

LA SINGULARIDAD DE LA GRAN VÍA EN LA CENTRALIDAD MADRILEÑA. PROCESOS DE HOMOGENEIZACIÓN Y RESISTENCIA.

Cristina FERNÁNDEZ RAMÍREZ

cristinafrez@yahoo.es

Arquitecta urbanista. Doctoranda en el Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid.

Isabel GONZÁLEZ GARCÍA

isb.gonzalez@telefonica.net

Arquitecta urbanista. Profesora asociada en el Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid.

Nerea MORÁN ALONSO

nerea.moran@gmail.com

Arquitecta urbanista. Doctoranda en el Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid.

RESUMEN

La Gran Vía de Madrid nace con la voluntad de ser un centro emblemático de la ciudad a través de la incorporación de una estructura cosmopolita en un tejido cotidiano. Esta condición le ha permitido vivir en un equilibrio inestable basado en la pluralidad y complejidad de su composición. Centro comercial, mercantil y de ocio de un gran espectro social, está sufriendo una serie de cambios sujetos a dinámicas globalizadoras.

La ciudad de Madrid ha multiplicado sus espacios centrales y los ha tematizado. Este proceso de uniformización de los puntos de atracción metropolitanos está incidiendo con especial fuerza en aquellos lugares históricos como el que nos ocupa, que partían de una complejidad integral, tanto en la diversidad de usos, en el rango de estos como en el espectro social que cubrían. La pérdida de lo diverso es uno de los efectos de un proceso cada vez más claro de homogeneización de un espacio central, que se ve reforzado por la incorporación de patrones de consumo cada vez más especializados relacionado con la creación de personaje social (moda, complementos, perfumería...). La colonización del comercio de grandes operadoras en un escenario privilegiado como lo es la Gran Vía, tiene efectos devastadores sobre la movilidad, el patrimonio o la calidad de la escena urbana, intentando implantar el modelo de los centros comerciales periféricos.

En la comunicación se describen estos procesos, así como los valores de resistencia que hacen que Gran Vía sea un espacio de complicada simplificación y permiten que el proceso normalizador se contenga. Estos valores son principalmente la singularidad del sustrato construido (edificios híbridos) y la fuerza de la imagen icónica arraigada en el imaginario colectivo que representa Gran Vía.

1. EL ORIGEN DE LA GRAN VÍA DE MADRID

La Gran Vía de Madrid nace con la voluntad de ser un centro emblemático de la ciudad a través de la incorporación de una estructura cosmopolita en un tejido cotidiano. La apertura de una nueva estructura urbana en un tejido histórico que incorpora nuevas actividades y funciones es algo semejante a lo que ocurrió en los bulevares de París.

El proyecto surge como un gran eje, generando una estructura de centralidad y modificando el tránsito de la ciudad, ya que crea una conexión entre barrios nuevos con el centro de la ciudad y entre sí, concretamente el nuevo “ensanche” de Ferraz y Princesa con el ensanche del barrio de Salamanca. El papel de conexión viaria está ligado de un modo inseparable a sus actividades y justifica la presencia de sus edificios híbridos, que aunque se podrían interpretar como una versión madrileña de los edificios “de avenida” americanos, lo cierto es que constituyeron una novedad en el tejido de la ciudad.

El papel de vía de conexión junto con la función de centralidad forman un todo inseparable, de tal modo que descomponerlo tendría graves consecuencias sobre el funcionamiento no sólo del ámbito de Gran Vía, sino de toda la ciudad.

La creación de Gran Vía como un puente entre el este y el oeste pretendía consolidar el centro urbano. Entre las razones de su apertura figura en primer lugar descongestionar la Puerta del Sol, que aún se consideraba el verdadero centro de la ciudad y lugar de paso inevitable. También se trataba de que desaparecieran “calles y casas insalubres, lóbregas y antihigiénicas”. El trazado de la Gran Vía cumplía además funciones de descongestión del viario del viejo centro de la ciudad, y aunque pretendía enlazar las estaciones ferroviarias de Príncipe Pío y Atocha, lo cierto es que tal conexión contaba con otras alternativas más directas.

El proyecto originario contaba con tres tramos; la realización definitiva hizo adaptaciones del trazado, de forma que la conexión entre los tramos se realizó mediante dos espacios singulares: la Red de San Luís que articula el primer tramo con el segundo en el gran cruce del centro de Madrid, sobre la bifurcación de Hortaleza y Fuencarral; y la plaza de Callao, que articula en una rótula de gran complejidad los tramos segundo y tercero sobre la calle de Preciados hacia la Puerta del Sol. Red de San Luís, Callao y Sol constituyen los tres vértices sobre los que se apoya el armazón de la centralidad tradicional de Madrid, que funcionó casi en exclusiva hasta mediados del siglo pasado. La longitud total de la Gran Vía es de 1.316 metros. Su primer tramo discurre desde Alcalá a la Red de San Luís, tiene 400 metros de longitud y es el de menor sección con una anchura de 25 metros. El segundo entre Red de San Luís y Callao, es el más corto con 360 metros y una anchura de 35 metros, es conocido como el salón de la avenida por su desarrollo ligeramente horizontal y en su día fue considerado como un fragmento de bulevar. El tercer y último tramo de 556 metros es el que une Callao con Plaza España y tiene también 35 metros de anchura. Son tres piezas consecutivas que guardan una considerable homogeneidad pero también ofrecen una diversidad de contenidos que han ido forjando la riqueza formal y de actividades de la Gran Vía.

El primer tramo denominado en origen Avenida de Conde de Peñalver (el alcalde en aquel momento), seguía sensiblemente la calle de san Miguel y su apertura supuso la demolición de edificios notables, además de la desaparición de numerosas calles. En este tramo se encuentra el Oratorio del Caballero de Gracia, que obligó a adaptar la alineación de la avenida, siendo el único edificio que sobrevivió en el ámbito afectado por las demoliciones. Los edificios se construyeron de un modo simultáneo, rematados por el Círculo Mercantil, que se termina en 1924. Esta avenida tenía ya desde el principio una vocación comercial expresada claramente en las tipologías edificatorias, que incluyen también oficinas y viviendas de renta alta.

El segundo tramo que se denominó avenida de Pi i Margall se desarrolla desde septiembre de 1917 a principios de 1921, -aunque la entrega definitiva es en 1927-, sólo tres años después que el primer tramo, lo que significa que se hicieron prácticamente a la vez. Este tramo, que se traza siguiendo el eje de Jacometrezo, tenía cierto aire de bulevar, con aparcamiento de coches en el centro de la calzada en una especie de andén central. En este tramo se realizan obras de autores consagrados (Palacios, Zuazo y Muguruza entre otros) destacando el edificio de Telefónica, o el teatro Fontalba, que inaugura la función de espectáculos de amplio espectro social que va a caracterizar esta calle. Es interesante, por otra parte, el hecho de que Jacometrezo y otras calles desaparecidas tenían funciones de cierta complejidad propias de una estructura de centralidad muy evolucionada que hasta cierto punto, han quedado latentes en el tejido remodelado y han resurgido adoptando formas modernas en el espacio de las traseras de la avenida (ROCH, 2009).

El tercer y último tramo conocido como avenida de Eduardo Dato se comenzó en 1925 y las obras se realizan en las mismas fechas que el tramo anterior. La construcción de los edificios de este tramo se dilató en el tiempo, hasta finales de los años 40, cuando la Compañía Metropolitana

construye el complejo “Los sótanos” que ocupa una gran manzana entre la Gran Vía y la calle de Isabel la Católica. Este conjunto que se mantiene parcialmente en la actualidad, contaba con un programa muy complejo en el que se mezclaban hotel, teatro-cine (Lope de Vega), sala de exposiciones, oficinas y viviendas. Por último, en la década de los 50 comienza la remodelación de la Plaza de España y se construye el Edificio España (en 1953) concebido como el edificio más alto de Europa en su momento; y rozando la década de los sesenta, la Torre de Madrid que remata la avenida por su extremo oeste.

En la actualidad los tres tramos presentan un carácter diferenciado, debido a las actividades económicas que predominan en cada uno de ellos. El primero tiene una función más institucional; en él se concentran sedes bancarias y edificios de la administración, junto a persistencias del comercio tradicional y es además el tramo en el que mayor número de nuevos hoteles se han creado modificando los usos de edificios concretos de la propia avenida. El segundo tramo es primordialmente comercial, en él la pérdida paulatina de los cines ha venido acompañada del aumento de las franquicias y cadenas comerciales, sobre todo de moda. El tercer tramo mantiene un carácter recreativo ligado a los espectáculos musicales, con la reciente reconversión de alguno de sus cines en teatros.

Los distintos tramos presentan rasgos característicos, como estructuras verticales en las que los usos se manifiestan formalmente, introduciendo un orden stratigráfico en el eje: zócalo mercantil y de ocio en planta baja, un cuerpo central de usos mixtos y una coronación históricamente asociada a la vivienda.

2. PROCESOS DE HOMOGENEIZACIÓN

El proceso de simplificación que están viviendo la Gran Vía y su entorno se enmarca en un contexto global de terciarización de los centros urbanos, que se orientan hacia modelos mercantilizados, en los que impera el comercio como forma de ocio, y en los que se desarrollan actuaciones de renovación con el fin de aumentar la afluencia del turismo. Las transformaciones en la estructura urbana son el reflejo de un modelo económico globalizado. En los espacios representativos de las grandes ciudades se repiten estructuras de centralidad basadas en el comercio de moda de consumo fácil y los fast-food, y apoyadas en la afluencia de turistas que acuden atraídos por el carácter icónico de estos espacios. Así, encontramos procesos similares en calles comerciales como Oxford Street en Londres, la avenida Ermou en Atenas, Nieuwstraat en Bruselas, o Times Square en Nueva York, en las que se repiten las mismas franquicias y cadenas comerciales, hoteleras y de restauración.

De este modo en el entorno de la Gran Vía se están perdiendo funciones históricas relacionadas tanto con tipos de ocio que han perdido protagonismo y que constituyeron un signo de identidad de este espacio desde su creación (cine), como con las necesidades del residente (comercio de proximidad). Las manifestaciones de esta tendencia simplificadora sobre el sistema urbano que constituye la Gran Vía se advierten en las transformaciones que se están produciendo en los usos y actividades, el espacio público, la movilidad, la escena urbana o el patrimonio edificado.

2.1. Transformaciones en los usos

La modificación en los usos es la transformación más obvia de los procesos mencionados. Es más llamativa en el Salón central pero también se produce en los otros tramos de la avenida y en el entorno, sus efectos principales están relacionados con:

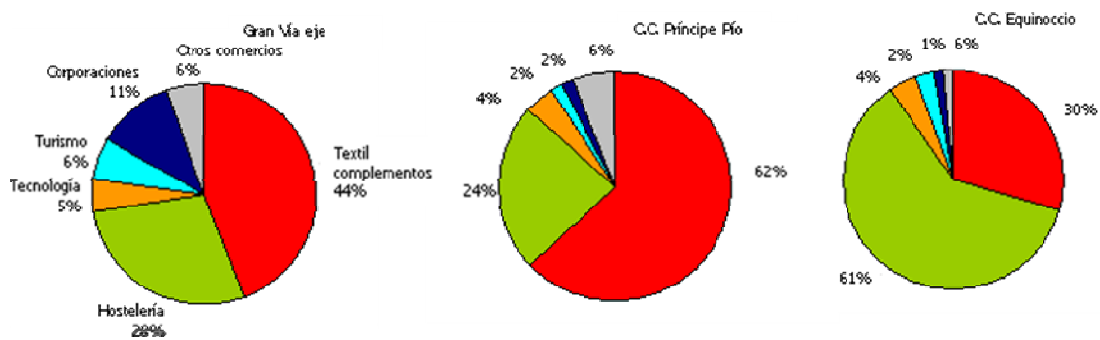
- La adaptación de la oferta comercial a un perfil de usuario concreto.
- La pérdida de funciones empresariales que han dejado su lugar a servicios comerciales y personales

- La pérdida de usos ligados a ocio, espectáculo y restauración tradicional.
- El aumento de los usos recreativos, comerciales o de hostelería relacionados con el turismo.
- La expulsión del residente por la eliminación de comercios de cercanía, dotaciones y servicios locales.
- Los procesos de gentrificación en el entorno.

2.1.1. Modelo comercial, hacia el centro comercial abierto.

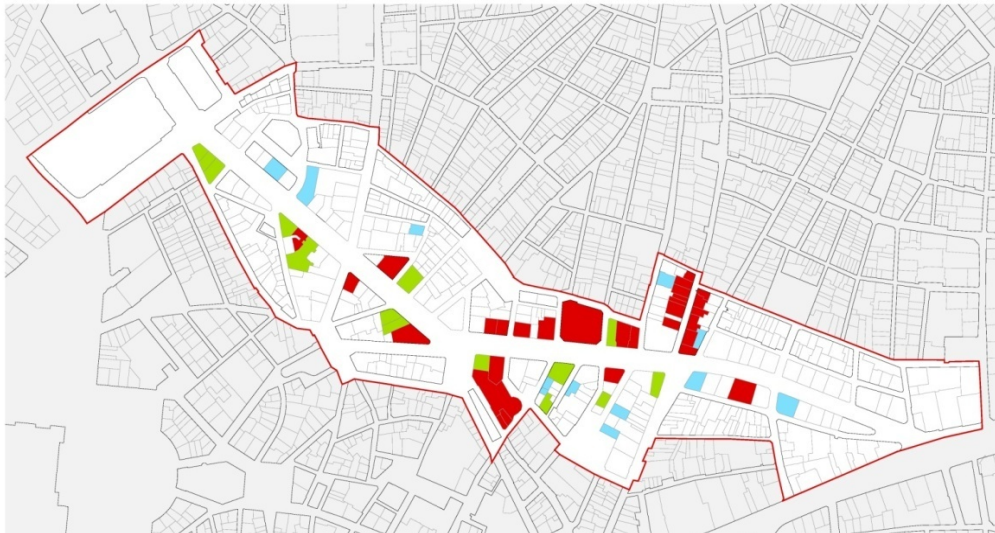
El diagnóstico realizado para el Plan Director de Gran Vía y su entorno (en elaboración)⁵, demostró que la presencia de comercios con proyección internacional, especialmente de moda o comida rápida, era semejante a la encontrada en centros comerciales privados periféricos, donde la proporción en los usos (número de establecimientos) es de un 60% de uso principal, normalmente moda u hostelería. Estudiando el eje completo de Gran Vía y teniendo en cuenta el distinto carácter de los tres tramos (instituciones / comercios / espectáculos) la proporción de comercios ligados a moda o creación de personaje social roza el 50%, lo que nos confirma la tendencia planteada.

Figura 1. Composición de actividades en Gran Vía y centros comerciales



Fuente: Elaboración propia

Figura 2. Densidad de cadenas por sector de actividad en manzana



Fuente: Plan Director Gran Vía y su entorno

⁵ Redacción del Plan: Sección de Urbanismo del Instituto Juan de Herrera en convenio de colaboración con la Oficina Centro del Ayuntamiento de Madrid

2.1.2. Modelo turístico.

El proceso de expansión comercial se ha desarrollado de un modo paralelo al incremento de establecimientos y actividades orientados al turismo, dirigido a visitantes tanto nacionales como internacionales. Así los teatros musicales actúan como elemento atractor que supera la escala metropolitana, y genera visitas de corta duración. El tipo de comercio y de establecimientos de restauración del eje Gran Vía son el reflejo de esta tematización. A todo ello se suma el hecho de que en los últimos años ha aumentado la oferta hotelera tanto del eje como de su entorno más cercano. Existen dieciséis hoteles de tres y cuatro estrellas y un número similar de hostales con fachada a Gran Vía. El entorno es un espacio tradicional de hostales y alojamientos de menor categoría que se está consolidando como una zona de hoteles con un perfil característico (diseño moderno, usuario joven, “hotel boutique”), creando una segunda línea de influencia de Gran Vía.

Ambos procesos (turismo y comercio) tienen consecuencias similares porque los dos generan un uso mercantil de la ciudad; en el caso del turismo aprovechando el escenario privilegiado que aporta la Gran Vía. Estos modelos están generando efectos especialmente llamativos tanto en la simplificación de usos como en el espacio público o el patrimonio construido.

2.2. Transformaciones en el espacio público y en el modelo de movilidad

En el último año se ha producido una profunda transformación en el espacio público y el modelo de movilidad de la Gran Vía, debido a distintas obras de remodelación en varias de las calles y plazas del entorno. Se han peatonalizado la calle Montera y la Red de San Luis, así como las calles Fuencarral y San Onofre, el entorno de la calle Ballesta, o la plaza de Callao y el último tramo de la calle Preciados. A eso hay que sumar las transformaciones en espacios cercanos como Sol y la calle Arenal, recientemente reformadas. Examinando los proyectos municipales se puede advertir que este proceso continuará, con la delimitación de nuevas áreas peatonales y de templado de tráfico, aumentando considerablemente lo que hemos denominado “isla peatonal”, como se puede comprobar en la figura 3.

La expansión de la isla peatonal transforma profundamente el modelo de movilidad. Con las remodelaciones de Callao y Red de San Luis y las peatonalizaciones viarias, se han eliminado o trasladado las cabeceras de los autobuses urbanos que recorren la avenida, y se han modificado las rutas de algunas líneas. Los efectos sobre la movilidad privada también son significativos, aunque se ha ordenado el tráfico de manera que se asegure el acceso a los aparcamientos públicos subterráneos situados en las plazas del entorno de Gran Vía, se producen conflictos en el encuentro con las áreas peatonales; a esto se debe sumar el hecho de que las actividades de carga y descarga o la existencia de aparcamientos privados en algunos edificios del entorno obligan al tráfico rodado puntual a circular sobre las áreas peatonales.

Aunque no disponemos aún de datos sobre los efectos que esto ha podido tener en las pautas de movilidad de Madrid, el hecho es que en el ámbito de Gran Vía se ha roto el equilibrio previo entre la accesibilidad por distintos modos de transporte, y por tanto ha cambiado la proporción entre los distintos tipos de visitantes, que optaban por el una modalidad u otra en función de su lugar de residencia, su edad, etc.

Figura 3. Evolución de la isla peatonal del entorno de Gran Vía



Figura 4. Remodelación de Callao



Fuente: Plan Director Gran Vía y su entorno

Con el aumento de la importancia del metro o de los trenes de cercanías, apoyado en la apertura de la estación de Sol y su futura salida en Red de San Luís, la hipótesis es que prevalece la condición de Gran Vía como referencia regional frente a sus facetas urbana y local, y se produce un incremento de los viajes cuyo motivo es el ocio frente al resto, tendencia contraria a la situación actual en la que casi el 80% de los viajes tienen origen en el municipio, y la mayor cantidad de desplazamientos se debe al trabajo (46% de los viajes con origen en la ciudad, 60% de los viajes desde otros municipios), frente a las compras y el ocio (28% Madrid, 16% otros municipios). (VEGA, 2010)

2.3. Transformaciones en la escena urbana y el patrimonio edificado.

En Gran Vía el valor patrimonial supera la escala arquitectónica, incorporando la dimensión urbana, debido a la importancia de las perspectivas que se generan en el eje y sus puntos de articulación, en ambos sentidos, y transversalmente en relación con los espacios que la rodean.

Determinados edificios poseen valor tanto por su propio diseño como por su función como hitos perspectivos que conectan visualmente los distintos tramos del eje, y actúan como referencia desde los espacios traseros.

Tanto las peatonalizaciones como los cambios de uso modifican la percepción de la escena urbana. En ocasiones esto supone una oportunidad para contemplar perspectivas de interés desde puntos de vista inaccesibles previamente, por ser de acceso restringido (primeras plantas o azoteas de los edificios del eje) o estar ocupados por el viario. Sin embargo las actuaciones llevadas a cabo en Gran Vía no han sido sensibles a los valores perspectivos, y amenazan la integridad del valor escénico del eje. Las prácticas habituales que distorsionan la calidad de la escena urbana están relacionadas con la publicidad y el tratamiento del zócalo comercial, con el mobiliario y el diseño urbano, y con las transformaciones en el patrimonio interior.

2.3.1. La publicidad

La proliferación de distintos tipos y escalas de publicidad alcanza en la Gran Vía una saturación que supone la banalización del espacio público, convertido en espacio publicitario. El desorden visual en las fachadas de la avenida es muy elevado, es producido principalmente los elementos publicitarios de las actividades económicas y comerciales que albergan los edificios, desde pequeños carteles y rótulos, a la ocupación completa de los vanos de fachada en varias plantas que realizan los medianos y grandes comercios. El extremo en este sentido son las lonas publicitarias sobre andamios de obra, habituales en el eje, que generan un fuerte impacto visual, tergiversando el paisaje urbano. Los elementos publicitarios no se integran en la composición de las fachadas, y su localización y orientación a menudo bloquean las perspectivas, priorizando la visibilidad del anuncio sobre la del edificio, como ocurre con las bandas perpendiculares a la fachada del Palacio de Altamira (Flor Alta,8), e incumpliendo la ordenanza reguladora de publicidad exterior (ANM 2009/2). También el tratamiento de las marquesinas y frentes de los locales comerciales aumenta la segregación compositiva y la confusión en la lectura de las fachadas, imponiendo la imagen corporativa de los comercios y empresas sobre la especificidad de lo construido, y empobreciendo de este modo la variedad escénica del eje.

Figura 5. Tipos de publicidad en Gran Vía.



2.3.2. El diseño urbano

El modo de implantación del mobiliario urbano en la avenida también contribuye a la pérdida de calidad del ámbito de Gran Vía, en el que encontramos elementos de mobiliario y señalética redundantes, innecesarios, en mal estado de conservación, o que obstaculizan el tránsito peatonal. En concreto se advierte una acumulación de señales y elementos de información turística a lo largo de todo el eje. La superposición y agrupación de quioscos, salidas de metro, cabinas, luminarias, señales... constituye auténticas barreras visuales, que a menudo bloquean perspectivas de gran valor. A esto se debe añadir el uso del mobiliario urbano como soporte publicitario, y la heterogeneidad en el diseño, estilos y materiales de sus elementos, que no están unificados entre sí y que no se integran adecuadamente en el contexto urbano.

2.3.3. El patrimonio edificado

Finalmente es necesario destacar la pérdida patrimonial que está suponiendo la remodelación interior de edificios debida a los cambios de uso, especialmente en relación a la desaparición de escenarios y a la transformación de la estructura interior en edificios protegidos. El ámbito se encuentra dentro del Área de Planeamiento Específico del Centro Histórico, APE.00.01. dentro de la Zona 1 “Protección del Patrimonio histórico”, en su totalidad, lo que significa que nos encontramos con un espacio en el que el control normativo es elevado y cuyo objetivo es mantener los valores históricos que lo han conformado. A efectos de ordenación la zona se divide en seis grados, que tienen distintas condiciones de desarrollo o intervención. La totalidad de los edificios de la calle Gran Vía se encuentran recogidos dentro del grado 5: parcelas ocupadas por edificios que constituyen una singularidad en la trama urbana, bien por sus valores histórico-artísticos, por sus características constructivas, de catálogo, o su uso.

Pese a lo aparentemente complejo de la tramitación de los cambios de uso y el desarrollo de operaciones de reestructuración de la edificación, se ha producido un número muy significativo de éstas. Desde la aprobación del vigente Plan General, en la Gran Vía se han desarrollado 23 Planes Especiales, de los que se han aprobado 13, lo que significa una transformación notable de los usos existentes. Mención especial merece la transformación de las salas de exhibición cinematográfica. Aunque inicialmente protegidas por su inclusión en el “Área de Actividad Cultural Preferente”, tras la “Modificación Puntual del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid relativa a la vinculación del uso de cines prevista por las Normas Urbanísticas para determinadas salas de exhibición cinematográfica” (B.O.C.M. martes 4 de enero de 2005), que modifica este artículo en lo que afecta a la obligatoriedad de mantener el uso de cines y flexibilizando las condiciones para permitir el cambio de uso mediante la realización de un Plan Especial, han sufrido una paulatina desaparición, quedando en estos momentos tan sólo tres salas en funcionamiento.

La intervención en edificios con un interés patrimonial está regulada en cuanto a su arquitectura o volumetría, protegiendo integralmente elementos como la fachada, las escaleras o elementos de decoración significativos. Sin embargo los usos y la configuración de los espacios que los recogen se ven alterados con frecuencia, produciéndose la desaparición de escenarios y salas de fiestas, así como de la distribución interior de edificios de una gran complejidad tipológica. La transformación más habitual es en comercios que buscan una buena localización y valoran la excepcionalidad de los edificios que les acogen, pero suelen mostrar poca sensibilidad en sus remodelaciones por temas espaciales, siendo habitual la eliminación de todas las particiones interiores o la cubrición de las cristaleras en fachada con publicidad opaca.

2.4. Hacia un modelo de centro “de excepción”, que no excepcional.

En resumen, podríamos describir la deriva de los últimos años como un proceso de simplificación tanto social como funcional y simbólica. Los espacios complejos se mueven en situaciones de equilibrio frágil que permiten su apropiación por parte de un amplio espectro de la población. Como hemos explicado, estos equilibrios se han roto en aspectos como la movilidad, la variedad de funciones o la proporción visitantes-residentes, inclinándose hacia modelos que potencian la monofuncionalidad. El sistema urbano de Gran Vía está pasando de ser un centro complejo y representativo de muchas realidades a un lugar para un visitante de paso.

El modo en que se atiende a problemas propios de este tejido sigue la lógica del consumo, incluso en los espacios de carácter más residencial dentro de los que se inserta la avenida. Así al déficit de espacios verdes y de equipamientos, se responde con una renovación de espacios públicos que no está pensada para el residente, sino para el consumidor; o con el aumento de equipamientos singulares de escala metropolitana que no responden a las necesidades locales, mientras las carencias en las viviendas se resuelven con rehabilitaciones selectivas que generan procesos de gentrificación.

Se podría decir que los proyectos de mejora de la movilidad, renovación de edificios, iniciativas comerciales, etc, se encaminan a la creación de un espacio de excepción, destinado a cierto tipo de visitante y consumidor, en el que no tiene cabida la diversidad social (de edad, condición económica...) ni de usos (residencia, estancia, descanso...). Sin embargo se producen paralelamente otros procesos que contrarrestan esta tendencia y que se apoyan en distintas cualidades espaciales que facilitan la emergencia de fenómenos de resistencia en este entorno dinámico y variable.

3. VALORES DE RESISTENCIA

La tendencia a la simplificación de la diversidad de la Gran Vía se ve frenada por la complejidad de su estructura urbana, que se manifiesta en distintos aspectos tanto físicos como económicos y sociales.

Uno de los componentes de la complejidad urbana es el concepto de variedad que se puede ordenar en tres categorías:

- “- Variedad del soporte físico. Diversidad del tejido urbano, de las tipologías edificatorias y de los espacios libres.
 - Variedad social y cultural. Composición y estructura demográfica (edad, sexo, procedencia), grupos sociales y redes formales e informales, variedad de actividades culturales e iniciativas sociales.
 - Variedad de actividades. Gama amplia de actividades económicas, mezcla de usos.”
- (GONZÁLEZ, 2010).

La variedad de la Gran Vía viene dada en primer lugar por su inserción sobre un tejido urbano de escala doméstica, al que atraviesa y con el que mantiene una relación de equilibrio precario. La ruptura entre la realidad física del eje y sus traseras se manifiesta en muchas ocasiones dentro de una misma manzana, por la diferencia entre los edificios con fachada a la Gran Vía y los demás, o por el tratamiento de las fachadas traseras. A esto hay que sumar la realidad social de los barrios, cada uno de ellos con características concretas.

Por otra parte, ciñéndonos estrictamente al eje, el componente de variedad viene dado por la configuración interna de los edificios. El proyecto de la apertura de Gran Vía, a pesar de contar con una imagen unitaria y estar construido en un corto período de tiempo, incorporó tipologías capaces de contener una multiplicidad de usos y funciones que reproducen una ciudad en vertical (edificios mundo).

La variedad de actividades y del soporte físico ha permitido históricamente que el ámbito de Gran Vía sea un lugar en el que confluyen distintos perfiles de ciudadano, y en el que la posibilidad de contacto entre distintos agentes económicos y sociales es mucho mayor que en espacios monofuncionales y homogéneos. La potencialidad de que se produzca el encuentro y el intercambio de información entre sus agentes aumenta la complejidad del sistema urbano, permitiendo una alta capacidad de reacción y adaptación de la estructura ante los cambios.

3.1. El edificio mundo

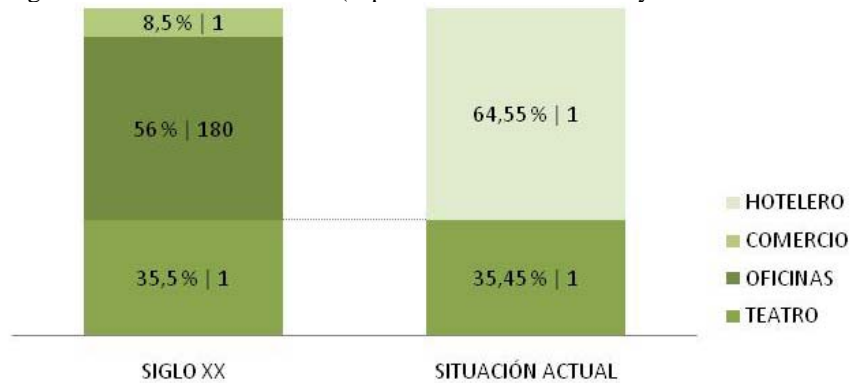
Una de las características del eje es el gran número de edificios híbridos y con espacios únicos en la ciudad como escenarios o salas de exposiciones. Se han estudiado cinco ejemplos que ilustran el abanico de situaciones que se producen de un modo habitual en la Gran Vía, atendiendo a las derivas que se han explicado anteriormente.

Los siguientes gráficos se han elaborado a partir de los registros catastrales, la consulta de los proyectos originales para estimar las superficies destinadas a cada uso y el trabajo de campo realizado en enero de 2009 para definir los usos y actividades de los edificios de la Gran Vía, dentro de los trabajos preparatorios del Plan Director de Gran Vía y su entorno, actualmente en elaboración.

3.1.1. Simplificación por uso asociado al turismo.

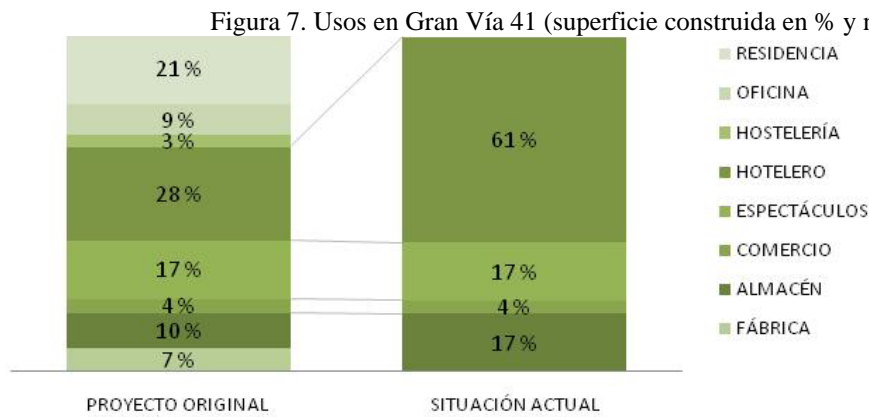
Gran Vía 66. Este edificio contaba con una configuración muy compartimentada en la que convivían oficinas de distintas dimensiones (180, según el dato de catastro), el 30% de menos de 20 m² y entorno al 70% entre 20 y 50 m², existiendo alguna de mayor tamaño (490 m²). También mantenía la imagen tradicional del zócalo comercial y un teatro con acceso desde la fachada principal. Este edificio ha sido recientemente reformado y convertido casi por completo en un hotel (64,55% de la superficie construida). Mantiene el teatro, pero ha perdido el zócalo comercial.

Figura 6. Usos en Gran Vía 66 (superficie construida en % y número de locales)



Fuentes: Catastro, trabajo de campo (2009) y documentación. Elaboración propia

Gran Vía 41. El Edificio Capitol se podría considerar el mayor exponente de edificio híbrido del entorno. El proyecto original incluía multitud de usos (residencia, oficina, hostelería, hoteles, comercio, teatro, cine, almacenaje y una fábrica de selz). Actualmente el hotel ha ocupado el 61% de la superficie construida y aunque se mantienen los usos de ocio y comercio, el edificio ha perdido gran parte de su composición diversa en altura.



Fuentes: Catastro, trabajo de campo (2009) y documentación. Elaboración propia

3.1.2. Desaparición de situaciones de oportunidad. Gran Vía 30, Edificio Fontalba y Gran Vía 42, antiguo Cine Avenida.

La desaparición de escenarios o espacios únicos ha sido una constante en la evolución de Gran Vía. El edificio Fontalba fue el primer teatro que abrió sus puertas en el eje y tras dos reformas se convirtió en un edificio de oficinas y perdió su escenario. Recientemente el Cine Avenida se ha convertido en un comercio de moda. En los dos casos el escenario se perdió a favor de un único operador que sustituye el uso y simplifica el edificio espacialmente, haciendo desaparecer un espacio singular.

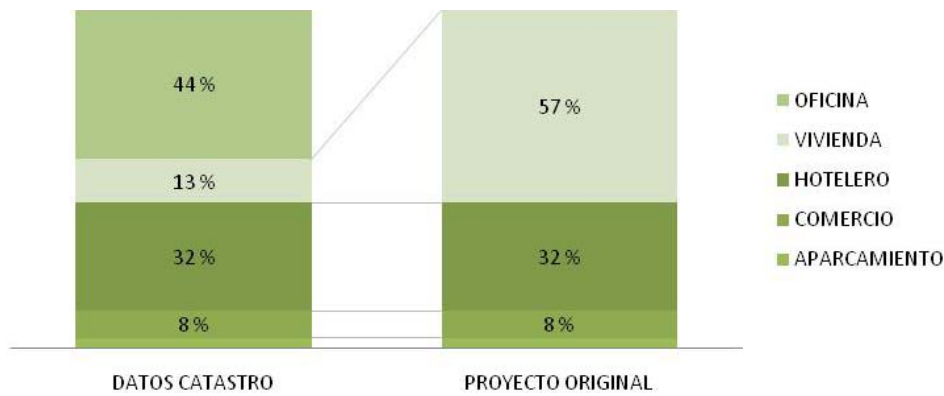


Fuentes: Catastro, trabajo de campo (2009) y documentación. Elaboración propia

3.1.3. La aparición del edificio residencial. Gran Vía 86, Edificio España, Gran Vía 48, antiguo Banco Atlántico y Gran Vía 5, Edificio Giralt.

Otro proceso reciente es la remodelación de edificios en los que se incorpora como uso mayoritario la vivienda. El Edificio España, actualmente en reforma, mantendrá el uso hotelero y comercial, eliminando todas las particiones interiores que correspondían a oficinas, despachos profesionales y vivienda para renovar la oferta residencial. El antiguo Banco Atlántico será sustituido por un edificio con una estructura de usos atípica en Gran Vía, ya que con un zócalo comercial y aparcamientos, proyecta un edificio exclusivamente residencial. Por último en el primer tramo del eje, el edificio Giralt se ha destinado a viviendas de alquiler totalmente equipadas aptas para estancias cortas.

Figura 9. Usos en Gran Vía 86 (superficie construida en % y número de locales)

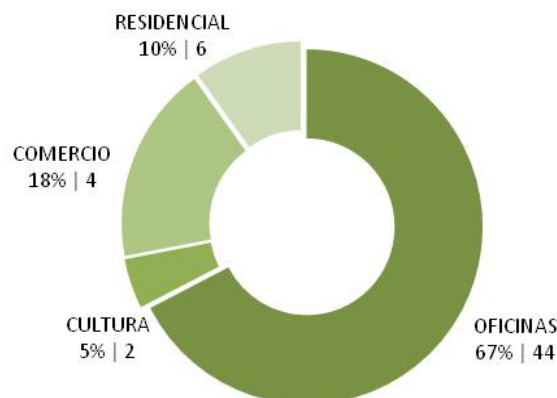


Fuentes: Catastro y documentación. Elaboración propia

3.1.4. Manteniendo la variedad. Gran Vía 55.

Este edificio pertenece a la manzana conocida como “Los Sótanos”, que fue proyectado como un complejo multifuncional que albergaba hoteles, teatro, cine, oficinas y galerías comerciales. Aunque se ha perdido el uso de los sótanos que daban nombre al conjunto y durante mucho tiempo fueron un referente de modernidad, sigue manteniendo una amplia gama de funciones y una compartimentación que colabora a la diversidad de usuarios.

Figura 10. Usos en Gran Vía 55 (superficie construida en % y número de locales)



Fuentes: Catastro y trabajo de campo realizado en 2009. Elaboración propia

3.2. El poder simbólico y los procesos sociales

Uno de los principales valores de resistencia de la Gran Vía es la fuerza de su significado en el imaginario colectivo, ligado desde el primer momento a la idea del cosmopolitismo y la modernidad. A pesar de las transformaciones que ha experimentado a lo largo del tiempo la inercia de este significado es muy alta y ofrece una gran resistencia a la simplificación que llevaría a asociar Gran Vía únicamente a una función turística o comercial homogéneas.

La Gran Vía contiene una multiplicidad de referencias simbólicas. Es por una parte centro del poder institucional, siendo espacio de representación de órganos de la administración municipal y autonómica, así como de corporaciones, bancos y empresas (Prisa, Telefónica...). Es también símbolo popular, el espacio en el que se han representado los sueños y aspiraciones de la sociedad,

desde su época de esplendor como espacio emblemático del cine, y el lugar en el que surgen los primeros escaparates y centros comerciales, como lugar de creación del personaje social.

A la dimensión simbólica de Gran Vía tenemos que añadir la identidad diferenciadora de los barrios de su entorno, en los que se desarrollan procesos sociales y económicos que influyen en la avenida. Estos barrios presentan una composición social diversa. En ellos se producen fenómenos de envejecimiento de la población tradicional, y de aumento de la población inmigrante, junto a procesos de gentrificación.

Estos espacios son más permeables a la apropiación por parte de distintos grupos sociales y a la emergencia de procesos que escapan a la planificación, relacionados con la identidad de sus habitantes y de los colectivos que encuentran en ellos elementos de representación. El ejemplo más próximo de cómo pueden consolidarse tendencias de este tipo lo constituye Chueca, cuya renovación física en las últimas décadas ha estado ligada a la renovación del imaginario respecto al barrio, y que en la actualidad constituye un foco de atracción para visitantes. Procesos similares se están iniciando en el entorno de la Corredera Baja de San Pablo, con renovaciones comerciales y residenciales ligadas a Triball que tienen como objetivo la revalorización del área. En el ámbito del mercado de los Mostenses o la calle Leganitos encontramos procesos económicos de otro tipo, relacionados con la extensión de negocios puestos en marcha por la población inmigrante. Todas estas dinámicas del entorno pueden influir sobre el imaginario de Gran Vía, complementándolo o deteriorándolo.

4. CONCLUSIONES

En palabras de Agustín Hernández Aja, “cualquier reflexión sobre el hecho urbano debe partir necesariamente de la certeza de que actuamos sobre un espacio pluridimensional, construido de voluntades y redes superpuestas, sobre el que es necesario determinar acciones complejas que atiendan a más de una de las dimensiones perceptibles y que busquen catalizar nuevas dimensiones en su entorno. Desarrollando una ciudad estructurada en la que se articulen no sólo los intercambios económicos, sino todo el conjunto de intercambios posibles, sobre una estructura urbana que no busque la jerarquía de la segregación sino la fluidez de la relación.” (HERNÁNDEZ AJA, 2000). En este sentido las transformaciones que se han realizado en los últimos años en el entorno de la Gran Vía madrileña aparecen como proyectos ensimismados, unidimensionales y epidérmicos, pues no atienden a la complejidad del espacio y no consideran los efectos en las distintas dimensiones de la estructura urbana.

La capacidad de resistencia de Gran Vía como espacio de variedad urbana se debe a la conjunción de los motivos que se han expuesto en los puntos anteriores: la diversidad de espacios del sustrato físico que permite que se alojen actividades, funciones y usuarios variados. La fuerza del significado de Gran Vía en el imaginario popular hace que sea un lugar de deseo para un amplio espectro social, lo que ha estado ligado a la variabilidad espacial de las tipologías edificatorias, lo que ha permitido la apropiación del espacio por parte de población muy diversa que ha encontrado en los elegantes edificios del primer tramo o las pequeñas oficinas del tercero su ubicación. Esta situación casi única en la ciudad, se mantiene debido no sólo a la centralidad de máximo nivel de Gran Vía sino, sobre todo, a las múltiples oportunidades que ofrece su soporte físico que han permitido convivencias excepcionales.

Para seguir manteniendo valores propios de la Gran Vía como son la modernidad, la variedad o la complejidad, es necesario responder a todas las dimensiones que la componen, realizando actuaciones integrales. El objetivo es posibilitar la diversidad de actividades en un mismo soporte, creando espacios accesibles y apropiables por los ciudadanos y facilitando de ese modo la

generación de flujos de información y cohesión social. De este modo se protegerá el espacio de encuentro e intercambio entre lo distinto que ha sido tradicionalmente este espacio.

Las intervenciones deberían partir de un análisis de los equilibrios ya definidos que componen la Gran Vía, analizando la influencia de las propuestas sobre las distintas dimensiones de esta estructura. En este sentido sería imprescindible en primer lugar proteger la variedad de usos en los edificios del eje, controlando mediante los planes especiales no solamente la protección de elementos patrimoniales, sino también asegurando que no se simplifica su contenido. Tras analizar de un modo más detallado la composición de usos y espacios de algunos edificios representativos del eje, podemos concluir que fueron concebidos con la voluntad de generar una variedad de funciones que atrajesen al mayor número de perfiles posibles. Esta voluntad se ve apoyada por la incorporación de espacios de distintas escalas (superficie, renta, representatividad), que han permitido la convivencia de pequeños y grandes operadores. Es decir, el sustrato construido de Gran Vía favorece la variedad y es uno de sus principales valores.

En el espacio público del entorno se debe asegurar la existencia de un amplio repertorio de áreas estanciales y de paso, de distintas escalas, desde las calles comerciales a las plazas de barrio, de tal modo que puedan convivir las facetas metropolitana, urbana y doméstica de este área. Se debe igualmente prestar atención a las necesidades de la población local, evitando la desaparición del comercio de proximidad, facilitando las dotaciones y servicios y realizando un tratamiento de las traseras.

Las peatonalizaciones deberían formar parte de un plan integral que ordene el tráfico de toda la almendra central, resolviendo los encuentros entre calles peatonales y rodadas, y controlando el acceso de vehículos privados al centro sin olvidar la importancia del transporte público rodado, que es el más accesible para un amplio número de grupos sociales (gente mayor, discapacitados...). En la génesis de Gran Vía se recoge la idea de creación de una estructura de conexión este oeste de la capital, por lo que eliminar el tráfico rodado en Gran Vía sería acabar con una de las componentes que la definen.

5. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- GONZÁLEZ, I. (2010) “A propósito de la variedad urbana”. *Simposio Desarrollo Ciudad y Sostenibilidad*. Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio, Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad Politécnica de Madrid, y Departamento de Arquitectura de la Universidad de La Serena, Chile.
- HERNÁNDEZ AJA, A. (2000) “La ciudad estructurada”. *Boletín Ciudades para un Futuro más Sostenible* nº 15. *Calidad de vida urbana: variedad, cohesión y medio ambiente*. En <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n15/aaher.html>
- ROCH, F. et al. (2010) *Plan Director de Intervención en el eje de Gran Vía y su entorno* (en elaboración). Instituto Juan de Herrera y Oficina Centro del Ayuntamiento de Madrid. No publicado
- VEGA, P. (2009) “Informe diagnóstico sobre movilidad en el entorno de Gran Vía”. *Plan Director de Intervención en el eje de Gran Vía y su entorno* (en elaboración). Instituto Juan de Herrera y Oficina Centro del Ayuntamiento de Madrid. No publicado