

CUADERNOS HISPANOAMERICANOS

Javier García G. Mosteiro

El eje de la Castellana, escaparate
de la arquitectura madrileña contemporánea

Publicado en Cuadernos Hispanoamericanos
Número 562 (Abril 1997)

El eje de la Castellana, escaparate de la arquitectura madrileña contemporánea

En 1929 el Ayuntamiento de Madrid convocó un concurso para el desarrollo urbano; con su fallo se certificaba el cambio —un giro de noventa grados— en el eje de crecimiento de la ciudad. Desde sus comienzos, el centro de Madrid se había ido desplazando hacia el Este, siguiendo el discurrir de las calles Mayor y Alcalá; con el proyecto ganador —del arquitecto Secundino Zuazo— se materializaba una aspiración ya latente desde tiempo atrás: crecer según el eje que apuntaba el Paseo de la Castellana. Naturalmente, a partir de ese momento, éste fue colmándose de la más representativa —y mucha de la mejor— arquitectura madrileña de este siglo; pero ya contaba con un espléndido pasado: ¿acaso albergaba mejores expectativas que las que nuestros días han deparado?

Este eje se constituye en una vaguada —el arroyo Castellana— que recorre de norte a sur la ciudad y en la que ésta detenía, hasta no hace mucho, su crecimiento: la característica forma de diábolo del casco histórico de Madrid es la que se dibuja entre esta barrera y la opuesta del Manzanares. Desde antiguo, la humedad del paraje había garantizado la abundante vegetación y propiciado su uso como prados de la villa; más allá (tal como lo vemos en el plano de Texeira, de 1656) sólo existía la posesión real del Retiro y algunos notables conventos y edificios religiosos suburbanos; éstos habían dado nombre a los distintos tramos, de sur a norte: Prado de Atocha, Prado de San Jerónimo, Prado de los Agustinos Recoletos (hoy todavía reconocibles: Atocha-Neptuno-Cibeles-Colón).

Como es sabido, fue en el reinado de Carlos III cuando, en el marco de un ambicioso proyecto para las rondas de la ciudad, se decidió embellecer los «prados de Madrid» y transformarlos en un exquisito paseo. El de Atocha —desde entonces Paseo del Prado— se ennobleció, de acuerdo al espíritu ilustrado del momento, con edificios destinados a la ciencia (Gabinete de Ciencias Naturales —hoy Museo del Prado—, Jardín Botánico y el cercano Observatorio Astronómico), todos ellos debidos al gran Villanueva; para el de San Jerónimo, Ventura Rodríguez concibió —en un programa iconográfico basado en fuentes monumentales— el Salón del

Prado; el Prado de Recoletos –lindante con las huertas de los conventos– continuó manteniendo su carácter tangencial.

Siguiendo la vaguada hacia el Norte, ya fuera del recinto urbano –en lo que es hoy la plaza de Emilio Castelar–, manaban las aguas («extremadísimas» por su claridad y frescor, según Cervantes) de la fuente Castellana. Aquí, para conmemorar la ascensión al trono de Isabel II, en 1833, levantó Javier de Mariátegui un célebre obelisco (hoy, como tantos otros monumentos madrileños, removido de su lugar) que remataba la prolongación del Prado de Recoletos llevada a cabo en aquellos años: una umbría y sugerente alameda, conocida en su momento como «Delicias de Isabel II» o –según más tarde prevalecería, nombrando el tramo a partir de Colón– «Paseo de la Fuente Castellana».

Aquel paseo estaba llamado a convertirse en el escenario privilegiado de la vida madrileña; entre el Obelisco y Recoletos, en un concurrido paseo de coches y jinetes, las clases acomodadas del Madrid romántico se daban al obligado ritual del ver y dejarse ver. Mantuvo por mucho tiempo –todo el período isabelino– su carácter bucólico y exterior a la ciudad, sin más edificaciones que algunas quintas. Las delicadas arquitecturas domésticas de aquel período –muy otras de las que llegarían inmediatamente después– proliferaban más abajo, en torno al soberbio palacio que el marqués de Salamanca –símbolo de la nueva burguesía– había levantado en el Paseo de Recoletos al mediar el siglo; aquí, frente al paseo elitista de la Castellana, se daba un paseo socialmente más heterogéneo, urbano, con «aquella espontánea originalidad» –como ya subrayara Mesonero Romanos– que le distinguía de otros grandes paseos extranjeros.

Entre el paseo urbano y la vía-parque

En 1851 se inauguraba el tendido ferroviario en Madrid; su primera estación fue la de Atocha, en el extremo sur del eje. La ciudad crecía y se hacía necesario planear su desarrollo; el arquitecto e ingeniero Carlos María de Castro presentó en 1857 su plan de ensanche: el eje de la Castellana dejaba de ser un paseo exterior –en algún tramo, *campestre*– y se incorporaba decididamente a la trama de la ciudad, como su columna vertebral. Aunque ya claramente entendible como vía de capital importancia para la estructuración de los nuevos barrios, no se le daba aún –inmerso en la nueva retícula– un explícito carácter de eje de crecimiento: valga apuntar que la carretera de Francia se establecía en paralelo –lo que es hoy Bravo Murillo– a partir del bivio de las calles de San Bernardo y Fuencarral. No obstante, en un plano posterior, el propio Castro propuso ya la prolongación de la Castellana; pero ésta aún no habría de llevarse a cabo.



El eje de la Castellana en el plan de ensanche de Castro (1857)

Con lo dispuesto por Castro quedaría, hasta bien entrado nuestro siglo, perfectamente marcada y acotada (desde Atocha a poco más arriba de la Fuente Castellana) la nueva y relevante posición urbana de este eje, incluso en el aspecto social: cuando confiere al flamante barrio que crea en torno a la Fuente Castellana el carácter de aristocrático y anuncia que «sería indudablemente bello por su aspecto y llenaría el vacío que hoy se nota en Madrid de habitaciones independientes para nuestra grandeza y altos funcionarios». No deja de ser curioso observar hasta qué punto la alta sociedad madrileña satisfizo puntualmente las expectativas de Castro: el Paseo de la Castellana, a partir de entonces, conoció una rápida proliferación de lujosos *hoteles* —esas «habitaciones independientes»— y palacetes, cuando no auténticos palacios; en ellos se expresaba un inequívoco gusto francés, siendo a menudo verdaderas arquitecturas de importación.

En el último tercio del siglo se materializó la apropiación de este eje por la ciudad, constituyendo un singular mirador de las arquitecturas del poder: rápidamente, junto a la muchedumbre de palacetes, se encumbraron a lo largo del mismo las grandes y enfáticas construcciones del período alfonsino; de manera especial en el Paseo del Prado y de Recoletos, con sus importantes edificios y elementos arquitectónicos del siglo XVIII, se hizo hincapié en conseguir, conjugando lo nuevo con lo antiguo, una espectacular zona monumental.

En el plazo de muy pocos años aparecieron los más elocuentes edificios, básicos en la imagen de Madrid; sólo entre 1891 y 1898 se terminaron de construir: los de las grandes instituciones financieras del Banco de España —de Eduardo Adaro— y de la Bolsa —de Enrique María Repullés—, ambos en el Salón del Prado, al que conferían sus formas clasicistas; el de la nueva estación de Atocha, de Alberto del Palacio, con su espléndida exhibición de arquitectura del hierro en la gran marquesina; el del palacio de Bibliotecas y Museos Nacionales, de Jareño, de un neoclasicismo severo y de inspiración *schinkeliana*, en Colón; los eclécticos del Ministerio de Fomento y del Colegio Nacional de Ciegos, ambos de Velázquez Bosco y cada uno de ellos situado en un extremo del eje.

Poco después, en los primeros años del siglo XX, se conformó arquitectónicamente el ámbito del Salón del Prado, cuyas dos fuentes extremas habían sido desplazadas al centro de sus respectivas glorietas. En Cibeles, punto de encuentro de los dos ejes cardinales de la ciudad, la portentosa personalidad del arquitecto Antonio Palacios conseguía formalizar el enclave con la sólida presencia urbana de la Casa de Correos; su difícilmente clasificable arquitectura introducía, por otra parte, una arriesgada disonancia en ese ámbito clasicista. En el otro extremo —Neptuno—, que hasta la fecha sólo contaba con el palacio de Villahermosa

(de principios del XIX), los tres magníficos solares disponibles fueron ocupados uno por el edificio del conde de Bugallal –del propio Palacios– y los otros dos por los grandes hoteles de lujo Ritz y Palace, de importado estilo *francointernacional*, «como si el Prado –ha escrito Chueca Goitia– fuera el Paseo de los Ingleses, de Niza» (como quiera que fuere, ambos hoteles constituyeron en su derredor un ambiente cosmopolita –que se fue alimentando en los años de la Primera Guerra Mundial– hasta entonces desconocido en Madrid).

El gusto francés hizo furor en la aristocracia madrileña de la *Belle époque*, que había levantado en el Paseo de la Castellana y sus alrededores más y más palacetes de ese inconfundible estilo, muchas veces sustituyendo a otros, de corta vida, que se consideraban ya pasados de moda. Pero otras veces, lo que imperaba era la impronta del desastre del 98, que se dejaba ver en la querencia del esplendor perdido del Renacimiento español –el consabido «estilo Monterrey»–; por citar dos ejemplos de los que no se han demolido: el palacete Adcoh, de López Sallaberry y el palacio Bermejillo, de Laredo y Reynals, hoy sede del Defensor del Pueblo.

Estos y otros extremos estilísticos apuntaban también las casas de pisos de alquiler que, poco a poco, iban comiendo terreno a los palacetes rodeados de jardines y usurpando el original carácter de vía-parque del Paseo de la Castellana. De las primeras en edificarse fueron las que hacen esquina con Ortega y Gasset que, pareciendo querer respetar ese aire de calle-jardín se retranqueaban de la alineación con una verja; luego irían apareciendo magníficos y variopintos edificios residenciales (los del italianizante Fernando Arbós, los varios que levantó Palacios, etc.). El aire ecléctico de esta prolongada exposición de arquitecturas se alimentaba, conforme avanzaba el siglo, con las más dispares tendencias, que coexistían en cortés vecindad; para el diario *ABC*, por ejemplo, Aníbal González construyó en 1926 la falsa y *sevillana* fachada de los talleres, y Anasagasti, en estilo «Escuela de Chicago», levantó seis años más tarde las oficinas del mismo. No tardaría Zuazo en proyectar, con el ingeniero Torroja, la vanguardista experiencia en hormigón del desaparecido Frontón Recoletos; mientras tanto, en el extremo norte, en los altos del hipódromo que –desde finales de siglo– era el cierre del Paseo de la Castellana, florecía uno de los mejores momentos de la arquitectura madrileña en la juanramoniana «Colina de los Chopos»: la Residencia de Estudiantes.

Así, llegados los años treinta, el eje de la Castellana, con su amable movimiento de alineaciones y sus amenas arquitecturas, mantenía una privilegiada apariencia urbana, de reconocido rango entre las ciudades europeas. «La Castellana –dijo por entonces Gómez de la Serna– es un paseo para los que no tienen ninguna preocupación».

El crecimiento norte

Desde principios de siglo se acariciaba la idea de un nuevo plan de crecimiento para Madrid; pero no fue hasta el concurso del 29 cuando se cristalizó en un proyecto clave para el futuro de la ciudad: el que Zuazo, en colaboración con el alemán Hermann Jansen, propusiera con la prolongación del Paseo de la Castellana, más allá del hipódromo que hasta entonces la cerraba en fondo de saco; el nuevo eje, enlazando con la carretera de Francia, se convertía de hecho en la principal vía madrileña. Zuazo y Jansen, muy cercanos a las contemporáneas investigaciones centroeuropeas, pergeñaron su plan sobre la estructura residencial, tomando la vivienda como célula primordial en la constitución del tejido urbano.

Con el advenimiento en 1931 de la Segunda República, el gobierno de Azaña acogió la idea y puso la *primera piedra* de esta prolongación: la construcción del conjunto de los Nuevos Ministerios, en el espacio que dejaba libre el hipódromo; el encargo del proyecto recayó en el propio Zuazo. La obra, en que se involucraba muy particularmente el ministro Indalecio Prieto, revestía una descomunal magnitud: frente a lo que el monasterio de El Escorial había significado para la recién derogada monarquía, se trataba de construir El Escorial de la República; para ello Zuazo llevó a cabo una concienzuda investigación de la fábrica herreriana. El proyecto, limpiamente compuesto desde los principios clásicos, procuraba un claro valor ordenador de la nueva vía: citemos, por ejemplo, su empeño en construir en primer lugar (en previsión de que por *innecesaria* no se construyera más tarde) la larga arcada entre la Castellana y la *lonja* interior (hoy convertida en aparcamiento). El estallido de la Guerra Civil detuvo las obras, y tras ésta Zuazo fue separado de las mismas no respetándose enteramente su proyecto.

Tras la contienda, el nuevo régimen —aun con los pertinentes cambios— hizo suya la voluntad de llevar a cabo y desarrollar esta prolongación: la nueva «avenida del Generalísimo», incorporada a una de las tres simbólicas entradas a la ciudad que a la sazón se habían propuesto. En el plan de Pedro Bidagor, de 1941, consta el interés del nuevo orden por este eje, explícitamente indicativo de la capitalidad del Estado; rechazando el trazado serpenteante —ajustado a la vaguada— que se había seguido anteriormente, se trazó una gran avenida rectilínea, a modo de larga fachada que ocultaba los barrios obreros que quedaban a su izquierda. En este plan se introducía ya un germen que luego proliferaría: el establecimiento —a continuación de los Nuevos Ministerios— de un enorme centro comercial, impregnado en sus arquitecturas de cosméticos recursos *neo-herrerianos* (en el extremo opuesto del análisis llevado a cabo por Zuazo): el futuro AZCA.

Es curioso recordar que cuando se aprobó definitivamente el plan, en 1946, la opinión pública no era consciente —como ha señalado el propio Bidagor— «de lo que representaba para la ciudad» ese nuevo sector. Nadie tenía confianza en su futuro comercial y los propietarios se retraían de invertir en aquellos terrenos; pero, conforme fue quedando patente la intención pública de apoyar el plan, esos mismos propietarios no tardaron en desprenderse de su displicencia: en la década siguiente, alentados por grandes empresas inmobiliarias, emprenderían una enorme actividad constructora, desatando poco después la consentida y galopante carrera de la especulación.

La Castellana, laboratorio de la arquitectura moderna

Aun dentro de la penuria de posguerra, en los años cuarenta se levantaron grandes edificios a lo largo del eje de la Castellana; todos ellos, dentro de una correcta y bien ajustada línea clasicista, nada *intempestiva* respecto a los criterios estilísticos del momento. El arquitecto que de modo más claro supo aunar esas exigencias formales con una pulcra razón constructiva, fue Luis Gutiérrez Soto; había sido, en los años de la República, el adalid de la arquitectura moderna y, tras la guerra, transformando con sorprendente versatilidad su lenguaje (inmediatamente entendido y asumido por la reforzada burguesía), llegó a constituir todo un fenómeno social; mediada la década terminó dos representativas obras en el Paseo de la Castellana: el conjunto del hotel Carlos III, en Colón, y el edificio de viviendas de la plaza del Doctor Marañón (plaza que adquiere su nombre por haber vivido, precisamente en ese edificio, esta ilustre figura).

En 1949 se marcó un punto y aparte con la construcción de la Casa Sindical, de Asís Cabrero; su lenguaje del ladrillo y su sinceridad estructural apuntaban nuevos modos. Este edificio es emblemático del nuevo régimen, y signo de cómo éste supo apropiarse del valor simbólico de la ya principal vía madrileña: la contundente presencia arquitectónica de Sindicatos se levanta frente por frente al Museo del Prado.

Al comenzar los cincuenta, rompiéndose el aislamiento de España con el exterior, reapareció en Madrid la arquitectura moderna. El magnífico edificio de la embajada de los EEUU introdujo programáticamente los valores del Movimiento Moderno; entre ellos, su falta de compromiso con la ciudad heredada: la enorme fachada sobre la plaza de Castelar (más imponente aún por situarse el edificio con entrada —a mucha mayor cota— por Serrano) vino a ser la primera señal de alarma para los que gustaban de la apacible escala de los palacetes en torno.

Lo «oficial» del cambio encontraba su natural expositor en el nuevo tramo del Paseo de la Castellana. En 1954, de acuerdo a los postulados



Torre del Banco de Bilbao, de Sáenz de Oíza, en el centro AZCA

del Movimiento Moderno, se varió el plan Bidagor —no tanto en el espíritu como en la letra—: de la manzana cerrada se pasaba al bloque abierto, y frente a las formas que hundían sus raíces en la tradición española se optaba por el lenguaje internacional. Por otra parte, la administración promovió aquí significativos edificios «modernos»: el más característico, frente a los Nuevos Ministerios, la Escuela del Alto Estado Mayor del siempre ágil Gutiérrez Soto, con el que determinaba un nuevo punto de inflexión en la arquitectura madrileña.

También en 1954 se falló el concurso para el gran polígono comercial de AZCA, que ganó Antonio Perpiñá; proponía, de acuerdo a los principios urbanísticos de la cultura moderna, algo novedoso en el panorama español: una libre ordenación de volúmenes, con espacios *cívicos* entre ellos y circulaciones separadas para viandantes y automóviles. Algo más tarde, pero compartiendo ese mismo talante, se falló el resonante concurso para el aldaño Palacio de Exposiciones y Congresos.

El cambio que se estaba produciendo afectaba no sólo a la nueva Castellana, que se iba cuajando con despejo y desembarazo de nuevos modos en los edificios de viviendas; esas nuevas formas, acaso tratadas con mayor gravedad —pero con igual optimismo— iban insertándose, por excelentes arquitectos, entre los edificios tradicionales de los tramos consolidados. Gutiérrez Soto, una vez más, registraba la evolución producida al levantar, frente a su edificio en Doctor Marañón, la funcional y elegante torre que sería avanzadilla de los derroteros que el Paseo de la Castellana iba a tomar.

El desarrollismo económico de los años sesenta fue un período de amargor para la Castellana: a la fiebre especuladora se unió la sinrazón de un equipo municipal cuyo lema era el de dar al madrileño la sensación de que el Ayuntamiento era emprendedor, que tenía ideas e instrumentaba eficaces soluciones. Aduciendo mejoras en el creciente problema del tráfico, se tomaron importantes medidas conducentes a orillar el original carácter de *paseo* en pro del de vía rápida: cuantos menos semáforos, tanto mejor. En 1968 se procedió a la dura instalación del paso elevado entre Eduardo Dato y Juan Bravo (que borró del plano la paisajista «calle de la S», jalonada de pintorescos palacetes románticos y cuyo trazado sólo es hoy recordable en la esquina curva del edificio con que desembocaba en Serrano); en 1968, sobre todo, se llegó al formidable montaje del scalextric de Atocha, que llevaba un verdadero nudo de autopista a las puertas mismas del Museo del Prado: «un atentado urbanístico necesario y provisional, que desaparecerá cuando se traslade la estación ferroviaria de Atocha» —dijo el alcalde que lo inauguró—; duraría, para oprobio de Madrid, cerca de veinte años.

Con todo, el más irreversible de los *atentados urbanísticos* que sufrió entonces la Castellana —su cicatriz aún nos duele— fue la remodelación



Edificio de oficinas en la plaza de Emilio Castelar, de Carvajal

de la plaza de Colón: se demolió la Casa de la Moneda —obra notabilísima de Jareño, anterior a la Biblioteca Nacional—; se construyó en su lugar un aparcamiento y cochera de autobuses y un centro cultural, todo ello subterráneo, dejando en superficie un sonoro vacío cuyo *ajardinamiento* —lejos de entrever problemas urbanos— no es capaz de escapar de los estrictos términos gráficos en que se dibujó la planta; propiciando el trazado de vía rápida se apeó la estatua de Colón de su natural posición central en la plaza —se colocó de *pisapapeles* sobre una imposible bandeja— y se construyeron pasos subterráneos para que, una vez eliminados los semáforos, los viandantes pudieran cruzar de un lado a otro de la Castellana. Natural complemento de esta reforma fue la construcción de edificios de altura en los magníficos solares que flanquean la calle de Génova: uno de ellos sustituía al histórico palacio de Medinaceli, el otro —las torres de Colón, obra de Antonio Lamela— erigía un malabarismo mitad alarde de tecnología constructiva mitad ostentación prepotente del triunfo definitivo del especulador frente al planificador.

Pero, junto al lado oscuro de estas intervenciones urbanísticas en el tejido histórico, justo es celebrar uno de los momentos más brillantes de la arquitectura española; el *boom* económico propició una enorme actividad constructora, que posibilitó la presentación en sociedad de los maestros de la «primera generación moderna».

El eje de la Castellana ya había ganado la representatividad al eje tradicional de Madrid: la calle de Alcalá. Las grandes compañías financieras y comerciales buscaban su abrigo y, naturalmente, todas optaron por el marchamo del lenguaje moderno. En los primeros años sesenta ya se estaban levantando en pleno Paseo de la Castellana edificios tan representativos como la sede de IBM, de Miguel Fisac, que imbrica su siempre vanguardista experimentación formal con una atenta integración en la trama urbana; también, la torre de la compañía de seguros «La Unión y el Fénix», de Gutiérrez Soto: con su valor exento (deja en derredor un amplio espacio ajardinado), y acaso también con la riqueza de materiales y construcción, tiene un porte escultórico y noble, como bebiendo de las edificaciones que le habían precedido (reemplazaba al espléndido palacio de Montellano y éste, a su vez, al de Indo). En la prolongación de la Castellana —sin compromiso directo con la ciudad construida—, había terminado Asís Cabrero el edificio del diario *Arriba*, un volumen rotundo en el que —con algo de Mies van der Rohe— la estructura vista juega un puro, casi industrial, papel compositivo.

Más tarde, en los setenta, se disparó la tendencia: los grandes bancos, que abandonaban sus históricas sedes de la calle de Alcalá por el nuevo emplazamiento, buscaban ahora —en radical transformación de su imagen— las formas de máxima actualidad; el lenguaje de sus arquitecturas se advierte en su expresión epidérmica más clara y desafiante: el muro—cor-

tina. El mejor ejemplo: el pulular de rascacielos del centro AZCA. Los años del desarrollo habían hecho realidad la costosa empresa del centro comercial AZCA, ya prevista en el plan Bidagor; en el meollo de AZCA, a la postre, encontramos de todo: desde las más dignas arquitecturas –torre Windsor y edificio Trieste, ambos de Alas y Casariego– y alguno de los mejores logros de este siglo –el Banco de Bilbao, de Oíza– hasta los bastantes rascacielos que abonan eso que alguien ya ha espetado: la Castellana ha renunciado a ser un paseo europeo de primera para mirarse en una ciudad americana de tercera categoría; entre estos últimos rascacielos cabe incorporar el más reciente –y más alto de todos–: la Torre Picasso, de Yamasaki, *maqueta* –como uno es a tres– del World Trade Center que el célebre arquitecto acabara de construir en Nueva York.

Cuando esta nueva arquitectura ha de exhibirse en partes tan comprometidas como Recoletos y el Paseo del Prado, las respuestas son muy variadas, pero todas ellas convergentes en demostrar un voluntarioso –a veces, forzado– uso del lenguaje moderno. La ampliación del Ministerio de Marina, de Rafael La Hoz, en el Paseo del Prado, acepta el arriesgado propósito de referirse al pétreo edificio preexistente con una superficie en cristal; el edificio bancario de Eleuterio Población, en Cibeles, sale menos airoso al intentar un formalismo que no resuelve su conexión con los edificios en torno; el Banco Pastor –del estudio Corrales y Molezún–, en Recoletos, alcanza una modélica conjunción del lenguaje moderno con la ponderada busca de integración en la trama urbana. Más arriba, en el Paseo de la Castellana, el edificio Bankunión –también de Corrales y Molezún– y las oficinas de la compañía Adriática –de Carvajal– son buenos ejemplos de una distendida pero sabia incorporación a la ciudad: el primero, edificado en lo que era la «calle de la S», con su ser exento y su habilísimo juego de escalas y matices, evoca de algún modo el poso de los palacetes que él mismo sustituye; el segundo, participando de esta misma habilidad e inscribiendo sus libres volúmenes de vidrio y hormigón a la curva de la glorieta de Castelar, se integra con rara perfección a las arquitecturas preexistentes.

El edificio Bankinter, de Rafael Moneo y Ramón Bescós, es estrictamente contemporáneo de los anteriores, pero su razón de ser es por entero distinta, en cuanto se fundamenta en el explícito cuidado a la forma de la ciudad: con el tratamiento de la pared de ladrillo recupera, frente al muro-cortina, el carácter masivo y permanente de la construcción (evocando algún aspecto formal la Casa Sindical de Cabrero); con el juego de volúmenes atiende al edificio medianero por un lado y, por el otro, al palacete de su mismo solar, al que respeta y por encima del cual se asoma con elegancia al Paseo. Terminado de construir en 1976, constituyó un verdadero hito en la evolución de la arquitectura contemporánea en Madrid.



Edificio Bankinter, de Moneo y Bescós

Por un antípoda camino al de la reflexión acerca de la ciudad en que se asientan, transcurrieron otras muchas realizaciones de aquellos tiempos; destaquemos dos: la «pirámide» de Lamela y esa otra suerte de *pirámide* invertida de La Caixa; la línea de alarde tecnológico que iniciaron tendría por merecido colofón, ya en nuestros días, el más difícil todavía de las torres KIO.

Gustos y disgustos de nuestros días

¿El momento presente de la Castellana? Quizá la brevedad de la perspectiva distorsione la imagen que percibimos y nos dibuje puntos borrosos que, en realidad, no lo sean tanto. Como quiera que fuere, frente a las últimas actuaciones recuperadoras de valores arquitectónicos y urbanos, no nos parecen pocas las intervenciones banalizantes y disgregadoras, que optan más por los vicios implícitos en la historia de la Castellana que por sus pasadas virtudes.

Por ponernos en los *extremos*: en los últimos años se han llevado a cabo dos importantísimas actuaciones en los polos de la plaza de Castilla y Atocha (ambos casos se han querido ver como *puertas* del eje, entradas simbólicas de la ciudad); ¿qué relación guardan entre sí?

El proyecto de Rafael Moneo para la reordenación de la estación de Atocha, amén de solucionar eficazmente un complejo programa de intercambio de transportes y de preservar el edificio existente, es muestra elocuente de cómo desde el sabio uso de la arquitectura se construye ciudad; no hay que insistir en la afortunada regeneración de tan privilegiada zona, eliminando el disparatado *scalextric* y poniendo en valor el espacio urbano circunstante.

Sin embargo, en la plaza de Castilla, la construcción de las torres inclinadas de la compañía kuwaití KIO —«Puerta de Europa», se ha dado en llamarlas— ha sido, sin entrar en otros aspectos, una oportunidad perdida para la ciudad: a nadie se le escapa que el valor ordenador de tan *esforzadas* construcciones brilla por su ausencia. La de siempre destartalada plaza de Castilla, coronilla de la Castellana, aconsejaba un plan más que una ocurrencia. El estudio de arquitectura de Phillip Johnson ha clavado este mal par de banderillas a Madrid.

En 1985 el nuevo Plan General de Madrid establecía una razonable salvaguardia del patrimonio edificado y ponía coto a los desmanes urbanísticos de décadas anteriores; no parece probable que puedan ya derribarse más palacios para construir nuevas torres: ¿está, entonces, terminada por fin la Castellana?

En los escasos solares disponibles han surgido a partir del 85, ajustándose a la letra del Plan General y en el influjo de la arquitectura post-

moderna, construcciones pretendidamente integradas en la forma urbana; pero, no tomando por ejemplo la lección magistral del Bankinter, han caído en un general encogimiento. En el edificio del estudio de Andrada Pfeiffer, en Recoletos, el buen hacer de los arquitectos soluciona eficazmente la esquina con la calle de Salustiano Olózaga, mediante referencias directas a los edificios de su manzana; no tan bien parados quedan los tres edificios que últimamente se han levantado en la plaza de Emilio Castelar. Ésta se ha visto recientemente transformada por completo: tras la irrupción de la embajada de los EEUU, la aparición prudente del edificio de Carvajal y enseguida, la exhibición desmedida de la *arquitectura de cristal* de una torre de oficinas de La Hoz, contaba aún —entrados los ochenta— con tres soberbios solares; éstos reclamaban un justo valor urbano: no ha dejado de ser decepcionante la —cuando menos— timorata conjunción de actuales modos constructivos con formas malamente prendidas del pasado que los tres, escrupulosamente, han seguido: por contra a la inmediata lección de Carvajal, otra oportunidad perdida. No todo es así; por citar una de las mejores y más recientes construcciones de la Castellana, el edificio Aresbank, de Gabriel Allende, se libra ya, situado más allá de la plaza de Castilla, de esas tensiones que parecen provocarse en nuestros días a la hora de intervenir en el tejido histórico.

Aparte de las construcciones de nueva planta hay un aspecto que no debiéramos dejar de apuntar. Frente a las recientes y concienzudas intervenciones de conservación y rehabilitación del patrimonio (la de Fernández Alba en el Jardín Botánico, la de Moneo en el palacio de Villahermosa para la instalación del Museo Thyssen, la de Carlos Puente en el palacio de Linares, etc.), en la Castellana —acaso por ser un escaparate— se vienen dando con frecuencia intervenciones de *travestismo*: ¿cómo, si no, calificar la *actualización* de fachadas?; ésta pone en peligro un patrimonio tan poco protegido como es el de la arquitectura contemporánea. Enfrente de los Nuevos Ministerios varias fachadas muy representativas de la arquitectura de los 60 han visto, de la noche a la mañana, cambiar su piel; en otros casos, aun es el propio arquitecto el que años más tarde corrige su obra: Lamela ha diseñado ahora una nueva fachada para sus torres de Colón, con el añadido de un pináculo *electrocutante* (quien lo vea sabrá por qué); también el estadio Bernabéu, construido en los años cuarenta por Muñoz Monasterio, vio ocultar indignamente su estructura vista con elementos *embellecedores*, para un mundial de fútbol (luego, a su vez, transformado por una ampliación). Mientras a la arquitectura vetusta de las precitadas casas en la esquina de Ortega y Gasset —hoy adquiridas por el Banco de Santander— se le vacía su interior y el arquitecto austríaco Hans Hollein lo colma de actualidad, las archi-

tecturas contemporáneas –más funcionales por dentro– se destruyen por fuera.



A lo largo de los ocho kilómetros del eje de la Castellana muy diferentes arquitecturas coexisten entre sí, y unas sustituyen, con mayor o menor fortuna, a otras. El eminente carácter residencial que lo caracterizó se ha ido trocando en mercantil y su famoso paseo se ha desvirtuado por la «innoble prisa»; mejor que volver la cabeza atrás –aun sin perder la memoria– es mirar hacia delante: nos encontramos todavía ante un espacio urbano de primera magnitud, y sería deseable pararnos a ver cómo, por encima de las miopes miras, lo vamos a entregar a las generaciones venideras. Ahora mismo se está planteando, ni más ni menos, qué se va a hacer con el Museo del Prado.

Con sus distintos tramos ya consolidados arquitectónicamente, quizá sea en la calidad del espacio urbano donde debemos ahora concentrar nuestros esfuerzos (decimos esto con precaución: entiéndase que pedimos prioritariamente conservación –ya sabemos en qué consisten tantas obras de *mejoramiento* de plazas y jardines–). A pesar de los pesares, el espacio urbano del eje de la Castellana sigue siéndonos grato y, en determinados momentos, admirable; pero la continua erosión que produce el automóvil puede dar al traste con todo. Es necesario recuperar el Paseo para el viandante, devolver a éste la dignidad que pierde cada vez que obligatoriamente ha de bajar a un paso subterráneo, si quiere cruzar Cibeles o Colón (¿es oportuno aclarar que la solución no está en hacer un subterráneo para los coches?: mucho tememos algunos rumores sobre túneles y *pasarelas* en el Paseo del Prado); lo que hay que hacer es *templar* el tráfico, recuperar la cívica coexistencia entre el hombre y el automóvil: Madrid ya tiene bastantes vías de circunvalación como para tener que atravesarlo por este histórico, tan hermoso y ya bastante maltratado espacio urbano.

Lejos de intereses mezquinos y expectativas de *rentabilidad* cobrable a corto plazo, no estaría de más que recordáramos que su idea de partida, en tiempos de un monarca ilustrado, obedeció a una –difícilmente concebible en nuestros días– generosa intención.

Javier García-G. Mosteiro