

## LA GEOGRAFÍA HISTÓRICA DE LAS PROPUESTAS PARA LA GRAN VÍA DE MADRID, 1860-1905

In memóriam Francisco Javier Ayala-Carcedo

Steven L. Driever

El bulevar es uno de los rasgos más prominentes del paisaje urbano, siendo al mismo tiempo símbolo de gloria imperial y de poderío burgués y signo revelador del espíritu de los tiempos<sup>1</sup>. Durante la segunda mitad del siglo XIX París se convirtió en dechado por antonomasia de desarrollo urbano y sus bulevares llegaron a ser el elemento unificador de su paisaje humano. El modelo parisino inspiró la renovación de numerosas urbes europeas, norteamericanas e iberoamericanas, tales como Barcelona, Berlín, Bruselas, Budapest, Colonia, Florencia, Londres, Madrid, Estocolmo, Viena, Chicago y Buenos Aires<sup>2</sup>. En realidad, gran número de términos utilizados en Europa y en América para designar esa ancha vía bordeada de árboles — avenida, bulevar, «promenade» o paseo, y «esplanade» (paseo marítimo, malecón o costanera) — son de origen francés<sup>3</sup>. No es, pues, de extrañar que Edmondo de Amicis escribiera, tras sus visitas a

1. D. Cosgrove, S. Daniels (eds.), *The Iconography of Landscape: Essays on the Symbolic Representation, Design, and Use of Past Environments*, Cambridge, Cambridge University Press, 1989.

2. A. Sutcliffe, *London and Paris: Capitals of the Nineteenth Century*, Leicester, University of Leicester, Victorian Studies Centre, 1983, pp. 11-12; R. E. Dickenson, *The West European City: A Geographical Interpretation*, seg. ed. rev., London, Routledge & Kegan Paul Limited, p. 463; L. Benevolo (trad. por C. Ipsen), *The European City*, Oxford y Cambridge, Mass., Blackwell Publishers, 1993, p. 185 (ed. or. *Principii e forme della città*, Milano, Libri Scheiwiller, 1993); M. Wynn (ed.), *Planning and Growth in Southern Europe*, London y New York, Mansell, 1984.

3. T. Hall, *Planning Europe's Capital Cities: Aspects of Nineteenth Century Urban Development*, London, E & FN Spon, reimpresión de Chapman & Hall, 1997.

París, que los parisinos se enorgullecían de ser imitados por el mundo entero que recogía las migajas que caían de su mesa<sup>4</sup>.

El sistema de bulevares de París se hizo posible gracias a su régimen imperial que favorecía la reforma urbana y, de 1853 a 1870, a la gestión de un hábil administrador en la persona de un prefecto, el barón Georges-Eugéne Haussmann. Aunque el modelo de bulevar parisino atrajo a muchos imitadores, sería ingenuo pensar que habría de ser reproducido sin variaciones considerables de forma, papel que desempeña, y contexto. En este sentido, cada uno de los bulevares trazados durante el siglo XIX merece ser estudiado tanto en cuanto a la especificidad de sus elementos como en lo que se refiere a su relación con el modelo parisino. En este ensayo se discutirá la Gran Vía madrileña tanto por su riqueza histórica intrínseca como por su significativa contribución a la historia de la planificación urbana que, sin embargo, se ha discutido sólo de pasada en los análisis contextuales de los bulevares. Nos centraremos, específicamente, en el origen, diseño, motivación y destino final de las diversas propuestas, tanto municipales como privadas, para el trazado de la Gran Vía, y explicaremos después por qué un bulevar a la francesa llegó a gozar por fin de aprobación oficial en 1905. En primer lugar, sin embargo, se habrá de considerar por qué el bulevar llegó a gozar de tanta popularidad en la segunda mitad del siglo XIX y se pasará breve revista a los componentes críticos y al contexto del bulevar parisino de Haussmann.

### *Razón del bulevar*

Hacia el año 1850, las grandes urbes europeas empezaron a experimentar un gran aumento de población debido a la emigración procedente del campo, parte de la cual era de carácter trans-nacional<sup>5</sup>. El crecimiento urbano más espectacular de toda Europa tuvo lugar en París, centro de una extensa red de carreteras y que contaba con nada menos que siete estaciones de ferrocarril de las que partían líneas que llegaban a todos los rincones de Francia y que incluso se extendían hasta los Países Bajos. Como hace notar Pounds «el campesino joven de provincias veía en París la oportunidad de ganar más dinero con menos trabajo»<sup>6</sup>. Incluso Madrid, una ciudad preindustrial con sólo una línea de ferrocarril que llegaba hasta Aran-

4. E. de Amicis (trad. por W.W. Cady), *Studies of Paris, New York and London*, New York, G. P. Putnam's Sons, 1889, p. 270 (ed. or. del estudio de Paris es *Ricordi di Parigi*, Milano, Fratelli Treves, 1879).

5. B. J. L. Berry, "Transnational Urbanward Migration", en "Annals of the Association of American Geographers", 1993, 83, n. 3, pp. 389-405.

6. N. J. G. Pounds, *An Historical Geography of Europe, 1800-1914*, Cambridge, Cambridge University Press, p. 164.

juez, en las cercanías de la capital, estaba presentando una tasa de crecimiento anual de cerca del 4% hacia mediados de los años de 1850, tasa ocho veces más alta que la media nacional<sup>7</sup>. Aunque la cifra mínima de espacio habitable comúnmente aceptada en círculos europeos era de 40 metros cuadrados por persona si se quería vivir en condiciones de salubridad<sup>8</sup>, los vecinos de Madrid vivían a veces en mayor apiñamiento. Según los estudios comparativos, realizados por Castro, de Madrid con otras grandes ciudades, la capital española era después de París (28 m<sup>2</sup> por persona), la ciudad más densamente poblada de toda Europa (29 m<sup>2</sup> por persona), antes del ensanche de 1860<sup>9</sup>. Madrid (Figura 1) seguía rodeada de las mismas murallas, construidas en 1625, mientras que su población había llegado de 70.000 a 300.000 habitantes en 1868, año en que las autoridades aprobaron su demolición<sup>10</sup>. Las estadísticas demográficas constituyen un fiel reflejo de las míseras condiciones de vida tras estas murallas. Hacia finales de este periodo Madrid tenía una tasa bruta de mortalidad de alrededor de 35 en los años no epidémicos y la duración de la vida era, por término medio, de 30 a 35 para los varones y de 35 a 40 para las hembras<sup>11</sup>.

Aunque ciertas medidas se consideraban necesarias para la lucha contra tales condiciones de insalubridad (que comprendían un mejor sistema de almacenamiento y distribución de aguas, un sistema adecuado de alcantarillado subterráneo y una disposición apropiada de aguas residuales), la ventilación se consideraba de particular importancia. Existía la creencia de que los miasmas eran causa de las epidemias y de que esos vapores nocivos se intensificaban en la atmósfera estancada de la ciudad. La demolición de las murallas de una ciudad haría posible para algunos el traslado a sus alrededores, donde se suponía que la atmósfera era más saludable, pero ¿qué mejor manera de aliviar la aglomeración en los barrios pobres, se decía, que trazar amplias avenidas a través de ellos permitiendo la libre circulación del aire? Debido a las rachas de frío invernales estas avenidas debían ser abiertas en una dirección que no fuera la de los vientos predominantes, un fenómeno ya bien documentado en la década de los años 1850.

7. J. M. de Castro, *Memoria descriptiva del ante-proyecto de ensanche de Madrid*, Madrid, Colegio de Arquitectos de Madrid, 1978, p. 65 (facsimilar del libro de 1860); V. Palacio Atard, *La España del siglo XIX, 1801-1908*, Madrid, Espasa-Calpe, S. A., 1981, p. 601.

8. De Castro, *ivi*, p. 67; I. Cerdà, *Teoría de la construcción de las ciudades: Cerdà y Barcelona*, volumen 1, Madrid, Instituto Nacional de Administración Pública y Ajuntament de Barcelona, p. 64 (facsimilar de *Teoría de la construcción de las ciudades aplicada al proyecto de reforma y ensanche de Barcelona*, Barcelona, 1859, con materiales supletorios).

9. De Castro, *ivi*, p. 68.

10. Comisión de Planeamiento y Coordinación del Area Metropolitana de Madrid, *El crecimiento histórico del Area Metropolitana de Madrid*, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, 1978, pp. 17 y 30.

11. De Castro, *op. cit.*, pp. 84-85.

A medida que las grandes ciudades europeas se convertían en el factor dominante en cada país, asumían cada vez más el papel de nodo central de una economía de mercado. Las materias primas (especialmente el carbón), las mercancías al por mayor (en particular, alimentos) y el personal tenían que ser trasladados rápidamente a esos grandes centros urbanos y a través de ellos. Como respuesta a estas demandas y a los avances revolucionarios en los transportes que se estaban produciendo, las ciudades tuvieron que reintegrarse espacialmente. Por ejemplo, los usuarios de ferrocarriles interurbanos que tenían que trasladarse a menudo de una estación a otra que se hallaba en el lado opuesto de la ciudad, necesitaban bulevares cuanto más rectilíneos mejor, que les permitieran traspasar lo más rápidamente posible.

En estos nodos centrales vivían a su vez familias de la clase alta y media que a menudo ansiaban trasladarse a las nuevas urbanizaciones de las afueras. A medida que las residencias se alejaban de los lugares de trabajo, servicios, instituciones culturales y las unas de las otras, se requerían tranvías y ferrocarriles subterráneos para mantener un acceso conveniente a esas atracciones. Mientras tanto las zonas residenciales del casco urbano eran el lugar donde vivían funcionarios, trabajadores y cesantes estrechamente apiñados. Los barrios antiguos no carecían de encanto, como Pérez Galdós le hace decir a la Señora Pipaón de la Barca de Bringas, esposa de un funcionario mal pagado, en la descripción del barrio del Madrid antiguo en donde vive:

Es verdad que esta parte de la Costanilla de los Angeles es algo estrecha; pero a mí me gusta así. Parece que estamos más acompañados viendo al vecino de enfrente tan cerca, que se le puede dar la mano. Yo quiero vecindad por todos lados. Me gusta sentir de noche al inquilino que sube; me agrada sentir aliento de personas arriba y abajo. La soledad me causa espanto, y cuando oigo hablar de familias que se han ido vivir a ese barrio, a esa Sacramental que está haciendo Salamanca más allá de la plaza de toros, me da escalofríos. ¡Jesús, qué miedo! [...] <sup>12</sup>.

El optimismo en lo que se refiere a tales lugares no era compartido por los gobiernos, en particular tras las extendidas revoluciones de 1848. A través de las décadas de los 50 y los 60, las fuerzas conservadoras, que tenían un miedo cerval a la lucha de clases y a los desórdenes sociales, dominaban los gobiernos europeos, y mantenían firmemente que el orden sólo podía asegurarse mediante la intervención del gobierno. Los bulevares no sólo achicaban y dividían los distritos en que imperaba la pobreza, focos potenciales de desorden, sino que también su construcción ofrecía empleo al lumpenproletariado. Estas no son quizá las principales causas de la cons-

12. B. Pérez Galdós, *Tormento*, Madrid, Alianza Editorial, 1998, p. 29.

trucción de los bulevares, pero contribuyen a explicar que su planificación fuera favorablemente recibida.

### *Francia, Haussmann y Madrid*

Los orígenes de muchas de las alteraciones realizadas en el paisaje urbano en la segunda mitad del siglo XIX habrá que encontrarlos en los planes, que no llegaron a convertirse en realidad, del periodo napoleónico, en que la administración propuso una nueva red de carreteras para el imperio<sup>13</sup>. En España, el rey José Bonaparte (1808-1814) quiso abrir una amplia vía entre el Palacio Real y la iglesia de San Francisco el Grande, a unos seiscientos metros de distancia directamente al sur; la iglesia debía servir de cámara de las Cortes. Aunque este ambicioso plan nunca llegara a realizarse, José Bonaparte hizo que se abrieran una serie de plazas con el objeto de mejorar las condiciones higiénicas y corregir los trazados medievales<sup>14</sup>. Al mismo tiempo embelleció la ciudad realizando mejoras en la Plaza Mayor, construyendo la Puerta de Toledo y abriendo nuevos paseos alrededor de las antiguas murallas y hacia fuera, a partir de las puertas principales<sup>15</sup>.

El París de Haussmann puede ser considerado desarrollo ulterior, si no culminación, de las renovaciones urbanas ideadas en la época napoleónica. Su París de 1853 a 1870 (Figura 2) llegó a constituir el modelo de renovación urbana en la segunda mitad del siglo XIX por varias razones. No sólo fue la ejecución del plan un logro sin precedentes para una ciudad de tal magnitud, sino que Haussmann recibió universal aplauso por sus esquemas de financiación de tan costosas mejoras y fue asimismo objeto de envidia por los poderes de expropiación que se le concedieron<sup>16</sup>. Un proyecto típico de Haussmann consistía en un bulevar de macadán a cuyos extremos se alzaban vistosos edificios, parques o monumentos. Estaba bordeado a

13. P. White, *The West European City: A Social Geography*, London y New York, Longman, 1984, p. 27.

14. H. Peñasco de la Puente y C. Cambroner, *Las calles de Madrid*, Madrid, Administración, 1889, p. 14; F. Muro García-Villalba y P. Rivas Quinzanos, "El Madrid de Isabel II entre la teoría y la práctica", en I. Cerdà, *Teoría de la viabilidad urbana: Cerdà y Madrid*, volumen 2, Madrid, Ministerio para las Administraciones Públicas y Ayuntamiento de Madrid, 1991 (facsimil con otros materiales de I. Cerdà, *Teoría de la viabilidad urbana: reforma de la de Madrid*, 1861).

15. R. de Mesonero Romanos, *Manual de Madrid. Descripción de la corte y de la villa*, Madrid, Imprenta de D. M. de Burgos, 1833, pp. 25-26.

16. Benevolo, *op. cit.*; D. P. Jordan, *Transforming Paris: The Life and Labors of Baron Haussmann*, New York, Free Press, 1995; H. Saalman, *Haussmann: Paris Transformed*, New York, George Braziller, Inc., 1971.

ambos lados de faroles, edificios nuevos perfectamente alineados y de fachadas muy bien coordinadas y, algunas veces, de árboles y quioscos. El París de Haussmann demostraba que una ciudad industrial podía ser disecionada y reconstruida con el objeto de mejorar la circulación y las edificaciones. La legislación clave fue una disposición del 26 de marzo de 1852 que permitía la expropiación de la totalidad de un solar si la «salubridad» de la construcción en una parte del mismo así lo requería. La ley permitía al gobierno vender la propiedad expropiada que prefería no renovar mientras que empresas privadas podían erigir hileras de edificios «salubres» a lo largo de las nuevas calles<sup>17</sup>. Aunque a partir de 1858 un decreto del gobierno restauraba a los propietarios el derecho de mantener el control de gran parte de los terrenos adyacentes a los bulevares, Haussmann mantuvo el rápido ritmo de demolición y reconstrucción mediante la creación de una enorme deuda pública con maniobras de legalidad cuestionable<sup>18</sup>.

Cuando Haussmann se vio obligado a dimitir de su cargo en 1870 su «reconquista urbana» había hecho desaparecer 27.000 edificios y forzado el reasentamiento de 350.000 parisinos<sup>19</sup>. Los desplazados no se rebelaron porque muchos de ellos encontraron empleo en la reconstrucción de París o en la erección de edificaciones más utilitarias en la periferia. Sólo cuando el ritmo de construcción se hizo más lento, a partir de 1868, se hizo patente en París el malestar social<sup>20</sup>.

Aunque Haussmann ha sido marginado por no haber desarrollado principios originales de planificación urbana<sup>21</sup>, fue el primero en diseñar un plan comprensivo para la ciudad como entidad integral entre cuyas partes debía existir comunicación directa como respuesta a las necesidades del capitalismo industrial. Su originalidad la demuestran las reacciones fuertemente viscerales de sus contemporáneos ante sus proyectos. Algunos críticos le culpaban de reemplazar barrios pintorescos con bulevares bordeados de edificios desprovistos de encanto<sup>22</sup>. Otros, como Baudelaire y Zola discutieron las contradicciones inherentes al bulevar<sup>23</sup>.

17. D. Van Zanten, *Building Paris: Architectural Institutions and the Transformation of the French Capital, 1830-1870*, Cambridge, Cambridge University Press, 1994, p. 19.

18. Jordan, *op. cit.*; Saalman, *op. cit.*

19. M. Wagenaar, "Conquest of the Center or Flight to the Suburbs? Divergent Metropolitan Strategies in Europe, 1850-1914", en "Journal of Urban History", 1992, 19, n. 1, pp. 60-83.

20. D. Harvey, *Consciousness and the Urban Experience*, Oxford, Basil Blackwell Ltd., 1985, pp. 99-100.

21. F. Bourillon, "'L'haussmannisation', une solution à la crise urbaine du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle?", en "Historiens-Géographes", 1992, 83, n. 338, pp. 131-149; S. Giedion, *Space, Time and Architecture*, Cambridge, Mass., Harvard University Press, 1967, p. 764.

22. S. Rice, *Parisien Views*, Cambridge, Mass. y London, The MIT Press, 1997, p. 42.

23. M. Berman, *All that is Solid Melts into the Air: The Experience of Modernity*, New York, Simon and Schuster, 1982, pp. 148-164; Van Zanten, *op. cit.*, pp. 43-45.

Fuera de París, los proyectos de Haussmann eran considerados un modelo estructural estéticamente agradable y que sin embargo llenaba las necesidades prosaicas de economías de mercado en continua expansión, y de los que en ellas participaban, tales como comerciantes, consumidores y «paseantes en cortes». Se podría decir que la atracción que los madrileños sentían por París era un continuo tira y afloja. El aire medieval y morisco de la mayor parte de Madrid repelía y avergonzaba a una clase profesional en expansión que ansiaba ornar la ciudad de amplias avenidas, hermosos edificios, parques abiertos de espeso arbolado, jardines públicos e imponentes monumentos. Al mismo tiempo el interés que la clase profesional había venido sintiendo por la cultura francesa hacía de París un modelo inigualable de reforma urbana. Sin embargo, quienes debían realizar las propuestas de nuevos bulevares en Madrid sabían que tenían que adaptar sus planes a esta ciudad, formulando al mismo tiempo principios de urbanización lo suficientemente convincentes como para conseguir la aceptación de tan costosas reformas.

#### *Ildefons Cerdà y el precursor de la Gran Vía*

Cerdà, ingeniero y proyectista catalán, escribió los primeros principios de urbanismo, término derivado del neologismo «urbanización» que él mismo había introducido. Tras dar fin a su plan para el ensanche de Barcelona en 1859, Cerdà se trasladó a Madrid en el otoño de ese año, y, en enero de 1860, solicitó permiso y apoyo del gobierno para hacer lo propio con respecto a Madrid. Tras un pronto consentimiento, el gobierno central ordenó a los del municipio y de la provincia que cooperaran con Cerdà y que suministraran los datos necesarios, lo cual hicieron a regañadientes. Cerdà dio fin a su plan en un año, tal como había prometido, pero sólo tras lo que describió como «incesantes y prolongados desvelos»<sup>24</sup>.

Decir que Cerdà conocía París y las obras de Haussmann sería decir poco: el catalán había viajado a la capital francesa en cinco ocasiones diferentes entre 1856 y 1861. Estas visitas lo convencieron de que cualquier ensanche urbano debía venir acompañado de alteraciones en el casco preexistente. Sin embargo, como liberal practicante y progresivo que era, condenaba la draconiana cirugía de Haussmann sobre el núcleo urbano que a tantos y tan perentoriamente había desplazado. Asegurando que la administración de Haussmann había actuado con «tanta imprevisión, [que] casi diríamos inhumanidad», Cerdà prometió que renunciaría a cualquier reforma en Madrid que requiriera tales procedimientos<sup>25</sup>. Su intención era trans-

24. F. Muro García-Villalba and P. Rivas Quinzaños, “Anexo documental: tramitación del proyecto de reforma interior de Madrid”, en Cerdà, volumen 2, *op. cit.*, p. 329.

25. Cerdà, *ivi*, p. 198.

formar los alrededores de Madrid en consonancia con las reformas del centro, demoler las construcciones «indignas de nuestro siglo y de esta corte», y establecer a todos los desplazados en la periferia<sup>26</sup>. Este reasentamiento dejaría espacio suficiente para una nueva carretera de circunvalación (la Ronda interior) y ocho grandes vías (Figura 3). De esta manera, Cerdà esperaba hacer realidad cuatro de sus principios fundamentales de urbanismo: (1) basar toda reforma urbana en las posibilidades de transporte (lo que él llamaba «viabilidad»); (2) mejorar la habitabilidad poniendo fin al caos en la construcción; (3) destruir los centros de acción artificiales; (4) distribuir habitantes y tráfico equitativamente.

Aunque uno de los bulevares que Cerdà había propuesto (el que se halla inmediatamente al sur del más septentrional siguiendo aproximadamente una dirección este-oeste en la Figura 3) es el más cercano a la actual Gran Vía, justificando de alguna manera su derecho al título de originador de ese bulevar, la gran vía de Cerdà — lo que él llamaba «ese gran talweck de talwecks, cañada de todas las cañadas de la viabilidad urbana madrileña»<sup>27</sup> — era la vaguada que se extiende desde la Plaza de Colón hasta la Puerta de Atocha; todas las otras grandes vías deberían enlazarse con esta principal avenida. Su Ronda interior debería utilizar este «talweck» durante parte de su curso rodeando la ciudad y enlazando con lo que Cerdà consideraba los dos centros principales de acción, el Palacio real y la estación de ferrocarril más importante (lo que es hoy la estación de Atocha). Grandes vías secundarias habían de comunicar los centros de acción de carácter secundario y enlazarlos con la Ronda interior y el núcleo urbano. Como resultado, esos centros de acción deberían hallarse interconectados y sus vías deberían hallarse en congruencia con los caminos ya determinados por la naturaleza del terreno.

El ambicioso plan de Cerdà fue presentado a la Reina, quien lo hizo enviar a su vez a la Junta Consultiva de Policía Urbana y Edificios Públicos, de la que formaban parte arquitectos, ingenieros, otros profesionales y representantes tanto del municipio como del gobierno. Tras dedicar un año al estudio del documento, la Junta no sólo lo aprobó sino que lo ensalzó, considerándolo una

obra sumamente luminosa, filosófica, llena de buena doctrina, en mucha parte nueva, en extremo útil y provechosa, no precisamente por resolver fácil y satisfactoriamente el arduo problema del mejoramiento material y social de esta Villa y Corte, sino también porque facilita la clave para todas las obras de igual o análoga naturaleza<sup>28</sup>.

26. *Ivi*, p. 174.

27. *Ivi*, p. 173. Cerdà emplea la palabra alemana «talweg», que normalmente indica la línea que se une con los puntos más bajos a lo largo de un valle.

28. Muro y Rivas, *op. cit.*, p. 331.

En 1863 el Ayuntamiento aprobó el plan y el gobierno de la provincia lo sometió al Ministerio de la Gobernación. Este organismo se negó a endosar los métodos propuestos por Cerdà para financiar la renovación urbana, métodos en realidad impracticables: los propietarios en zonas designadas para la renovación deberían llevar a cabo los cambios según el plan, y, si no lo hacían, el municipio expropiaría los terrenos correspondientes y transferiría derechos y obligaciones de desarrollo a quienquiera se hallara dispuesto a financiar las mejoras a cambio de 30 años de exención fiscal. El plan fue abandonado pero no antes de que la idea de una mejor accesibilidad en Madrid hubiera hallado favorable acogida.

Bajo la influencia de las ideas de Cerdà para la mejora de la circulación la Junta Consultiva propuso en 1862 lo que había de ser el antecedente directo de la Gran Vía actual cuando pidió la prolongación de la calle de Preciados a fin de enlazar el corazón de la ciudad, es decir, la Puerta del Sol con la Estación del Norte (Figura 4)<sup>29</sup>. Para 1864 esta modesta propuesta había recibido la necesaria aprobación del gobierno. Sin embargo, sólo una pequeña parte de la construcción de esa vía llegó a realizarse a causa del lento proceso de expropiación, y de un ayuntamiento que intentaba realizar demasiadas mejoras en la infraestructura al mismo tiempo.

Gobierno municipal aparte, inexorables fuerzas económicas y sociales dieron lugar a nuevas propuestas para el ensanche y prolongación de la Gran Vía. Tras la demolición de las murallas en 1868, se empezaron a erigir grandes edificios al norte (véanse algunos de ellos en la parte superior, a la izquierda, Figura 4). La nueva construcción aparecía, por lo general, sin orden ni concierto, pero era lo suficientemente atractiva como para hacer que gran parte de la nueva burguesía se trasladara al norte de la ciudad, a barrios tales como Salamanca y Argüelles (parte superior derecha e izquierda, Figura 4). Para 1871, estas zonas se hallaban tan urbanizadas que dos tranvías tirados por caballos las conectaban a través de la Puerta del Sol, pero toda mejora en el tráfico intra-urbano se veía negada debido a la congestión de tranvías, carruajes, carros y peatones tanto en la Puerta del Sol como en las intersecciones vecinas<sup>30</sup>. Así que se empezó a clamar por la construcción de bulevares al estilo de París. En un caso se solicita la construcción de

anchas vías que crucen la población en uno y otro sentido, que al par que sirvan para comunicar unos y otros barrios, hermosteen el casco de la población, siendo como las arterias del laberíntico Madrid [...] Estudie el municipio el medio de realizarlo. Calcule bien lo que los terrenos expropiados pueden darle, y verá como ya que no como negocio puede considerarlo como gasto reproductivo<sup>31</sup>.

29. E. Ruiz Palomeque, *Ordenación y transformaciones del casco antiguo madrileño durante los siglos XIX y XX*, Madrid, Instituto de Estudios Madrileños, 1976, pp. 429-430.

30. "En el Ayuntamiento", "El Imparcial", 16 octubre 1882, p. 2; A. Soria, "Cosas de Madrid", "El Progreso", 6 febrero 1882, p. 3.

31. D. Fabricio, "Lo que debiera ser Madrid", "El Progreso", 6 octubre 1885, p. 3. Don

### *Proyectos de Gran Vía*

En los años de 1870 y 1880, la población de Madrid no sólo aumentó rápidamente debido al crecimiento de los barrios de la nueva clase media al norte de su centro histórico, sino que sufrió una rápida afluencia de campesinos desempleados, a quienes se permitía viajar gratis en ferrocarril si iban en busca de trabajo. Estos desesperados, en su mayoría analfabetos y con escasas posibilidades de encontrar empleo, se unieron a la clase media de los barrios del norte para aplaudir el proyecto de construcción masiva de una gran vía. Tras estallar la burbuja de la prosperidad urbana, a esas voces se unieron las de los comerciantes, hombres de negocios y profesionales, todas ellas en favor de la construcción de un nuevo bulevar que atravesara el centro de la ciudad siempre que sus comercios y residencias particulares no fueran expropiados.

El interés popular era poderoso, pero, antes de que pudiera dar fruto, los sistemas legal y político debían hacer posible la reforma de la ciudad cuando el bienestar público fuera de mayor peso que los derechos del propietario individual. Una fuerte ley de expropiación era esencial a fin de que terrenos, más allá de los necesarios para la construcción de calles y aceras, pudieran comprarse, allanarse y venderse para nueva y más apropiada edificación. En este sentido, la Ley de Expropiación Forzosa, que fue promulgada el 10 de enero de 1879, permitía la expropiación de terrenos a cada lado de la vía a una anchura de 20 metros. De la misma manera, el sistema político tendría que evolucionar hasta el punto de ser capaz de supervisar costosas reformas que podrían durar años y años. Esta condición quedó satisfecha con la restauración de los Borbones en 1875 y con el nombramiento de José Abascal como alcalde de Madrid, cargo que desempeñó durante seis años (1881-1883, 1885-1889), el segundo periodo más largo en la historia de ese puesto durante el siglo XIX. No está claro quien pudo haber sido el primero en proponer la construcción de la Gran Vía<sup>32</sup>, pero a Abascal corresponde el crédito por la reforma del centro durante su primer mandato en la alcaldía<sup>33</sup>.

Bajo Abascal, el Ayuntamiento encargó al arquitecto municipal Carlos Velasco y Peinado el diseño de un proyecto de Gran Vía. Su propuesta

Fabricio es seudónimo, probablemente de Lucas Mallada, que escribía columnas para este diario republicano.

32. Oskar Jürgens cita a un cierto arquitecto Fernández que propuso perforar el casco viejo con un gran vía que enlazaría la parte este de la ciudad con la de Argüelles. Véase O. Jürgens, *Ciudades españolas: su desarrollo y configuración urbanística*, Madrid, Instituto de Administración Local, 1990 (ed. or. *Spanische Städte: ihre banliche entwicklung und ausgestaltung*, Hamburg, Kommissionsverlag L. Friederichsen & Co., 1926).

33. E. Martínez de Velasco, "La Gran Vía de Madrid", en "La Ilustración Española y Americana", 1888, 32, n. 4, pp. 73 y 75.

(Figura 5) se presentó en enero de 1886 y, en general, fue entusiásticamente recibida. En *El Imparcial*, diario de la mañana de carácter liberal y uno de los periódicos de mayor circulación del país, se consideró el proyecto de construcción de la Gran Vía como «un pensamiento verdaderamente colosal» alegándose que el proyecto podía llevarse a cabo sin ningún sacrificio por parte de la Villa y Corte<sup>34</sup>. Ese verano, y en la zarzuela «La Gran Vía» se parodiaba el proyecto. Presentada durante tres años con llenos completos, la zarzuela parecía gozar de la sorprendente capacidad de mantener la atención del público en la Gran Vía de una manera no muy desfavorable. El protagonista es un paseante que inicia animada conversación entre algunas de las calles y plazas de Madrid, representadas por actrices, tras declarar que «[está] deseando que nazca esa nueva vía, porque según el horóscopo será la más hermosa y la mejor de todas»<sup>35</sup>. Sin embargo, casi al final de la zarzuela, le preguntan al comadrón de doña Municipalidad si va a nacer la Gran Vía y cuando. El comadrón recita una lista de (imposibles) condiciones que España ha de cumplir primero y después responde a otra pregunta con una fecha exacta: «¡El treinta de febrero!»<sup>36</sup>. Hasta muy dentro de la década de los noventa los madrileños de todas las clases sociales bailaban todavía al son de la música de *La Gran Vía*<sup>37</sup>.

En los círculos oficiales no se sentía tanta ilusión por la Gran Vía, proyecto considerado como método de mantenimiento de la estabilidad social en Madrid. En *El Liberal*, diario políticamente moderado, se informaba de que los políticos apoyaban el proyecto con objeto de dar empleo a muchos que pedían limosna en las calles<sup>38</sup>. La cuestión del desempleo se consideraba de primera importancia, como ilustra otro comentario periodístico. En un editorial de *El Imparcial* se declaraba que había muchos trabajadores sin empleo ni otros medios de vida y que el gobierno podía remediar esa triste situación mediante un uso prudente de sus recursos<sup>39</sup>. Un artículo aparecido en la que era por aquel entonces la revista más prestigiosa y con mejores ilustraciones de todo el país era todavía más explícito: «[...] la población obrera de Madrid encontrará trabajo por espacio de ocho o diez años, evitándose por lo tanto en ese largo periodo la grave crisis que hoy preocupa seriamente a la opinión, a los pensadores y a los gobiernos»<sup>40</sup>.

34. “La Gran Vía proyectada urbana”, “El Imparcial”, 7 febrero 1886, p. 1; “La gran reforma urbana”, “El Imparcial”, 14 febrero 1886, p. 1.

35. F. Pérez y González (libretista), F. Chueca y J. Valverde, *La Gran Vía*, Mexico, D. F., Ediciones Daimon de México, S. A., 1996, p. 43.

36. *Ivi*, p. 91.

37. R. Baroja, *Las noches del Buen Retiro*, Madrid, Espasa Calpe, S. A., 1982.

38. “En el Ayuntamiento”, “El Liberal”, 4 marzo 1886, p. 2.

39. “Lo que el país necesita”, “El Imparcial”, 23 diciembre 1886, p. 1.

40. Martínez de Velasco, *op. cit.*

El mismo artículo iba acompañado de una interpretación artística de la Gran Vía ya terminada (Figura 6), mediante la que se intentaba preparar a los lectores para una sesión pública dedicada a los propietarios afectados por las expropiaciones. En primer plano se halla la plaza circular, hacia el centro del esquema que se muestra en la figura 5. La perspectiva es hacia el sudeste y la inspiración del bulevar de Haussmann queda evidenciada por lo rectilíneo de la avenida y la perfecta alineación y altura uniforme de los edificios, las fachadas Segundo Imperio, lo espacioso de la plaza y de la calle, y la insinuación de actividades nocturnas que hace posible el alumbrado público. Sin embargo la escena es inequívocamente madrileña en la presentación del fuerte contraste entre luz y sombra, la diversidad de vehículos, que van desde las carretas arrastradas por burro hasta los tranvías de caballos, y personajes de toda laya: caballeros y damas, criadas y aldeanos y los inevitables pícaros. Y para que al lector no se le escape el significado de ese gran proyecto, el viejo Madrid queda representado en la parte central izquierda del grabado mediante una estrecha calle con casas con techo de tejas sin alineación, altura diferente, rejas en las ventanas y fachadas centenarias.

Al mismo tiempo que se trataba de convencer al público de los beneficios que resultarían de la realización del proyecto el ayuntamiento lo preparaba mediante una serie de expropiaciones<sup>41</sup>. La falta de acuerdo en lo que se refería al valor de los terrenos y edificios expropiados llevó a Daniel de Cortázar, ingeniero de minas, geólogo y miembro de la junta directiva de la Comisión del Mapa Geológico, a publicar un artículo extremadamente crítico del plan de Velasco<sup>42</sup>. Cortázar sostenía que la Gran Vía, al menos en el plan de Velasco, jamás sería construida por dos razones. En primer lugar, la ley de expropiación de 1879 ofrecía insuficientes incentivos a los propietarios. La ley permitía que los propietarios recibieran compensación que no superara el valor de lo expropiado, y Cortázar observaba que el precio de las fincas urbanas había disminuido entre un 15 y un 20 por ciento durante la recesión. En segundo lugar, Cortázar pensaba que ninguna compañía española tenía ni el capital ni la competencia necesaria para llevar a buen término el proyecto y argüía que ninguna compañía o grupo de inversores extranjeros querría asumir los riesgos a largo plazo que conllevaban las mejoras, como esperaba el gobierno de Abascal. Es posible que Cortázar suscitara una oposición todavía más fuerte al plan Velasco al enumerar uno por uno los edificios que habían de ser demolidos de llevarse a efecto ese plan. Admitiendo la necesidad de una comunicación directa entre Salamanca y Argüelles, Cortázar propuso un bulevar

41. "En el Ayuntamiento", "El Imparcial", 12 agosto 1886, p. 2.

42. D. de Cortázar, "La Gran Vía", en "Anales de la Construcción y de la Industria", 1886, 11, n. 9, pp. 129-130 y fig. 6.

en línea recta o que siguiera, en parte, la prolongación de la calle de Preciados aprobada en la década de los 60. No dejaba de reconocer que habría que encontrar una ruta mejor: «o bien se podrían intentar otros proyectos análogos pero de ejecución más fácil y más necesarios que el proyectado por el Sr. Velasco, según demostraremos algún día»<sup>43</sup>.

Ese día llegó al año siguiente cuando Lucas Mallada, amigo de Cortázar y su colega en la Comisión del Mapa Geológico, publicó una alternativa final al plan Velasco<sup>44</sup>. Mallada tomaba como punto de partida la premisa de que una aproximación incremental a la renovación urbana en Madrid haría que el costo de construcción de la Gran Vía fuera demasiado alto y demasiado impredecible tanto para los gobiernos central y local como para las compañías extranjeras. Mallada daba por sentado, además, que el método de construcción de bulevares ideado por Haussmann, que era rápido pero costoso, no podría aplicarse en España<sup>45</sup>.

Tras dejar de lado las alternativas hasta el momento propuestas, Mallada presentó un tercer sistema de reformas que permitiría eliminar las calles irregulares y retorcidas y las plazuelas inútiles llevando así a vías más anchas y rectilíneas. El llamado tercer sistema suponía la cobertura de la mitad de los gastos mediante la venta de los terrenos expropiados sobrantes y el financiamiento del resto mediante un impuesto sobre los edificios que habían quedado intactos a lo largo de la nueva ruta (Figura 7). Mallada no mencionaba a Cerdà ni a ninguna otra autoridad contemporánea en arquitectura o planificación urbana, con la excepción de Velasco, a quien describe como «distinguido arquitecto del Municipio»<sup>46</sup>. Sin embargo, podemos suponer que conocía el plan de Cerdà. Un examen detenido de las figuras 3 y 7 revela una sorprendente correspondencia entre la trayectoria de una de las grandes vías propuestas por Cerdà y la de Mallada. Además, Mallada parece haber adaptado la idea de Cerdà de un «centro de acción» en su uso de una frase similar, «centro de atracción». Por ejemplo, Mallada declaró que el comienzo de su Gran Vía se hallaría en el centro de atracción de toda la zona este de Madrid — la Cibeles, que da la casualidad de constituir el centro de ese gran talweck de talwecks de Cerdà y el punto al que convergen los vecinos del Madrid occidental antes dirigirse al centro de la ciudad. Ni que decir tiene que tanto a Mallada como a Cerdà preocupaba el acceso al centro comercial de la ciudad y el enlace entre los diferentes centros de acción o de atracción.

43. *Ivi*, p. 130.

44. L. Mallada, “Una Gran Vía barata”, en “Anales de la Construcción y de la Industria”, 1887, 12, n. 10, pp. 149-152 y fig. 12 y 13.

45. L. Mallada, “Reformas urbanas”, en “Anales de la Construcción y de la Industria”, 1887, 12, n. 3, pp. 41-43.

46. Mallada, “Una Gran Vía barata”, *op. cit.*, p. 149.

Se podría pensar, al considerar el proyecto de bulevar de Mallada y la ligera huella sobre edificios en su plan que, a sabiendas o no, estaba aplicando los principios de estética establecidos por Camillo Sitte y Charles Buls<sup>47</sup>. En un siglo en que dominaba el espíritu comercial, obsesionado con la línea recta y con relaciones geométricas fijas, que tenían por objeto reducir al mínimo las distancias (y de esa forma el tiempo y gastos del transporte), Mallada, sin embargo, propuso una vía en curva abierta que preservara en la medida de lo posible el paisaje urbano circundante. De esa manera, su plan conciliaba la necesidad de modernizar Madrid con la preservación de su distintiva herencia arquitectónica.

No es pensable que los artículos de Mallada sobre la Gran Vía y la reforma urbana del centro de Madrid no fueran leídos y discutidos por una amplia gama de funcionarios y profesionales interesados en esas materias, ya que aparecieron en los *Anales de la Construcción y de la Industria*, una revista que había sido premiada y había ganado el general respeto. Mallada, los mismo que otros destacados publicistas de su época, dio conferencias y escribió ensayos prácticamente sobre la misma materia. En efecto, Mallada dio una conferencia en el Ateneo de Madrid en 1888 sobre la construcción no demasiado costosa de una Gran Vía y sobre un nuevo diseño, asimismo a moderado coste, de los barrios antiguos del centro de Madrid. La conferencia recibió una elogiosa reseña por parte de *La Iberia*, el principal diario madrileño de la tarde de carácter liberal<sup>48</sup>. Aunque el conferenciante ofreciera su plan a la ciudad de Madrid *gratis et amore*, el ayuntamiento no lo aceptó<sup>49</sup>.

El proyecto de Gran Vía que se aprobó finalmente fue producto de la colaboración entre dos arquitectos municipales, José López Sallaberry y Francisco Andrés Octavio Palacios. Con la muerte prematura de Velasco, que pensaba presentar una firme defensa de su propuesta<sup>50</sup>, en 1888, su proyecto cayó en el olvido hasta que, en 1898, el Ayuntamiento lo entregó a López Sallaberry y Octavio Palacios para que lo revisaran con vistas a su aprobación final<sup>51</sup>. La revisión no llegó a completarse hasta 1901 y no reci-

47. Véase C. Buls, *Esthétique des villes; Estetiek der steden; City Aesthetics*, Brussels: St. Lukasarchief v. z. w., 1981 (ed. or. *Esthétique des villes*, seg. ed., Bruxelles, Impr. Bruylant-Christophe, 1894) y C. Sitte, *Der Städte Bau nach seinen künstlerischen grundsätzen*, Wien, C. Graeser, 1889.

48. “Noticias generales”, “La Iberia”, 17 enero 1888, p. 2.

49. J. M. de Madariaga (secretario), “Notas biográficas de los Académicos fallecidos durante el curso de 1920-21: Don Lucas Mallada”, en “Anuario de la Real Academia de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales”, Madrid, Imprenta Clásica Española, 1922, pp. 363-389.

50. P. Navascués Palacio y J. R. Alonso Pereira, *La Gran Vía de Madrid*, Madrid, Ediciones Encuentro, S. A., 2002, p. 60.

51. J. del Corral, “La Gran Vía”, *Madrid*, tomo 4, Madrid: Espasa-Calpe, S. A., 1980, pp. 1301-1320.

bió todas las aprobaciones necesarias hasta 1905 cuando la oposición de vecinos y comerciantes al desahucio quedó vencida y el ancho de la calle aumentó de 20 a 25 metros (primera sección, al este) o a 35 (Figura 8). Es difícil comparar esta ruta con las de Velasco y Mallada en lo que se refiere a sus efectos sobre las construcciones pre-existentes. Los tres proyectos comenzaban y terminaban casi en los mismos lugares, pero cada uno tenía diferente trayectoria y longitud y la mayor parte de la ruta de López Sallaberry-Octavio Palacios era más ancha. Sin embargo, la tabla 1 pone de relieve algunas diferencias fundamentales. La ruta de Velasco, la más rectilínea de las tres, hubiera obligado a la mayor cantidad de expropiaciones con la consiguiente demolición de estructuras pre-existentes. La de Mallada hubiera sido la de más fácil trazado, pero su forma y longitud hacían pensar que sería menos eficaz en lo que se refiere al tráfico por el centro de Madrid. Aunque el proyecto requería menor número de expropiaciones, debía de haber tenido un par de defectos. ¿No tendría el Ayuntamiento que indemnizar a los numerosos propietarios a lo largo de la ruta que se hubieran visto obligado a ampliar o reducir sus inmuebles, que de otra manera habrían quedado intactos, para seguir la curva del bulevar de Mallada? ¿Y no habrían algunos de esos propietarios de impugnar en los tribunales aspectos específicos del alineamiento?

Dudas aparte sobre los proyectos de Velasco y de Mallada, el de López Sallaberry y Octavio Palacios pudiera haber sido adoptado por la sencilla razón de que formaba parte de un plan general de mejoras del interior de Madrid, que podría contribuir a la defensa del municipio en los pleitos que pondrían los afectados contra la expropiación o con la esperanza de una indemnización más alta. Puede considerarse asimismo que las dos primeras etapas del plan López Sallaberry-Octavio Palacios suponían la desaparición de dos calles (San Miguel y Jacometrezo) que databan de principios del siglo XVII y que algunos consideraban indignas de la capital del país. La calle que se eliminó para formar el segmento central de la Gran Vía ha sido descrita por un celebre cronista de Madrid como sigue:

Era la de Jacometrezo una calle sórdida y estrecha, abundante en casas hospitalarias de toda especie, desde el pupilaje estudiantil hasta los tugurios vetustos. Y la confusa sucesión de tiendas sombrías, casas de empeño, salas de peinadoras, librerías de viejo y cafetuchos de baja galantería. Uno de los trozos más pintorescos y animados del Madrid del pasado siglo<sup>52</sup>.

La sustitución de una sucia callejuela por un bulevar espacioso con la posibilidad de instalaciones comerciales de primer orden debe de haber

52. P. de Répide, *Las calles de Madrid*, Madrid, Afrodísio Aguado, S. A., 1985 (reimpresión de artículos publicados primero en el diario liberal madrileño *La Libertad* entre 1921 y 1925).

atraído a las autoridades de la Villa y a los ecologistas también. En cuanto al tercer y último segmento del bulevar en el proyecto de López Sallaberry-Octavio Palacios, su atractivo consistía en que las autoridades municipales podían alegar que completaba la tan esperada prolongación de la calle de Preciados, propuesta por primera vez en 1862 y para la que se habían expropiado 22 inmuebles. Todos esos solares deberían ser utilizados en el nuevo proyecto, reduciendo así la contribución monetaria del Ayuntamiento a la construcción de la Gran Vía<sup>53</sup>. La ventaja principal del proyecto de López Sallaberry-Octavio Palacios fue que los dos ejercieron una influencia común e incansable dentro de los círculos gubernamentales en pro de la adopción y ejecución de su plan, ya que con ello no sólo ganarían fama dentro de su profesión sino que recibirían una comisión del 1 por ciento del coste total del proyecto, equivalente a la no despreciable cantidad de cerca de 4.677.000 pesetas<sup>54</sup>. En efecto, López Sallaberry, el más joven de los dos fue ascendido a inspector de todas las reformas urbanas a realizar en el centro y recibió laudes como decano de los arquitectos municipales tras su muerte en 1927. No vivió, sin embargo, lo suficiente para contemplar la conclusión de su proyecto, ya que la construcción de la Gran Vía, iniciada en 1910 no llegó a terminarse hasta 1931.

### *Conclusión*

Aunque no fuera el único en comprender la necesidad de facilitar la circulación en una economía de mercado en expansión, Haussmann fue el primero en lo que se refiere a la reestructuración de la moderna metrópolis capitalista-industrial, demostrando cómo podía transformarse París con el objeto de acomodar las nuevas tecnologías del transporte y de las comunicaciones y volverse a diseñar a fin de articular una escala mucho más amplia de organización económica. En el presente ensayo se ha tratado de establecer e interpretar la conexión entre la «haussmanización» de París y el movimiento en España a favor de los bulevares en Madrid. Además, se ha tratado de mostrar cómo se llegó a adaptar la Gran Vía a las condiciones locales.

En España, Cerdà fue la figura clave en el proceso de adopción y modificación temprana del bulevar de Haussmann. Aunque impresionado con la transformación material de París operada por Haussmann, el catalán

53. J. López Sallaberry y F. A. Octavio, *Mejoras en el interior de Madrid: Memoria del proyecto sobre reforma de la prolongación de la calle de Preciados y enlace de la plaza del Callao con la calle de Alcalá*, Madrid, Imprenta Municipal, 1901, pp. 18 y 20.

54. J. del Corral, “La Gran Vía de José Antonio: Datos sobre su historia y construcciones”, en “Anales del Instituto de Estudios Madrileños”, 1967, n. 2, pp. 369-389. El título se refiere al nombre de la Gran Vía durante la dictadura de Francisco Franco.

quedó escandalizado por la arrogancia con que esa transformación se había realizado. Ese sentimiento y su natural inclinación hacia una política progresiva llevaron a Cerdà a formular ciertos principios de planificación conducentes no sólo a la mejora de la circulación mediante la creación de grandes vías, sino también a la de las condiciones de habitabilidad para todos los madrileños. De la misma manera, proponía que los vecinos sufragaran esas mejoras en proporción a los beneficios recibidos. Su plan, y los sacrificios económicos que suponía para ciertos propietarios hacían necesaria una entrega al bien común difícil de encontrar en un periodo dominado por el conservadurismo y la reacción antirreformista.

Tras el abandono del plan de Cerdà por parte del gobierno, sus principios de urbanismo quedaron casi olvidados, y al mismo tiempo que en los años de 1870 su salud tanto física como mental empeoraba, nadie se alzó para defenderlos<sup>55</sup>. Dado la situación, no es de extrañar que al cobrar nueva vida la idea de una gran vía en la década de 1880 y materializarse el plan de Velasco en 1886, el bulevar en ciernes tuviera una trayectoria de bala de cañón que desgarraba la fábrica urbana en existencia con el supuesto fin de minimizar la distancia vehicular y dar cabida a nuevos edificios perfectamente alineados al estilo del Segundo Imperio francés. Cortázar representó un papel fundamental en la lucha contra la aceptación de este bulevar a la Haussmann, y, como miembro de la junta editorial de los *Anales de la Construcción y de la Industria*, es posible que persuadiera a su amigo Mallada a defender la misma causa. Mallada se inclinaba a seguir la trayectoria de Cerdà, pero su tercer sistema ofrecía un método más realista de financiación. Aunque el plan de Mallada no fuera aceptado por el municipio, debió de servir sin duda para llamar la atención sobre el uso de las calles y plazas ya existentes como parte del espacio que se necesitaba para la Gran Vía. El bulevar que llegó a construirse constituía una especie de compromiso: se volvía a utilizar la mayor cantidad posible de espacio abierto inicial para las dos primeras secciones y se adoptaba la línea recta de Haussmann para enlazar las dos plazas que sostenían la tercera sección; esta última no era sino la antigua prolongación de la calle de Preciados, a la que el municipio se había comprometido por medio de expropiaciones. Que el bulevar López Sallaberry-Octavio Palacios tuviera tres secciones constituía una ventaja, ya que podían ser construidas una a una de acuerdo con la aproximación incremental y cicatera del municipio madrileño a la renovación urbana. Al sugerir cierta continuidad con proyectos ya existentes, el de López Sallaberry-Octavio Palacios debió agradar e incluso servir de alivio en los cautelosos círculos oficiales.

Aunque los planificadores pretendían abrir la circulación, fomentar la

55. F.-L. Cardona Castro, "Ildefonso Cerdà: un urbanista para el año 2000", en "Historia y Vida" 1990, 23, n. 269, pp. 62-73.

higiene y racionalizar el uso del terreno en Madrid, con la Gran Vía, una vez construida, no se llegó a conseguir ninguno de esos fines. El problema consistía en no haber creado un sistema de bulevares, una red de amplias avenidas que pudiera acomodar el tráfico moderno y dispersar el comercio arterial más allá del centro urbano. El bulevar fue el encanto de los madrileños durante la última parte del siglo XIX, pero una red de bulevares nunca se hizo realidad. Debido a dificultades de planificación y construcción, el único lugar en Madrid donde todavía se puede experimentar esa sensación, muy siglo XIX, del bulevar en toda su amplitud, elegantes edificios, luminosidad e intensa vida es la Gran Vía.

### *Reconocimientos*

Una versión anterior de este trabajo fue presentada en 2003 en la reunión anual de la Sociedad de Estudios Históricos Españoles y Portugueses en Madrid. La investigación se ha realizado con el apoyo de subvenciones de la Fundación Fulbright para España en 1996, de la Junta de Investigaciones de la Universidad de Missouri en 1996-1998 y, por último, de la Universidad de Missouri-Kansas City en 2000. Mi agradecimiento al profesor Rafael Espejo-Saavedra por sus comentarios sobre una primera versión de este trabajo y por su traducción al español. Agradezco igualmente a Chris Tabor su ayuda en lo que se refiere a las ilustraciones informatizadas.

Plan	área afectada	área expropiada	edificios expropiados para la vía	largo/ancho de la vía	terreno necesario
	(m <sup>2</sup> )	(m <sup>2</sup> )	(m)		(m <sup>2</sup> )
Velasco	?	112.980	334	1411/25	34.367
Mallada	96.346	37.984	ca. 102	1610/25	40.250
López S. y Octavio P.	141.510	101.409	315	1422/25-35	44.898

Tabla 1. La Gran Vía: diferentes propuestas y su impacto.  
 Fuentes: Para Velasco, E. Martínez de Velasco, *op. cit.*;  
 para Mallada, L. Mallada, “Una Gran Vía barata”, *op. cit.*;  
 para López Sallaberry y Octavio Palacios, E. Ruiz Palomeque, *op. cit.*,  
 p. 476. El autor de este ensayo ha calculado la extensión necesaria  
 para la vía y edificios colindantes.

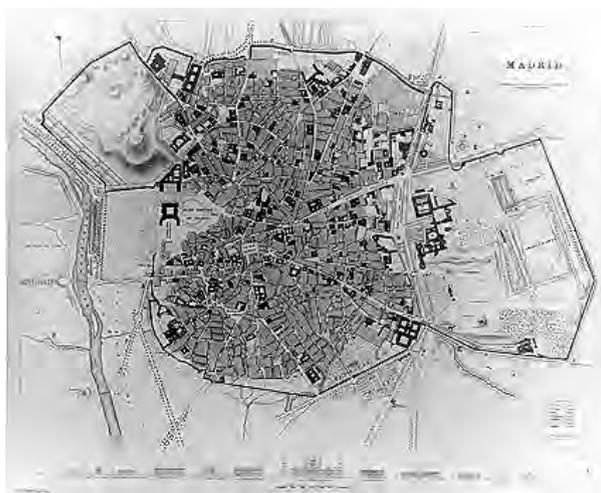


Figura 1. *Madrid* — Plano publicado en 1838 por la Sociedad para la Difusión de Conocimientos Útiles. Fuente: Colección del autor.

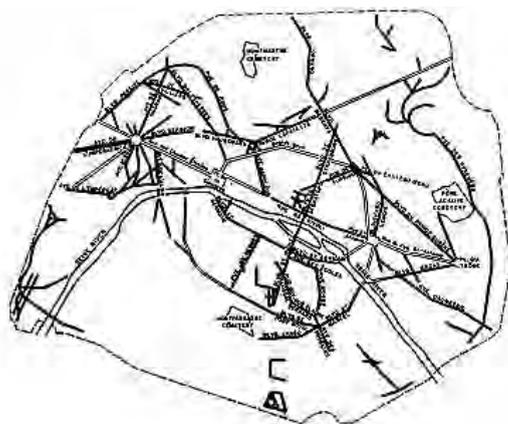


Figura 2. *Calles principales construidas entre 1850 y 1870, París.*  
Fuente: H. Saalman, *op. cit.*, figura 15.

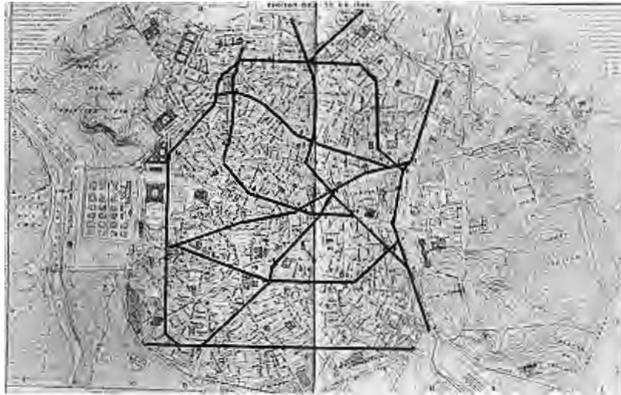


Figura 3. *Plano de Madrid, 1877* — publicado por Charles Lassailly.  
Fuente: Colección de la Biblioteca Nacional de España.

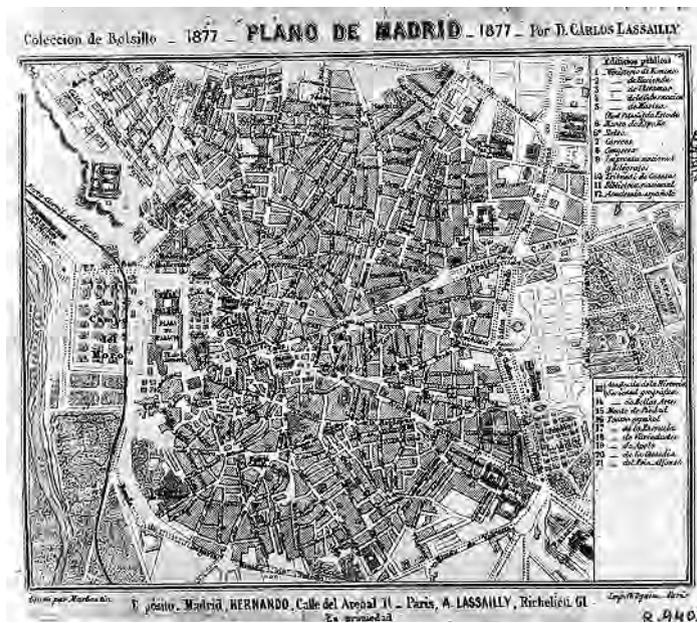


Figura 4. La propuesta de grandes vías de Cerdà para Madrid.  
Adaptada de I. Cerdà, *op. cit.*, 2, pp. 274-275.

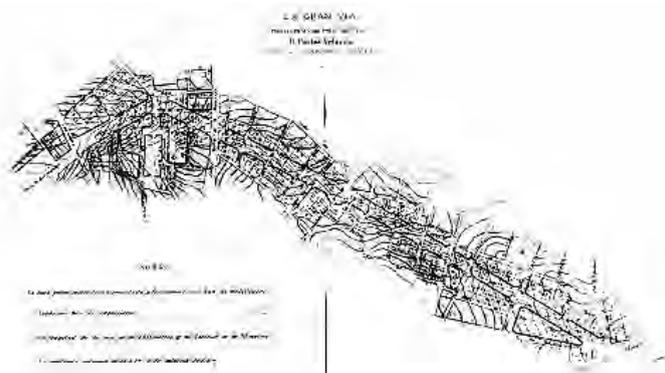


Figura 5. *La Gran Vía* — Proyecto de Carlos Velasco y Peinado, 1886.  
Fuente: D. de Cortázar, *op. cit.*, figura 6.



Figura 6. *Mejoras futuras de Madrid* — Versión artística de la Gran Vía de Velasco, de la que al pie se lee «vista, mirando al este, desde el encuentro con la calle de la Corredera Baja de San Pablo».  
Fuente: E. Martínez de Velasco, *op. cit.*, p. 73.

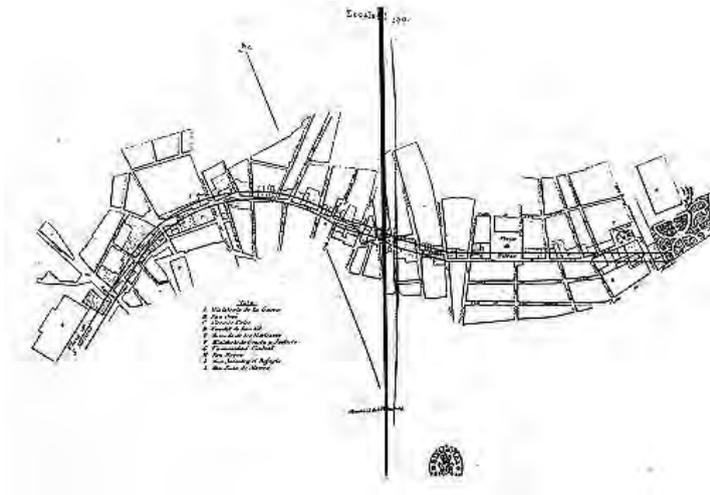


Figura 7. Proyecto de Lucas Mallada de 1887 para una Gran Vía económica.  
Fuente: L. Mallada, *Una Gran Vía barata*, cit., figura 12.



Figura 8. *Gran Vía* — Proyecto de José López Sallaberry y Francisco Andrés Octavio Palacios, tal como se aprobó en 1904.  
Adaptada de E. Ruiz Palomeque, 1976.