government. Santos Juliá (14) has pointed out the new regime's will to build a city able to adequately fulfil the function of federal capital and the trust in the State's power to intervene as the mobilizing elements of the initiatives for the regeneration of Madrid. In 1931, the Municipal Technical Office drafted a new proposal for the extension of La Castellana, included in the city's Extension Plan. Its interest lies in that it represents a reinterpretation of Zuazo's projects without questioning the new avenue's basic morphology. The ideas of the green sidewalks and the monotonous succession of parallel blocks running east to west remain, although the blocks lose the monumental nature proposed by Zuazo, thoroughly analysing the different residential typologies included. A new feature is the redefinition of the turning point in the avenue's section, drafting, for the first time, the idea to create transversal roads connecting with the suburb of Tetuán by extending the streets Marqués de Viana and Francos Rodríguez, which will eventually become key elements of the post-war period projects.

However, despite their morphological coherence, Zuazo's proposal and the Municipal Technical project differ in an important feature. While the first one opts for a centrality fostering operation, the municipal experts understand the Extension as a new residential expansion district. Paradoxically, the decisive factor for undertaking the renovation some months later wasn't considered in any of the projects, although it is consistent with Zuazo's strategic conception of the area.

13) ZUAZO, Secundino; JANSEN, Hermann: "Anteproyecto del trazado viario y urbanización de Madrid" (1929). Edición facsimile: Madrid, COAM, 1986, p 6.

14) JULIA, Santos: "Madrid, capital del Estado (1933-1993)" en VARIOS AUTORES: "Madrid. Historia de una capital" op. cit. pp 398-400.

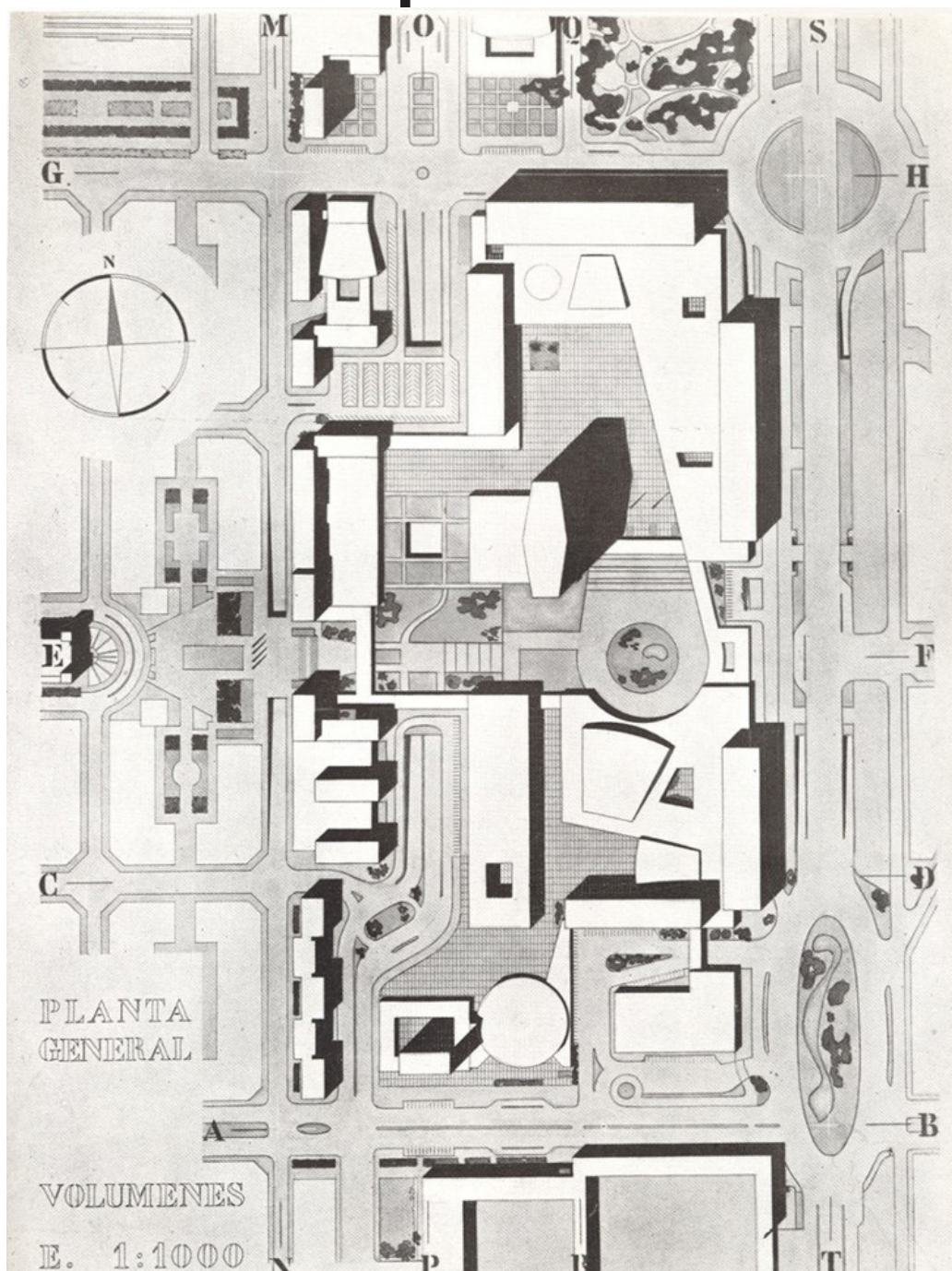


Fig. 09
Propuesta de
Antonio Perpiñá
para el Concurso
de Ideas para la
Ordenación del
Centro Comercial
de la Avenida
del Generalísimo,
1954. Primer
Premio

The building of a new centrality to the north of the Ensanche

The arrival of Indalecio Prieto to the Ministry of Public Works and the creation of two new bodies in charge of the analysis and promotion of urban interventions –the Rail Services Commission and the Technical Cabinet for City Access and Outskirts– allowed the infrastructural operations not to be considered separately, but as driving forces of a metropolitan –or regional– planning wider idea in which the extension of La Castellana constituted a crucial link. As we've mentioned before, in the Plan by Zuazo-Jansen, the proposal of a new urban structure relied on the rearrangement of the railway access network. The construction of a new station in the north and its underground connection, along the axis of La Castellana, with the old Atocha station, aimed to reinforce the city's axial organization by introducing a symmetry between the north and south city "gates". The former boulevard would become, according to this idea, the main structuring axis and service channel of the modern metropolis.

The idea of building a new administrative centre gathering the headquarters of several ministries, among them the Ministry of Public Works, constituted a unique opportunity to boost the project that Zuazo and Prieto had known how to understand and make good use of (15). For this reason, the architect suggested that the new complex were installed on the public land occupied by the racecourse, proposing its construction together with the first section of the new avenue. By this, he pretended that the architectural work formed part of an urban renovation of major importance that had an impact on three basic structural levels: a) pushing the beginning of the urban works for the extension of La Castellana according to the northwards directrix established by the Zuazo-Jansen Plan, b) supporting the north-south railway connection by building an important linking station on the racecourse and, c) starting the decentralization process and relieving the congestion in the Old Town by moving to the new avenue some of the functions typical of the traditional centre such as the State's administrative offices. The opening, two years later (1933), of the Axis' first stretch, between the end of Paseo de la Castellana and the Rondas del Ensanche roads, coincided with the placing of the first stone of the ministerial complex, representing the connection between architecture and in-

se redefine el punto de inflexión de la sección de la vía, esbozándose por primera vez la idea de las vías transversales que enlazan con el suburbio de Tetuán, prolongando las calles de Marqués de Viana y Francos Rodríguez, que constituirán elementos clave de los proyectos de postguerra.

Sin embargo, a pesar de su coherencia morfológica las propuestas de Zuazo y la Técnica Municipal difieren en un rasgo importante. Mientras que el primero apuesta por una operación de centralidad, los técnicos municipales entienden la Prolongación como un nuevo ensanche residencial. Paradójicamente, el elemento detonante del inicio de la reforma unos meses después no vendrá contemplado en ninguno de los proyectos, si bien será coherente con la concepción estratégica del área formulada por Zuazo.

La construcción de una nueva centralidad al Norte del Ensanche

La llegada de Indalecio Prieto al Ministerio de Obras Públicas y la creación de dos nuevos organismos encargados de estudiar y promover las intervenciones urbanísticas: la Comisión de Enlaces Ferroviarios y el Gabinete Técnico de Accesos y Extrarradio permitió que las acciones infraestructurales no fueran concebidas autónomamente sino como palancas de una idea más amplia de ordenación metropolitana –o "comarcal"– en la que la prolongación de la Castellana constituía un eslabón clave. Como hemos adelantado, en el Plan de Zuazo-Jansen la propuesta de nueva

estructura urbana se apoyaba en la reordenación del sistema de accesos ferroviarios. La creación de una nueva estación en el Norte y su comunicación subterránea, por el eje de la Castellana, con la antigua estación de Atocha, pretende reforzar la organización axial de la ciudad al introducir una simetría entre las "puertas" Norte y Sur de la ciudad. El antiguo "paseo" se transformaría, conforme a esta idea, en el principal eje estructurante y canal de servicios de la moderna metrópoli.

La idea de construir un nuevo centro administrativo que agrupara las sedes de varios ministerios, entre ellos el de Obras Públicas, constituía una oportunidad única de impulsar el proyecto que Zuazo y Prieto supieron entender y aprovechar (15). Por este motivo, el arquitecto sugiere que el nuevo complejo fuera instalado en los terrenos públicos del Hipódromo, planteando su realización conjuntamente con el primer tramo del nuevo Eje. Perseguía con ello que la obra de arquitectura pudiera constituirse en el elemento de una reforma urbana de mayor calado que incidiese sobre tres niveles estructurales clave: a) Impulsar el inicio de las obras de urbanización de prolongación de la Castellana conforme a la directriz Norte marcada en el Plan Zuazo-Jansen; b) Respaldar la opción del enlace ferroviario Norte-Sur, configurando en Hipódromo una importante estación intermedia y; c) Iniciar el proceso de descentralización y descongestión del Casco Antiguo, al localizar en la nueva avenida funciones características del Centro tradicional como las dependencias administrativas del Estado.

La inauguración dos años después (1933), del primer tramo

15) Sobre la relación entre Secundino Zuazo e Indalecio Prieto, véase: MAURE, Lilia: "Zuazo" Madrid, COAM, 1987, pp 232-237 y 303-310.

del Eje, entre el final del Paseo de la Castellana y las Rondas del Ensanche, coincidió con la colocación de la primera piedra del complejo ministerial, visualizando el vínculo entre arquitectura e infraestructura. Existe una relación, más allá de la mera referencia formal, entre la compleja concepción de la operación y el antecedente de la sistematización de los Prados. En ambos casos una idea urbanística "fuerte" unifica los proyectos arquitectónicos e infraestructurales potenciando su capacidad como elementos de transformación de la ciudad. El "foro" cultural del Prado y el nuevo centro administrativo del Norte encuentran su argumento común en una gran calle que, a diferencia del Eje Histórico parisino, no se concibe como un elemento de apropiación del territorio desde la ciudad, sino como condensación simbólica del proceso histórico de construcción de la ciudad.

Los proyectos de Prolongación de la Castellana realizados tras el paréntesis de la Guerra Civil no suponen aportaciones culturales relevantes a la idea urbana y a la estrategia ejecutiva formuladas con anterioridad. Sin embargo, el análisis comparado de las propuestas de Zuazo (1929 y 1931), Oficina Técnica Municipal (1931), Junta de Reconstrucción (1941) y Comisaría General de Ordenación Urbana de Madrid (1947), constituye por sí mismo una lección de urbanismo, por cuanto agotan las posibles soluciones de organización tipomorfológica de los laterales de la nueva Avenida. Al mismo tiempo, dicho examen pone de manifiesto la importancia de articular los proyectos urbanos sobre una idea estructurante capaz de integrar las modificaciones y deformaciones que inevitablemente se producen en unos tiempos de ejecución dilatados. La incidencia urbana se potencia al máximo cuando la idea estructurante tiene al tiempo la capacidad de constituirse en germen de una nueva forma de ciudad, como en el caso de la Castellana.

En una primera lectura, el Plan General de 1941 parece diluir la prioridad estratégica del vector Norte, en un discurso sobre la reorganización orgánica del conjunto de la ciudad o en el énfasis atribuido a las propuestas de recuperación emblemática de la Cornisa histórica sobre el Manzanares. La prolongación de la Castellana aparece considerada a modo de "ensanche" entre otras propuestas de extensión y terminación de la ciudad. Pero una vez más los documentos de planeamiento pueden resultar ilusorios respecto al peso relativo que juegan las distintas estrategias urbanas reales. La Castellana destaca muy pronto como "gran proyecto" urbano y aunque la literatura urbanística continúa hablando de "ensanche", a nivel operativo se enfatizan aún más los rasgos de operación de centralidad que tenía el proyecto en la etapa republicana: se incorpora el proyecto de Nuevos Ministerios y se amplía con nuevos enclaves administrativos; se contempla la creación de una gran zona comercial y de oficinas y se añaden nuevos equipamientos de capitalidad culturales y deportivos.

La propuesta elaborada con el Plan General en 1941 diseña lo que será el trazado definitivo de la Avenida. A lo largo de unos 2.250 metros se establece una sección viaria de 100 metros, descompuesta en una calzada central y dos laterales de servicio separadas físicamente por sendos andenes arbolados, conforme al modelo del último tramo de la Castellana. Para enfatizar el efecto perspectivo, se

frastructure. There is a relationship, beyond the mere formal reference, between the operation's complicated conception and the precedent represented by the systematization of the Prados. In both cases a strong urban-oriented idea unifies the architectural and infrastructural projects, promoting their ability to be transformative elements for the city. The Prado cultural "forum" and the new northern administrative centre have as common thread a great avenue, which, unlike Paris' Historical Axis, is not conceived as an element for the appropriation of land from the city, but as a symbolic summary of the city building historical process.

The projects for the Extension of La Castellana performed after the Civil War doesn't represent relevant cultural contributions to the urban idea and to the executive strategy previously drafted. Nevertheless, the comparative analysis of the proposals by Zuazo (1929 and 1931), the Municipal Technical Office (1931), the Reconstruction Council (1941) and the Urban Planning General Office of Madrid (1947), constitutes an urban planning lesson by itself, in that they contemplate every possible solution for the typological and morphological arrangement of the new avenue's sides. At the same time, this analysis exposes the importance of articulating the urban projects according to a structuring idea capable of integrating the modifications and deformations inevitably produced during the extensive implementation time. The urban impact is maximized when the structuring idea has, at the same time, the ability to become the seed for a new city, as in the case of La Castellana. Making a first reading, in the General Plan from 1941 the northern vector strategic priority seems to fade away against a new argument about the city's organic reorganization or against the importance given to the proposals for the emblematic recuperation of the historical Cornice above the Manzanares river. The extension of La Castellana appears considered as an "expansion operation" among other proposals for the extension and finishing of the city. But once again, the planning documents

16)
Sobre los proyectos de 1941 y 1947, véase: "Prolongación de la Avenida del Generalísimo" en *Gran Madrid* n° 2, 1948, pp 5-17 y MÉNDEZ CUESTA, Pedro "El Sector de la Avenida del Generalísimo. Los primeros pasos de un nuevo ensanche" en *Gran Madrid* n° 15, 1951, pp 3-10.

17)
BIDAGOR, Pedro: "Del sector de la Avenida del Generalísimo de Madrid" en *Revista Nacional de Arquitectura* n° 110, 1951, p 35.

Fig. 10.
Ordenación de la encrucijada del Hotel del Negro (Plaza Castilla), 1951



might seem illusory when compared to the relative weight that the real urban strategies had. La Castellana soon stands out as a "major urban project" and, although the writings about urban planning still refer to it as "expansion operation", in the operative scale, the project's centrality operation features are stressed during the republican period: the Nuevos Ministerios project was incorporated and it was extended with new administrative offices, the creation of a large commercial area was contemplated and new cultural and sports facilities were included. The proposal drafted with the 1941 General Plan designs the final avenue's layout. A 100 metres wide section is established along 2250 metres, made up by a central road and two side service roads physically separated by two tree-lined pavements, following the model of the last stretch of La Castellana. In order to highlight the perspective effect, an almost uniform slope around 2% is established along the whole avenue. There is now an increased concern about the integration with the pre-existing layout and, for this reason, the scope is extended until Bravo Murillo street, four transversal roads and a diagonal one are established, working as "ribs" emphasizing the arranging nature of the new Avenue and a planning system based on 250 metres long "superblocks" is proposed, in a way that, in the old layout, the existing blocks are subsumed in a new built-up edge, and in the new area it allows arranging the streets following the traditional alignment system and developing small open building complexes inside the large facilities defined by the perimeter building system. (16)
The relationship between open and closed construction adopted in this transitional project would be abandoned in the area's planning definitive version approved in 1947. The chosen option, the traditional closed block, was

18)
MONEO, Rafael: "Madrid, los últimos veinticinco años (1940-1965)" en *Información Comercial Española* n° 4021, 1967. Reeditado en VARIOS AUTORES: "Madrid, cuarenta años de desarrollo urbano". Madrid, Ayuntamiento, 1981, pp 79-94.
CAPITEL, Antón: "Un paseo por la Castellana" en *Arquitecturas Bis* n° 23-24, Septiembre 1978, pp 2-9 y "A vueltas con la Castellana: Su transformación arquitectónica reciente" en *Arquitectura* n° 222, Enero-Febrero 1980, pp 16-24.

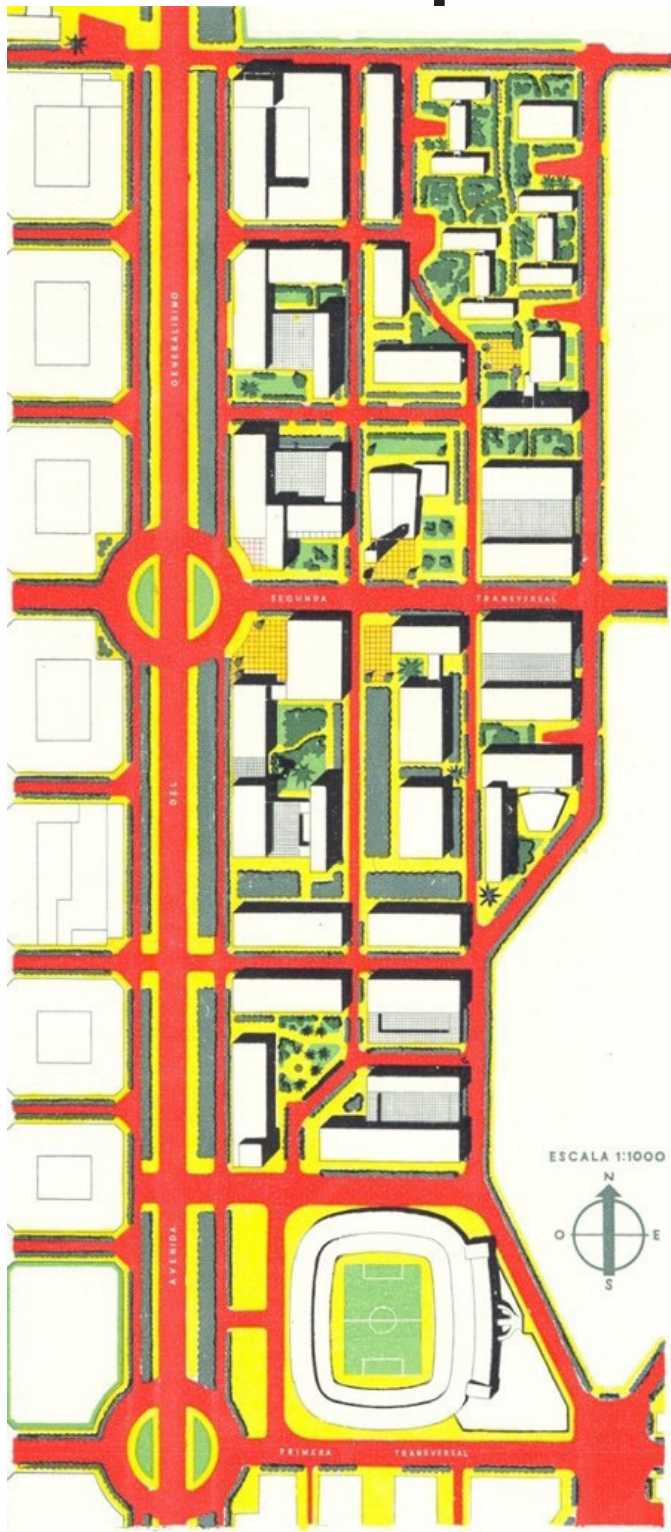


Fig. 11
Proyecto de
rectificación
parcial del Sector
NE de la Avenida
del Generalísimo,
1954.

justified by management criteria over cultural considerations: easing the private intervention by means of known and simple reparcelling techniques, following the experience gained with the execution of the Ensanche.

The new project's traditionalist iconography, especially the scale model in which Rafael Moneo believed to feel the "metaphysical appearance" of De Chirico's figurations, has detracted attention from the proposal's deepest urban meaning. For Pedro Bidagor, the Project's inspiration, it's not a matter of urban composition but a choice—today considered as "strategic"—for the city's future, since the new area:

"is called to be Spain's most important urban element of the next fifty years (since, in it) is being located the city's most prominent commercial hub and, therefore, somehow, the nation's most exclusive commercial centre" (17)

The functional argument, this way, prevails over the neo-Herrerian rhetoric of the new service sector complex's first images. It's always remarkable the disregard towards the proposed planning's formal details showed by Bidagor more than once. The well-known analysis by Rafael Moneo and Antón Capitel (18) save us going into details about the area's architectural configuration in order to focus our attention on the urban proposal's most relevant "structural" features.

We're not facing a traditional "expansion operation", but a mid-scale urban planning arranged according to a very clear street hierarchy. The Extension of La Castellana (Avenida del Generalísimo) and the two transversal east-west streets (General Perón/Concha Espina and Sor Ángela de la Cruz/Alberto Alcocer) constitute the basic skeleton, completed by the creation of a large boulevard above the streambed between Bravo Murillo and the new Avenue. The borders connecting with Tetuán and Chamartín districts are regularized without trying to transform the pre-existent structure, the connection irregularities being absorbed by the buildings. The units contained in the base urban pattern are solved by

establece un perfil de pendiente casi uniforme en todo el recorrido en torno al 2 %. Como novedad, existe una mayor preocupación por la integración con la trama preexistente, por este motivo se amplía el ámbito de ordenación hasta la calle Bravo Murillo, se establecen cuatro transversales y una diagonal, a modo de "costillas", para potenciar el carácter "ordenador" de la nueva Avenida y se sugiere un sistema de ordenación en "supermanzanas" de 250 metros de longitud que en el viejo tejido subsumen los lotes existentes en un nuevo borde edificado y en el área de nueva creación permite configurar las calles conforme al sistema de alineaciones tradicional y desarrollar pequeños conjuntos de edificación abierta en el interior de los grandes recintos definidos por la edificación perimetral. (16)

El compromiso entre edificación abierta y cerrada establecido en este proyecto de transición será abandonado en la versión definitiva de la ordenación del sector aprobada en 1947. La opción decidida por la manzana cerrada tradicional venía justificada por criterios de gestión antes que por consideraciones culturales: facilitar la actuación privada en base a técnicas reparcelatorias conocidas y sencillas, en continuidad con la experiencia adquirida en la ejecución del Ensanche.

La iconografía tradicionalista del nuevo proyecto, en especial la maqueta en la que Rafael Moneo creía percibir el "aire metafísico" de las figuraciones de De Chirico, ha distraído del significado urbano más profundo de la propuesta. Para el mismo Pedro Bidagor, inspirador del Proyecto, no se trata tanto de un problema de composición urbana como de una elección, que hoy denominaríamos estratégica, para el futuro de la ciudad, ya que el nuevo sector:

"está llamado a ser el elemento urbano más importante de España en los próximos cincuenta años (ya que en él) ha de situarse el centro comercial de más categoría de la capital y, por tanto, en cierto modo, el centro comercial más selecto de la nación" (17)

El discurso funcional se impone así sobre la retórica neo-herreriana de las primeras imágenes del nuevo complejo terciario. No deja de llamar la atención el desapego que en diversas ocasiones expresa Bidagor respecto a los detalles formales de la ordenación propuesta. Los ya clásicos análisis que Rafael Moneo y Antón Capitel (18) nos excusan de entrar en el detalle de la configuración arquitectónica del área para centrarnos en los rasgos "estructurales" más relevantes de la propuesta urbana.

No nos encontramos ante un "ensanche" tradicional sino ante una ordenación urbana de escala intermedia organizada sobre una jerarquía viaria muy clara. La Prolongación de la Castellana (Avenida del Generalísimo) y las dos transversales Este-Oeste (General Perón/Concha Espina y Sor Ángela de la Cruz/Alberto Alcocer) constituyen el esqueleto básico, que se completa con la creación de un gran salón sobre la vaguada entre Bravo Murillo y la nueva Avenida. Los bordes de contacto con Tetuán y Chamartín se regularizan sin pretender transformar el tejido preexistente, absorbiendo la edificación las irregularidades del encuentro. Las unidades contenidas en la trama viaria fundamental se resuelven con ordenaciones en manzana cerrada o semicerrada en las que predomina una organización lineal Norte-Sur, con la excepción del área entre General Perón y General Yagüe, donde permanece un recuerdo de la ordenación de las supermanzanas de 1941.

La distinción entre los dos niveles estructurales de la propuesta hizo posible que posteriormente diversos Planes Parciales transformasen las "manzanas" en laberínticas ordenaciones "modernas" de edificación abierta, sin llegar a quebrar la idea urbana fundamental. Aunque la ejecución fragmentaria ha significado un deterioro de las condiciones arquitectónicas y ambientales previstas originalmente (19) no

19) Sobre las transformaciones del sector véase: ALCÁZAR, Adela: "Planeamiento y estructura urbana en la Prolongación de la Castellana" en Ciudad y Territorio nº 51, 1982, pp 17-36.

ha impedido que el sector llegara a configurarse como el más vital centro direccional de Madrid, alcanzando con el final del siglo XX su definitiva “madurez”: superando los límites de saturación, congestión viaria y precios del suelo.

En el Proyecto de 1947 el Sector venía zonificado en diversos “polígonos” en función del uso y tipología dominante. Así el área comercial incluía la supermanzana entre Raimundo Fernández Villaverde y General Perón y se extendía longitudinalmente a lo largo de la Avenida de la Vaguada (hoy Avenida del Brasil). En el borde con el suburbio de Tetuán se situaba el área residencial de clase media. La opción por la edificación abierta se planteaba vinculada a la promoción pública del suelo con destino a cooperativas y patronatos corporativos. El resto del Sector se destinaba al uso residencial con ordenanza normal de “ensanche” y promoción privada.

Es precisamente en estos últimos “polígonos” donde se producen las transformaciones más radicales. La propuesta de Muñoz Monasterio para el entorno del estadio Santiago Bernabeu (1951) inicia la revisión de los criterios tipológicos, abriendo el camino a las soluciones de edificación abierta. Pero el punto de inflexión se produce, sin duda, a partir del Concurso de Ideas para la Ordenación del Centro Comercial (1954). La propuesta ganadora de Antonio Perpiñá supone una opción decidida por la idea de ciudad de los CIAM (claridad de funciones, separación de tráficos) y un estilo “internacional” reiteradamente ensayado fuera de España en la nueva tipología de los “centros direccionales”: la tendencia se refuerza en el Concurso de Ideas para la Organización y composición de volúmenes de los Ministerio de Industria y Comercio (1956) también ganado por Perpiñá con análogos criterios.

Sin embargo, ambos proyectos se circunscriben a usos y espacios singulares. La incorporación de los criterios de la edificación abierta a las áreas residenciales se materializa en esas mismas fechas, a través del Proyecto de rectificación parcial del Sector NE de la Avenida (1954). Frente a la ordenación abierta pero “equilibrada y serena” del primer proyecto del Centro Comercial, la revisión del Sector NE introduce una revisión dogmática de las manzanas con olvido de los criterios topográficos y espaciales de la ordenación de conjunto. A la laberíntica disposición de los trazados viarios se vino a sumar el crecimiento de alturas y edificabilidades, produciendo el efecto funcionalmente congestivo y perceptivamente desconcertante que caracteriza a la zona.

Pero, sin duda, la transformación más importante se produce con la nueva prolongación Norte de la Avenida. A partir de la Plaza de Castilla el carácter urbano del Eje se perdía transformándose en una carretera interurbana que discurría en el borde de un suburbio muy deteriorado. El Proyecto de 1951 pretendía ofrecer una nueva fachada urbana al acceso Norte de la ciudad, a modo de telón interpuesto entre las infraviviendas de la Ventilla y las instalaciones ferroviarias de Chamartín. A pesar de que la vía remodelada se plantea con la misma sección que el primer tramo de la Prolongación de la Castellana y a pesar de los esfuerzos en

arrangements into closed or semi-closed blocks in which a lineal north-south disposition prevails, except for the area between General Perón and General Yagüe, where a reminiscence of the arrangement into superblocks from 1941 remains. The differentiation between the proposal's two structure levels made possible the eventual creation of Partial Plans to transform the blocks into “modern” open-block entangled arrangements, but respecting the fundamental urban idea. Although the fragmentary execution has meant a deterioration of the architectural and environmental conditions originally planned (19), it hasn't stopped the area from becoming the most dynamic directional centre in Madrid, reaching its definitive “maturity” at the end of the 20th century: surpassing the



Fig. 12.
Plaza de Castilla
1961

saturation, traffic congestion and land price limits. In the Project from 1947, the area was sectioned into several zones according to their use and main typology. The commercial area occupied the superblock between Raimundo Fernández Villaverde and General Perón streets and ran longitudinally along Avenida de la Vaguada (today Avenida del Brasil). The middle-class residential area was located in the limit with the suburb of Tetuán. The open-block option was chosen in relation to land public development allocated for cooperatives and corporate boards. The rest of the area was allocated for residential use, under the ordinary regulations of an “expansion district” and private development. It's just in the latter zones where the more radical transformations took place. Muñoz Monasterio's proposal for the surroundings of Santiago Bernabeu football stadium (1951) opened the typological criteria review, paving the way for open-building solutions. But the turning point was undoubtedly produced after the Competition of Ideas for the Planning of the Commercial Hub (1954). The winning proposal by Antonio Perpiñá entails a determined choice for the CIAM's idea of city (clarity of functions, separation of traffics) and an “international” style repeatedly applied outside Spain in the new “directional centres” new typology. This tendency was reinforced in the Competition of Ideas for the Arrangement and Volume Composition of the Ministries of Industry and Commerce (1956), won as well by Perpiñá under the same criteria. However, both projects are limited to singular spaces and uses. The implementation of the open-block criteria into residential areas materialised during the same period, through the Project for the partial rectification of the Avenue's north-east sector (1954). In contrast with the open but “well-balanced and calm” planning of the first Commercial Hub project, the north-east sector review introduces a dogmatic revision of the blocks leaving aside the topographic and spatial criteria of the general planning. The height and buildings growth joined the entangled road layout, having as a result the functionally congestive and perceptively disconcerting effect typical of the area. But no doubt, the most important transformation arrived with the new extension of the avenue towards the north. From Plaza de Castilla square onwards, the axis' urban nature faded away, becoming a country road running along the limit of a highly dilapidated suburb. The Project from 1951 pretended to offer a new urban façade to the city's north access, acting as a curtain interposed between the Ventilla's substandard housings and Chamartín's railway facilities. Despite the fact that the renewed avenue is conceived to have the same width than the first extension section of La Castellana, and despite the efforts to build up similar facilities in it (the headquarters of the newspaper Arriba, Ciudad Deportiva sports complex, La Paz Sanitary City), the area wasn't able to get rid of the peripheral nature given by its origins, and the new urban boulevard failed to take form. The decision to dissolve the avenue's northern limit into a highway link before La Paz Hospital, together with the road junctions at different levels, frustrated the idea of urban continuity originally pursued. At the same time, it reinforced

Fig. 13.
Tramo Norte del
Paseo de la
Castellana en la
actualidad.

the nature of city's northern limit traditionally attributed to the Plaza de Castilla square, as a symmetric replica of the southern limit represented by Atocha.

The avenue's contradictory configuration has, in fact, an obvious expression in the uncertainty and vagueness characteristic of its northern limit. The several projects that have historically followed since wavered between understanding the new square as the "city gateway", that is, as the limit of the urban confines, and understanding it as an inflection or articulation point of a growing city.

Zuazo conceived Plaza de Castilla square as a crossroads focalised towards the north, in which the finishing buildings, one of them allocated to the new North station, serve as a curtain, and somehow, as a gate for the new city designed facing the ambiguity of the outskirts growing behind it. On the contrary, the 1931 project by the Municipal Technical Office formalise the Square as an agora or urban lobby, materialising the corners of a more virtual than real rectangle which breaks in the north-south axis and in the intersection with the cross street Bravo Murillo. The Project from 1947 defined the Square's star-shaped configuration, maintained until its most recent renovation with the introduction of the new axis: Avenida de Asturias (connecting Carretera de la Coruña road to the west), San Aquilino and Agustín de Foxá (connecting with Chamartín station, finally separated from the Square's perimeter).

The design of the new Northwards Extension of the Avenue would put a strain of the Square's directionality, bringing up the premonitory idea to build two twin towers on the symmetrical triangles delimited to the north of the Square. This idea was taken to the extreme in 1967, by locating in these plots the volume resulting from concentrating the building exchanges of other lots affected by the Avenue's opening, materialized into two 44-storey towers, whose construction would lead to the transformation of the Square's roundabout into a mere extension of La Castellana.

Similar criteria have inspired the latest renovation of Plaza de Castilla in the 1990's. The avenue's continuity is maintained underground, dissociating the road functionality from the urban significance carried by the Axis along its route. The volumes, however, try to recuperate the "gate" image, by means of the "acrobatic" arrangement of the twin towers. If the intention was to capture the architectural expression of the uncertainty and unease that this city's incomplete piece inspires, a better picture of the disaffection of these towers leaning around a non-existent axis couldn't have been chosen.

concentrar sobre la misma equipamientos singulares (Diario Arriba, Ciudad Deportiva, Ciudad Sanitaria La Paz), el sector no logra desprenderse del carácter periférico que marca su origen, no llegando a cristalizar un nuevo salón urbano. La decisión de diluir el extremo Norte de la Avenida en un enlace de autopista frente al Hospital La Paz, unida a la solución de las intersecciones viarias intermedias a desnivel, frustra la idea de continuidad urbana inicialmente perseguida. Al tiempo refuerza el carácter de límite Norte de la ciudad que tradicionalmente había tenido la Plaza de Castilla, en réplica simétrica a la imagen del enclave de Atocha en el Sur.

La contradictoria configuración de la Avenida tiene, en efecto, una clara expresión en la incertidumbre e indefinición que caracterizan a su extremo Norte. Los diversos proyectos que se sucedieron históricamente oscilaron entre entender la nueva Plaza como "puerta de la ciudad", es decir, como límite de los confines de lo urbano o más bien entenderla como punto de articulación o inflexión de una ciudad que se prolonga.

Zuazo concibió la Plaza de Castilla como una encrucijada viaria focalizada hacia el Norte, en la que los edificios de remate, uno de ellos destinado a albergar la nueva estación Norte, cumplen un papel de telón y, en cierta medida, de puerta de la nueva ciudad trazada frente a la ambigüedad del extrarradio que se levanta a sus espaldas. El proyecto de la Técnica Municipal de 1931, por el contrario, formaliza la Plaza como ágora o vestíbulo urbano, materializando las esquinas de un rectángulo más virtual que real, que se rompe en el eje Norte-Sur y en el cruce transversal con la calle de Bravo Murillo. El Proyecto de 1947 definió la configuración estrellada de la Plaza, que se ha conservado hasta su más reciente reforma, al introducir los nuevos ejes de la Avenida de Asturias (que conectaría con la Carretera de la Coruña en el Oeste), San Aquilino y Agustín de Foxá (que enlazaría con la estación de Chamartín, finalmente retrasada respecto al perímetro de la Plaza).

El diseño de la nueva Prolongación Norte de la Avenida tensionará la direccionalidad de la Plaza, planteándose la premonitory idea de situar dos torres gemelas en los triángulos simétricos delimitados al Norte de la Plaza. Idea llevada a sus extremos en 1967 al localizarse en estos solares el volumen resultante de concentrar las permutas de edificabilidad de otros terrenos afectados por la apertura de la Avenida, materializado en dos rascacielos de 44 plantas, cuya realización llevaría consigo la transformación de la rotonda de la Plaza en una mera prolongación del trazado de la Castellana.

Análogos criterios han inspirado la más reciente reforma de la Plaza de Castilla en los años noventa del pasado siglo. La continuidad de la Avenida se resuelve subterráneamente, disociando la funcionalidad viaria del significado urbano que el Eje tiene a lo largo de todo su trazado. Los volúmenes, sin embargo, intentan recuperar la idea de "puerta", mediante la "acrobática" disposición de las torres gemelas. Si se pretendía plasmar la expresión arquitectónica de la incertidumbre y desasosiego que inspira esta pieza incompleta de la ciudad no podía haberse elegido un mejor motivo de la orfandad de estas torres inclinadas en torno a un eje inexistente.

