
Vías de carácter representativo: Accesos de imperio para un Madrid de postguerra

SOFÍA DIÉGUEZ PATAO

Un aspecto interesante de las formulaciones del Plan de Ordenación General de Madrid, elaborado en 1941, fue el relativo a dotar a la ciudad de unas vías de carácter representativo, es decir, proporcionar a Madrid unos ejes monumentales.

Estas «vías de contemplación» (P.N.R., 1939), «vías de recepción o triunfales» (I. ASA, 1939), «Accesos de carácter político» (P. Bidagor, 1941), deben enmarcarse dentro del apartado de Capitalidad, primer punto de los abordados por el Plan General de Ordenación, y aquel en que se manifiestan de forma más nítida los deseos de configurar una ciudad símbolo: «La capital de una nación es el símbolo de lo que la nación es» (F. Franco).

Cronológicamente la primera formulación es la de Luis Pérez Minguez¹, efectuada en el marco de la I Asamblea Nacional de Arquitectura (I. ASA), celebrada en junio de 1939, y que tenía el significativo título de «Madrid, capital Imperial».

Argumenta L. Pérez Minguez que Madrid, como capital del Nuevo Imperio, tenía una doble función que cubrir: una en el ámbito exterior y otra en el ámbito nacional, y esta doble función debía expresarse en forma plástica.

La «misión internacional de capitalidad», se concretaba en dos funciones complementarias: una, de «organización y dignificación de las representacio-

nes extranjeras», y otra, de «hospitalidad y recepción espectacular de huéspedes de honor».

La primera función se resolvería reuniendo todas las representaciones extranjeras oficiales en un organismo urbano, mientras que el alojamiento de huéspedes de honor requería una residencia especial para su alojamiento y un SISTEMA DE VÍAS DE RECEPCIÓN O TRIUNFALES, «articulado en los campos de grandes asambleas y concentraciones militares».

Estas necesidades, pues, deberían tenerse en cuenta en el estudio del trazado general de vías y espacios libres.

Por su parte la misión de capitalidad en el ámbito nacional, entendida como «función rectora y unificadora de la totalidad nacional», se plasmaba en tres grupos: el formado por el palacio-residencia del jefe del Estado y dependencias complementarias; el de Ministerios y Jefaturas Nacionales y, por último, los edificios representativos del Partido y Centros Directivos de la Cultura Nacional.

Estos grupos se ordenarían creando un conjunto total, o, al menos, en fácil relación mutua, señalándose como sectores más adecuados para el emplazamiento de los organismos nacionales de Capitalidad, el Manzanares, el Prado y, en último término, el Abroñigal.

Pérez Minguez sostiene que el Prado se debe conservar y valorar como «vía triunfal y espectacular» y que su articulación y enlace con la zona representativa del Manzanares constituía un problema de «gran interés para el trazado general viario de Madrid».

¹ PÉREZ MÍNGUEZ, L.: «Madrid, capital Imperial». Asamblea Nacional de Arquitectura. Sección Servicios Técnicos de FET y JONS, Madrid, 1939.

Es necesario puntualizar dos cosas: 1) que el propio Pérez Minguez era consciente del contraste brutal que suponían tales propuestas, sólo apuntadas aquí las relativas a Capitalidad, respecto a la realidad del momento (1939), aunque él justificaba su mantenimiento basándose en el carácter de modelo de Madrid: «Madrid, centro de gravedad y geográfico de España, es también, en la actualidad, el centro de las miradas de la nación entera... nuestra actuación será norma que impondrá el ritmo febril que necesita España en su reconstrucción».

En segundo lugar hay que señalar que sus propuestas no tuvieron ningún eco en la Asamblea y, de hecho, al término de la Conferencia, no se presentó ninguna sugerencia al tema desarrollado. Nadie, fuera del ámbito oficial, parece preocupado por aportar ideas en torno a la «misión de capitalidad Imperial de Madrid».

En 1939 se publica también otro documento importante: «Ideas generales sobre el Plan Nacional de Ordenación y Reconstrucción» (P.N.R.)², con un apartado dedicado a «Madrid, capital Imperial».

En este documento se incide también en la necesidad de constituir una «vía de contemplación» de Madrid ante su fachada, como un elemento más de «dignificación de la ciudad». Se proyectaba, pues, en la ladera del Manzanares, «fachada representativa», y tendría una enorme importancia por corresponder al acceso de honor de la ciudad. El cruce de esta vía con la «vía procesional», constituiría el «centro neurálgico representativo de las comunicaciones españolas».

Un año más tarde, Iribas de Miguel, Ingeniero Jefe de la Sección de Ingeniería de la Oficina Técnica de la Junta de Reconstrucción de Madrid, encargada de formular el Plan de Urbanización de la ciudad³, declaraba que era preciso que Madrid tuviese «accesos de Imperio, amplias arterias que pongan en comunicación fácil el corazón de España con el resto de la Nación», aunque ya se reconocía que este tipo de proyecto supondrían unos presu-

puestos muy elevados, «quizá incompatibles con el criterio de economía y restricción impuesto por la guerra».

En el 41 el sistema de «accesos de carácter político», como los denomina Pedro Bidagor⁴ queda totalmente configurado y junto a las seis grandes rutas de que contaba la Red Nacional de Carreteras⁵ y su complemento con los dos anillos de circulación previstos, se proyectan la «Vía de la Victoria», que sería la entrada principal establecida en la fachada representativa; la «Vía Europa», prolongación de la Castellana, y la «Vía del Imperio», prolongación de Paseo del Prado, que reúne todas las «rutas de carácter imperial: Portugal, Marruecos e Hispanoamérica».

Este esquema queda fielmente recogido en las directrices que marca el Plan General del 41⁶.

La «Vía de la Victoria» uniría directamente la fachada de Madrid con el Salón del Carro Garabitas y sería el acceso de honor desde El Escorial y el Monumento de La Victoria. Además sería el acceso de los Centros Deportivos de la vecindad de la Casa de Campo⁷.

La «Vía de Europa» coincidía con el acceso de la carretera Irún, por lo que ésta se ha proyectado y se empieza a ejecutar con 100 metros de anchura. La carretera de Francia por Barcelona tenía enlace previsto para poder entrar en la ciudad por esta vía.

La «Vía del Imperio» se formaba mediante la desviación de la carretera de Andalucía para alcanzar Atocha, sin pasar por el Paseo de las Delicias. Se realizaría modificando la estación de Atocha,

⁴ BIDAGOR, P.: «Orientaciones sobre la reconstrucción de Madrid», Dirección General de Regiones Devastadas, Madrid, 1941.

⁵ Las seis grandes rutas con que contaba la Red Nacional de Carreteras eran: Madrid a Francia por Irún; Madrid a Francia por Barcelona; Madrid a Valencia; Madrid a Cádiz; Madrid a La Coruña; Madrid a Portugal y Badajoz. Estos accesos radiales estaban enlazados por los anillos de circunvalación. El primer cinturón era el constituido por la Vía de Abroñigal, la Vía del Manzanares, y la transversal del Norte por el Arroyo de los Pinos. El segundo anillo tenía el carácter de vía comarcal de enlace entre los pueblos satélites: Fuencarral, Hortaleza, Canillas, Canillejas, Vicálvaro, Villaverde, Carabanchel, Cuatro Vientos, Pozuelo, El Plantío y El Pardo.

⁶ Junta de Reconstrucción de Madrid, «Ordenación General de Madrid», Madrid, 1942.

⁷ DIÉGUEZ PATAO, Sofía: «El barrio de Argüelles y la fachada representativa», II Simposio de Urbanismo e H.^a Urbana en el Mundo Hispánico, Ed. Univ. Complutense, Madrid, 1985.

² Servicios Técnicos de FET y JONS, «Ideas generales sobre el Plan Nacional de Ordenación y Reconstrucción». Servicios Técnicos de FET y JONS, Madrid, 1939.

³ IRIBAS DE MIGUEL: «Plan de accesos de Madrid», Archivo de Obras Públicas, 163-70.

estableciendo su viaducto sobre sus vías y empalmando con la carretera a la salida de la vía del Abroñigal. En este acceso se reunían la ruta de Portugal, África e Hispano-América⁸.

No se ignoraba que estas vías eran de difícil ejecución por su elevado coste: «Estas son realmente las de mayor coste por la suntuosidad y magnificencia, con que hay que realizarlas si se quiere que cumplan su misión, y probablemente no se podrán realizar, hasta que España logre el bienestar económico que precisa»⁹.

La mención de estas vías de carácter representativo va desapareciendo a medida que avanzan los años y sólo en el resumen del Plan de Ordenación de 1941, que se publica en la Revista *Gran Madrid* de 1953¹⁰ se cita «un acceso excepcional, de carácter representativo que ligue la fachada de la ciudad con la Casa de Campo y constituya en su día la entrada de honor».

Es muy significativa y clarificadora la opinión que estos proyectos habían despertado en los ambientes profesionales en los primeros años 40. Citamos a este respecto unos párrafos de Jesús Tribas:

«Estos accesos han sido calificados por algunos, y por mi en un principio, como el producto de la fantasía desbordante de algunos arquitectos jóvenes. Sin embargo, cuando se creó la Junta de Reconstrucción se encargó a esos arquitectos e ingenieros la redacción del Plan de Madrid, del Madrid que ellos soñaron; entonces fue, precisamente, cuando surgió la idea de estos monumentales accesos, como consecuencia lógica del proyecto de la fachada de Madrid. Esta fachada que empieza en los barrios bajos, donde se encierra lo más castizamente madrileño, sigue luego la Almudena. El Palacio Real y el cuartel de la Jontaña, que son los símbolos de esos tres pilares: Dios, Patria y Rey, entre los cuales se ha venido deslizando la Historia de España, y termina, finalmente, con el maravilloso balcón de Rosales, desde el cual se divisa a la puesta del sol un hermosísimo paisaje. Para comprender esto es preciso haberse asomado a ese mirador y tener una sensibilidad capaz de captar la emoción del paisaje. Pues lo mismo digo de este proyecto, calificado de fantástico; para poder comprenderlo se precisa una preparación técnica y artística que no está al alcance de todos. Creo que es necesario mantener este proyecto, aunque no sea más que como un ideal de lo que puede y debe ser Madrid»¹¹.

⁸ IRIBAS DE MIGUEL, J.: «La denominada “Vía de África y América”. Vid., «El futuro Madrid», I.E.A.L., 1945, pág. 88.

⁹ Plan, «Plan de accesos de Madrid», Archivo de Obras Públicas, 163-70.

¹⁰ Planeamiento, «Planeamiento urbanístico de Madrid», en *Revista Gran Madrid*, núm. 23, 1953, pág. 16.

¹¹ IRIBAS, Jesús: «Los accesos y la ordenación ferroviaria», en *El futuro Madrid*, I.E.A.L., Madrid, 1945, pág. 88.

Ya hemos señalado en diversos trabajos de investigación¹² como es una constante, y en este ejemplo concreto de las «vías de carácter representativo» también lo es, la dicotomía existente entre teoría y práctica urbana.

Por una parte, nos encontramos las formulaciones teóricas acompañadas de toda una parafernalia propagandística vehiculizada a través de la prensa diaria, la prensa no especializada, que se hace eco de los proyectos más triunfalistas, elaborados en los ambientes profesionales vinculados al Régimen y, por otra, nos encontramos una práctica urbana de décadas posteriores, en abierta contradicción con la teoría.

Desde esta perspectiva es fácil comprender el proyecto de «Vías triunfales» que proporcionarían a la ciudad unos ejes monumentales capaces de impresionar a propios y extraños. Recuérdese el inicial proyecto de urbanización de la prolongación de la Castellana, o las actuaciones puntuales —esas sí realizadas— en la entrada de La Coruña: el Arco de Triunfo de la Moncloa, de López Otero, y el Monumento a los Caídos de Herrero Palacios.

¿Fue su elevado costo el que impidió que se llevasen a cabo?

Recordemos como en todos los testimonios de la época se hacía alusión a este aspecto como un inconveniente para efectuar las Vías representativas.

Pero aunque es evidente que existía un problema de tipo político que podía dificultar las realizaciones espectaculares, nos inclinamos más por apoyar como fenómenos determinantes de su no realización, por una parte una incapacidad política de la Administración por controlar a la iniciativa privada que, en el aspecto concreto que nos ocu-

¹² DIÉGUEZ PATAO, S.: «Nueva política, nueva arquitectura (1939-45)», *Rev. Arquitectura*, núm. 199, 1976. *Ídem*, «Aproximación a la posible influencia de los modelos alemán e italiano en la arquitectura española de postguerra». I Simposio de Urbanismo e H.^a Urbana. Ed. Universidad Complutense de Madrid. *Ídem*, «Arquitectura y urbanismo durante la autarquía», en *Arte del Franquismo*, Ed. Cátedra, 1981. *Ídem*, «La Avenida del Generalísimo Madrileña: los años cuarenta», *Rev. Storia della città*, núm. 23, Roma, 1982. *Ídem*, «El barrio de Argüelles y la Fachada Representativa». II Simposio de Urbanismo e H.^a Urbana en el Mundo Histórico, Ed. Universidad Complutense de Madrid, 1985. *Ídem*, «Canalización y urbanización del Manzanares: Plan General de Ordenación de Madrid (1941) y Plan Mendoza (1943)», *Rev. Villa de Madrid*, 1986.

pa, se va a oponer tanto al proyecto inicial de urbanización de la prolongación de la Castellana, como a una reordenación del Barrio de Argüelles, que eran lesivos para sus intereses especulativos.

Por otro lado tenemos la sospecha de que este aspecto, como todos los vinculados al capítulo de Capitalidad, era una ganga propagandística dirigida a satisfacer y mantener enfervorizadas a las masas pequeño-burguesas —ya convencidas— y actuar como pantalla de ocultación de una realidad sórdida.

No pudiéndose concretar el tema de los «accesos representativos», la labor que se hizo fue de *ocultamiento* de los suburbios periféricos que se habían ido creando a lo largo de las carreteras mediante bloques «pantalla», cuando no se podía dar un nuevo trazado a la carretera desviándola de esas zonas.

En último término podemos considerar las «Vías representativas» como añadidos decorativos con una incidencia anecdótica en un Plan General que, en esencia, hunde sus raíces en la tradición urbanística anterior, en concreto, en las elaboraciones de S. Zuazo.