

1

**VÍA DE LA MEMORIA:  
MUTACIONES  
Y RESIGNIFICACIONES  
DE LA ARQUITECTURA  
Y EL ESPACIO URBANO  
EN UN SINGULAR  
ACCESO A MADRID**

**JAVIER GARCÍA-GUTIÉRREZ MOSTEIRO**

Universidad Politécnica de Madrid

[javier.gmosteiro@upm.es](mailto:javier.gmosteiro@upm.es)

**IRENE SANCHIDRIÁN RAMOS**

Universidad Politécnica de Madrid

[carmenirenesanchidrian@hotmail.com](mailto:carmenirenesanchidrian@hotmail.com)

THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS

THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS  
50 EAST LAKE STREET  
CHICAGO, ILLINOIS 60607  
TEL: 773-707-3000  
WWW.UCHICAGO.PRESS.EDU

THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS  
50 EAST LAKE STREET  
CHICAGO, ILLINOIS 60607  
TEL: 773-707-3000  
WWW.UCHICAGO.PRESS.EDU

En el análisis de las principales vías de acceso en automóvil al Madrid contemporáneo representa un valor singular el correspondiente a la carretera de La Coruña; una vía que, en su trazado a través de la Ciudad Universitaria, aun siendo muy reciente respecto a otros históricos ingresos a la capital, concentró valores arquitectónicos, urbanos, paisajísticos y simbólicos de particular y controvertida relevancia. Significativo de este último aspecto es el hecho de que el tramo principal en que proponemos nuestro estudio, desde la glorieta del Cardenal Cisneros hasta Moncloa, haya mutado en los últimos años su título de *avenida de la Victoria* —que, a su vez, sustituyera a la denominación anterior— por el de *avenida de la Memoria*. Sobre las transformaciones y resignificaciones de este ámbito tratamos en este escrito.

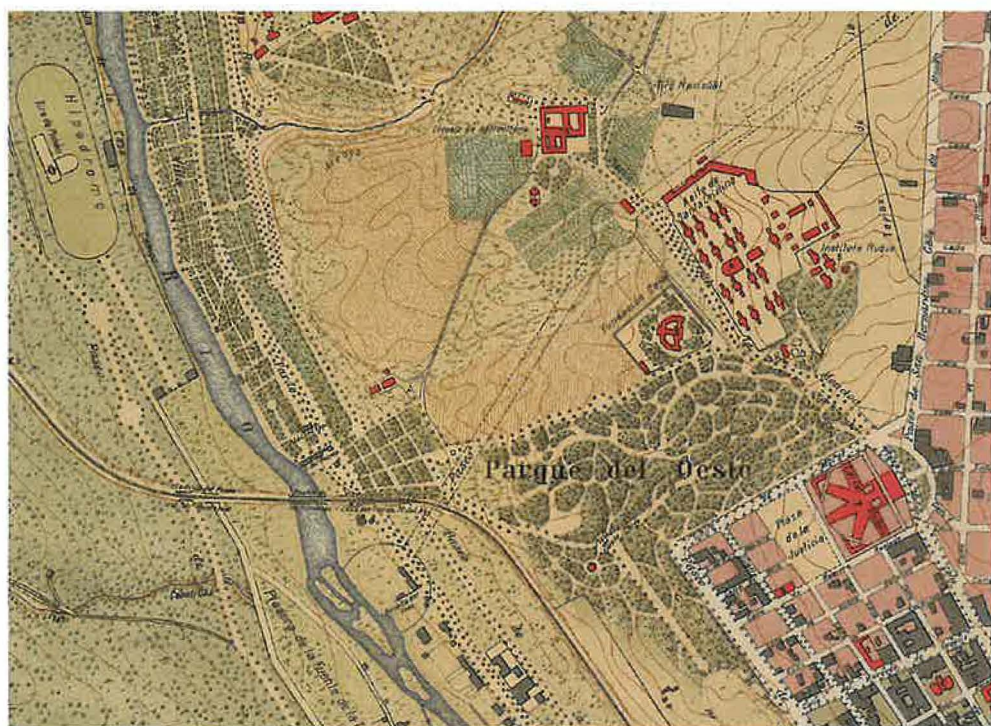
Seguimos para ello una línea temporal, desde principios del siglo xx, según seis etapas reconocibles y bien caracterizadas. En estas, como método, se trata de imbricar lo realmente construido con lo ya desaparecido y aun con lo proyectado y nunca llegado a construir: *momentos* conformadores de un paisaje material y virtual; integrantes, todos ellos, de la memoria que se pretende salvaguardar.

## 1. ÁMBITO DE PARTIDA: PAISAJE DE LA MONCLOA

La primera destacada cualidad de esta vía de entrada a Madrid, es su estrecha relación con el paisaje, condición que la hace distintiva entre los accesos a otras grandes capitales europeas. La extensa y valiosa cuña verde que se abre hacia la sierra del Guadarrama, a través del entorno natural del ecosistema del monte de El Pardo, todavía hoy llega a incidir, en su extremo opuesto —el ámbito que aquí tratamos—, en el mismo centro de la ciudad.<sup>1</sup>

Hasta el planteamiento de la Ciudad Universitaria, en esta zona exterior al Madrid histórico las edificaciones existentes eran contadas, aisladas en un paisaje de cultivos y vegetación de monte bajo. Como refleja el plano de Núñez Granés (1910) (Figura 1.1),

<sup>1</sup> A finales del siglo xviii, con Carlos IV, ya se había iniciado la adquisición de fincas que, mediante un sistema *verde*, conectaran Palacio con el monte de El Pardo. Surgía así el Real Sitio de la Florida, en el que se incorporaba la «Huerta de la Monclova».



**Figura 1.1.** Pedro Núñez Granés, *Plano de Madrid y su término municipal, 1910* (Instituto Geográfico Nacional).

entre ellas: el antiguo Palacio de la Moncloa; la Escuela de Agricultura, y, lindando con el borde norte del Parque del Oeste, pero más allá de los terrenos que ocupara hasta el momento el convento de San Bernardino,<sup>2</sup> algunas fundaciones (asilo de Santa Cristina, Instituto Rubio y Fundación Cajal).

La Escuela de Agricultura que registra ese plano cabe ser interpretada como germen de lo que más tarde sería el gran proyecto de la Ciudad Universitaria y, por tanto, con un valor especial en el trazado que nos ocupa. Se trataba de un conjunto de edificaciones que, desde 1869, reutilizaban lo que quedaba de la histórica Fábrica de Loza y Porcelana de la Moncloa y, como refleja dicho plano, estaban rodeadas de jardines y áreas de cultivo.

Con anterioridad al recinto universitario ideado por Modesto López Otero en 1927, ya se había decidido sustituir el viejo edificio por la flamante Escuela Especial de Ingenieros Agrónomos. Esta fue proyectada en 1915 por el arquitecto Carlos Gato Soldevilla, pero su construcción, reemplazando por fases los cuerpos de la anterior

<sup>2</sup> Agulló y Cobo, Mercedes. *El hospicio y los asilos de San Bernardino*, Madrid: Instituto de Estudios Madrileños, 1972.

Escuela, sufrió demoras y llegó a solaparse con el trazado del nuevo campus (y, como luego veremos, a determinarlo).<sup>3</sup>

Así, hasta el proyecto de la Ciudad Universitaria, ninguna vía de acceso a Madrid atravesaba estos terrenos. El *Paseo de la Moncloa*, que ya registra Núñez Granés, partía de la plaza homónima (frente a la Cárcel Modelo) y, bordeando el Parque del Oeste, llegaba hasta la citada Escuela de Agricultura (Figura 1.2). Fue el trazado en que mucho después se iniciaría el de la carretera de La Coruña, pero recalquemos que no era aún un acceso a la ciudad: se detenía en las plantaciones de dicha Escuela y, a partir de ahí, solo una enfilada de árboles descendía hacia el río y el paseo del Rey, cruzando el arroyo de Cantarranas y dejando a la derecha los jardines del palacio de la Moncloa. La entrada a Madrid, desde la Puerta de Hierro, se realizaba en paralelo al río, siguiendo la carretera de El Pardo para enlazar, llegando al Puente de los Franceses, con el paseo de la Florida.



**Figura 1.2.** Entrada de la Moncloa, ca. 1910. Inicio del paseo de la Moncloa (hoy explanada del Arco de Triunfo): en el extremo de la avenida arbolada, se distingue el monumento a Daoíz y Velarde y, a la derecha (donde hoy se levanta el Faro de la Moncloa), el edificio del club Parisiana (inaugurado en 1907). (Archivo Regional de la Comunidad de Madrid: ES 28079 ARCM 0344R. Recto).

<sup>3</sup> El encargo lo recibió Gato en 1908 y fue aprobado en 1911. El nuevo edificio debía ir sustituyendo por fases a la antigua Fábrica, de modo que en 1925 solo estaba construida el ala oriental prevista en el proyecto. Para mayor detalle, véase Muñoz Hernández, Jara. *La Escuela de Ingenieros Agrónomos en La Florida-Moncloa: los orígenes de la Ciudad Universitaria de Madrid*, tesis doctoral, Madrid: Universidad Politécnica de Madrid, 2020; y de la misma autora, «De la Fábrica de Porcelana a la Escuela de Agrónomos de Madrid», *Revista de Humanidades*, 41 (2020), págs. 61-87.

## 2. HACIA PUERTA DE HIERRO, UN NUEVO ACCESO A LA CIUDAD

La materialización de la avenida que contemplamos se entronca con los orígenes de la Ciudad Universitaria.<sup>4</sup> Ya el primer proyecto para el campus (1927) prolongaba el paseo de la Moncloa desde Agrónomos a Puerta de Hierro (puerta de ingreso al Real Sitio de El Pardo): atravesando huertas y terrenos sin edificar, tras dejar el palacio de la Moncloa a su lado oeste y debiendo prever un importante viaducto para salvar el arroyo de Cantarranas.

Esta nueva carretera, cuya primera denominación fue la de *avenida de Alfonso XIII*, dividía en dos el conjunto universitario: del lado norte, junto a la preexistente Escuela de Agrónomos, y jerarquizados por un nuevo eje (avenida de la Universidad, hoy avenida Complutense), se preveían los grupos de facultades de Ciencias de la Salud y, más arriba, de Filosofía, Derecho y Paraninfo; en la parte sur, hacia el Manzanares, se proponía el área llamada «de las Artes», presidida por la Escuela de Arquitectura, y las zonas deportivas. El conjunto, incorporando un atento trazado paisajista con considerable plantación de arbolado, estaba pensado como natural extensión del monte de El Pardo, destinado —coherentemente con el ideario de la fundación regia— a conseguir las mejores condiciones para estudiantes y profesores.

De esta cualificada intención paisajista participaría nuestro eje de acceso, destinado a conformarse como avenida arbolada a través de un recorrido —en paralelo al cercano Manzanares— de profusa y amena vegetación. Salvaría la pronunciada vaguada del arroyo de Cantarranas mediante el viaducto llamado *de los Quince Ojos*<sup>5</sup>, estructura imponente —hoy irreconocible— debida a los arquitectos Modesto López Otero y Agustín Aguirre junto al ingeniero Eduardo Torroja.<sup>6</sup>

La llegada de la República no solo no detuvo el gran proyecto alfonsino, sino que lo impulsó con decisión. Habiendo encontrado buena parte de lo ideado bajo la Monarquía en estado de construcción, mantuvo —confirmando en su cargo a López Otero— el ritmo de las obras; y ello, a pesar de las difíciles condiciones económicas del momento.

López Otero estaba persuadido de que el equipo de arquitectos que él había constituido en el Gabinete Técnico de la Universitaria (Luis Lacasa, Manuel Sánchez Arcas,

---

<sup>4</sup> La Ciudad Universitaria fue creada por Real Decreto de 17 de mayo de 1927. Véase plano de conjunto en la Memoria del Archivo de la Universidad Complutense de Madrid: <https://memoria-delarchivo.ucm.es/omeka/items/show/61>

<sup>5</sup> Existe una vista aérea de la Ciudad Universitaria poco antes de la Guerra Civil donde se puede apreciar el nuevo trazado de la vía que salva la vaguada del arroyo de Cantarranas con el viaducto de los Quince Ojos. En Ortiz Echagüe, Joaquín. *Pueblos y Paisajes*, Madrid: Manuel Conde López, 1939, lám. 4.

<sup>6</sup> Esta destacada obra, aunque oculta parcialmente, conoció mejor fortuna que el vecino —también de Torroja— Viaducto del Aire. Este, que cruzaba el Cantarranas más al oeste y próximo ya al Manzanares, sería completamente soterrado; véase Torroja, Eduardo. «Los viaductos de la Ciudad Universitaria (Madrid)», *Revista Nacional de Arquitectura*, 163 (1932), págs. 329-336.

Miguel de los Santos, Agustín Aguirre, Pascual Bravo y el ingeniero Eduardo Torroja iba a construir lo que «sería la arquitectura del futuro». <sup>7</sup> Y así, las primeras construcciones universitarias que fueron poblando ese paisaje no pasarían desapercibidas ante los ojos de los arquitectos de la tendencia ecléctica. <sup>8</sup>

En este panorama de acceso a la ciudad fueron apareciendo extensos edificios de ladrillo visto, con un lenguaje funcional y programático que representaba la más decidida línea de innovación arquitectónica en el Madrid del primer tercio del xx; el mejor escaparate, en definitiva, de lo que diera en llamarse «racionalismo madrileño» y su gran obra de conjunto, la Ciudad Universitaria. <sup>9</sup>

Así, nada más pasar el viaducto de los Quince Ojos se destacaron, a la derecha, junto al neobarroco de la Casa de Velázquez y sus airosos chapiteles, <sup>10</sup> las planas fachadas en ladrillo de la Escuela de Arquitectura. A la izquierda, tras las formas eclécticas de Agrónomos, los nítidos cuerpos de las facultades del área de Medicina, ante el fondo, en lo alto, del enorme y racional —más que *racionalista*— <sup>11</sup> volumen del Hospital Clínico. Y entrando ya en la ciudad, inmediato a la plaza de Moncloa, en

<sup>7</sup> Chías Navarro, Pilar. *La Ciudad Universitaria de Madrid. Génesis y realización*, tesis doctoral, Madrid: Universidad Complutense, 1986, pág. 99.

<sup>8</sup> Javier de Luque, arquitecto involucrado en la idea de la Ciudad Universitaria, llegaba a contraponer la frialdad, rigidez y aun «extranjerismo» de esas nuevas formas arquitectónicas con el lenguaje de los contemporáneos pabellones de las exposiciones de Barcelona y Sevilla, que consideraba «como brotes los más modernos de nuestra arquitectura»; véase Luque, Javier de. *Ciudad Universitaria de Madrid. Notas críticas*. Madrid: imp. Góngora, 1931.

<sup>9</sup> El término «racionalismo madrileño» puede resultar equívoco, al no tratarse de una corriente alineada con la ortodoxia «racionalista». Alonso Pereira habla de «racionalismo al margen» (Alonso Pereira, José Ramón. «Racionalismo al margen. El estilo Salmón», *Q. Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos*, 65 (1983), págs. 38-47) y de «racionalismo templado» (Alonso Pereira, José Ramón. *Ingleses y españoles. La arquitectura de la Edad de Plata*, La Coruña: Universidad de La Coruña, 2000, pág. 215); Diéguez lo define como «capítulo prerracionalista» (Diéguez Patao, Sofía. *La generación del 25. Primera arquitectura moderna en Madrid*, Madrid: Cátedra, 1997, pág. 34); y Bohigas entiende que la construcción de la Ciudad Universitaria fue «la manifestación global del espíritu» de esa generación de arquitectos madrileños (Bohigas, Oriol. *Arquitectura española de la Segunda República*, Barcelona: Tusquets, 1970, pág. 21).

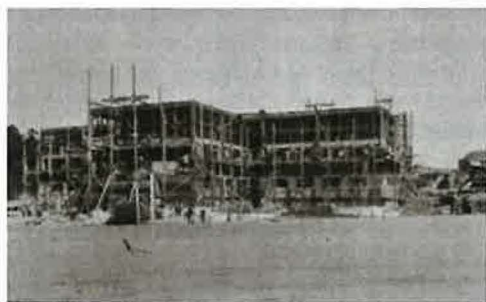
<sup>10</sup> La Casa de Velázquez, creada en 1918, iniciada en 1920 e inaugurada en 1928, antecedía en pocos años al programa de López Otero para instalar en esa zona el «grupo de las Artes» de la Ciudad Universitaria. Proyectada por el francés Léon Chiffot, en colaboración con el arquitecto español Daniel Zavala, se concibió con un lenguaje neobarroco, fuertemente marcado por los dos chapiteles que caracterizaban su silueta en el paisaje; y aun por la incorporación, como motivo central de la fachada, de la puerta barroca proveniente del demolido palacio de Oñate en la calle Mayor. Véase Segovia Campos, Isabel. *La casa de Velázquez: traslado y destrucción de la portada de Oñate*, Madrid: ETSAM-UPM, 2018. [<https://oa.upm.es/55140/>].

<sup>11</sup> Sobre el sentido de la arquitectura *racionalista* en Sánchez Arcas y Lacasa, véase García-Gutiérrez Mosteiro, Javier. «Sánchez Arcas y Lacasa: dos posiciones complementarias», en Carlos Sambricio. *Manuel Sánchez Arcas, arquitecto*, Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos, 2003, pág. 45; también, Lacasa, Luis. «Europa y América: bajo y sobre el racionalismo de la arquitectura», *Arquitectura*, 117 (1929), págs. 31-36.

el lado izquierdo de la avenida, el pequeño pero notabilísimo —y, por lo que veremos, determinante— pabellón de la Junta Constructora de la Ciudad Universitaria, primer edificio en ser concluido de todo el conjunto universitario.

En junio de 1931, a las pocas semanas de haber sido proclamada la II República (Figuras 1.3 y 1.4), se terminaba dicho pabellón, obra —como el vecino Hospital Clínico— de Manuel Sánchez Arcas y el ingeniero Torroja. Fue concebido, como todos los edificios del campus, como un volumen de ladrillo visto y rodeado de jardines; apariencia que, tanto en el material de fachada como en el entorno, se vería trastocada tras la Guerra Civil, cuando la construcción se viera inmersa en un emplazamiento que se pretendería de alto valor simbólico.

Apuntemos aquí que, para esa misma zona, justo detrás del Hospital Clínico, Luis Moya Blanco idearía durante los años de la Guerra Civil —a la vista de la destrucción en ese mismo lugar producida— la significativa arquitectura del «Sueño arquitectónico» (1938); una reflexión gráfica sobre la guerra y la muerte, con dos signos descolantes que operaban ya como presciencia de los códigos semánticos que enseguida iban a aparecer en Moncloa: el gran arco triunfal y el imponente monumento funerario, que se alzaría en forma de gran pirámide por encima de las ruinas de los edificios apenas acabados de construir en ese lugar.<sup>12</sup> Sin contradecir el carácter utópico —y aun podríamos decir *fantástico*— del proyecto, este se aferraba a esa muy precisa localización en la ciudad y en el tiempo.



**Figuras 1.3 y 1.4.** Pabellón de la Junta Constructora de la Ciudad Universitaria en dos momentos significativos de su construcción: el 14 de abril de 1931, día en que se proclama la II República, y el 4 de junio de ese año, en que se concluye (en «Pabellón de la Junta y Oficinas de la Ciudad Universitaria», *Arquitectura*, 151 (1931), 368. COAM).

<sup>12</sup> Como Moya explicaría, muchos años después, se establecían dos ejes ortogonales entre sí: el eje triunfal, significado por el gran arco, y el funeral, presidido por la forma de la pirámide, que «representaba del modo más directo, y hasta brutal, el peso de la muerte física que teníamos tan cerca» (Moya Blanco, Luis. «Sobre un “sueño arquitectónico”», en Alberto Humanes Bustamante (dir.). *Madrid no construido. Imágenes arquitectónicas de la ciudad prometida*, Madrid: Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, 1986, pág. 174).

### 3. POSGUERRA: RECONSTRUCCIÓN Y MONUMENTALIZACIÓN

El paisaje que aquí estudiamos da testimonio de los estragos causados por la Guerra Civil;<sup>13</sup> en particular, los citados edificios de Arquitectura, Agrónomos y Casa de Velázquez, en pleno frente de la *batalla de la Ciudad Universitaria*, quedaron severamente dañados. Estas ruinas, al finalizar la contienda, cobraron la fuerza de un símbolo, llegando incluso a considerarse el mantenerlas como *monumento* —esto es, acción rememorativa— de los desastres de la Guerra.<sup>14</sup>

En cualquier caso, aunque el «cuadro de ruina» que ofrecían los edificios propició que en un primer momento se contemplara la posibilidad de restaurar las fábricas dejando que los edificios ostentaran las «gloriosas cicatrices» de su resistencia,<sup>15</sup> no se tardó en decidir la reconstrucción completa del conjunto (sin descartar en ello un cierto sentido «moral»):<sup>16</sup>

Así, en 1940 ya quedó constituida la Junta Constructora de la Ciudad Universitaria, en la que continuaba siendo director López Otero, y se redactó el correspondiente plan de reconstrucción,<sup>17</sup> de manera que al año siguiente la *Revista Nacional de Arquitectura* ya informaba cumplidamente del estado de las restauraciones de algunos centros del campus, entre ellos, la Escuela de Arquitectura.<sup>18</sup>

La Casa de Velázquez, por completo destruida, fue reedificada manteniendo solo algunas de sus trazas originales y perdiendo su impronta barroca en ese paisaje de entrada a Madrid (en particular, los dos chapiteles que, por no mucho tiempo,

---

<sup>13</sup> Sobre el paisaje de destrucción en la Guerra Civil, véase, entre otros trabajos, el que se contiene en González Cárcelos, Juan Antonio. «El frente de la Ciudad Universitaria», en Santiago López-Ríos Moreno y Juan Antonio González Cárcelos (eds.). *La Facultad de Filosofía y Letras de Madrid en la Segunda República. Arquitectura y Universidad durante los años 30*, Madrid, Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales / Ayuntamiento de Madrid / Fundación Arquitectura COAM, 2008, págs. 552-573.

<sup>14</sup> Si para los vencedores estas ruinas representaban el valor de una costosa victoria (y así lo materializarían enseguida con la erección del Arco de Triunfo de Moncloa), para los republicanos, correlativamente, el de una de las más prolongadas y heroicas resistencias —la Defensa de Madrid— llevadas a cabo contra las tropas sublevadas.

<sup>15</sup> Muguruza Otaño, Pedro et al. «La Ciudad Universitaria de Madrid», *Revista Nacional de Arquitectura*, 6 (1941), pág. 7.

<sup>16</sup> Diéguez Patao, Sofía. «Destrucción, reconstrucción y nuevo carácter de la Ciudad Universitaria. Años cuarenta» en Carlos Bustos Moreno. *La Ciudad Universitaria de Madrid* (vol. I), Madrid: COAM / Universidad Complutense, 1988, págs. 55-69.

<sup>17</sup> Se decidió, entonces, que los edificios fueran restaurados por los mismos arquitectos que poco antes los habían proyectado y construido, pero ese razonable criterio no pudo ser satisfecho en todos los casos: faltaban nombres tan ilustres como los de Lacasa y Sánchez Arcas, arquitectos sancionados en el sobrevenido proceso de depuración profesional y ya en el exilio.

<sup>18</sup> Vid. nota 14, págs. 8-16.

habían caracterizado su silueta; y la antigua portada del palacio de Oñate, no reconstruida).<sup>19</sup>

Esos edificios que *reaparecían* con nuevas formas y materiales —Escuelas de Arquitectura y Agrónomos, Casa de Velázquez, Pabellón de la Junta— lo iban a hacer en un paisaje también intencionadamente transformado y monumentalizado. Tras la Guerra Civil, la idea de la Ciudad Universitaria se vio alterada por completo en su connotación. No era ya solo la alegoría —ciudad ideal— del espacio de la creación y transmisión del conocimiento. Pasaba a ser el reflejo de un deliberado, exaltado valor conmemorativo; uno de los prototipos de lo que Bonet ha denominado «espacios arquitectónicos para un nuevo orden».<sup>20</sup>

En esta perspectiva se encuadra la mutación de nuestra avenida de acceso en eje monumental y el consiguiente cambio de denominación: *Vía de la Victoria*. La idea de monumentalizar los accesos a la capital, ya explícita en el siglo XVIII, seguía una tendencia iniciada en Europa: cuando Laugier, en su *Essai* (1753),<sup>21</sup> trataba «de las entradas a las ciudades» y proponía para ellas la construcción de arcos de triunfo con un carácter monumental y conmemorativo, no estaba muy lejos de lo que, dos siglos después, se idearía para nuestro resignificado acceso a Madrid.

El nuevo régimen requería un específico plan de accesos a la capital, acorde con una pretendida —también, pretenciosa— representatividad; tal y como se dejaba explícito en la revista *Reconstrucción* (1940):

Los actuales accesos, salvo el de la carretera de La Coruña por la Ciudad Universitaria, son insuficientes, sucios, pobres e indignos de una Capital. Es preciso que Madrid tenga accesos de Imperio.<sup>22</sup>

Con esa mira de apariencia «imperial» se plantearon entonces tres vías fundamentales de acceso a la ciudad: la del eje de la Castellana —que no en balde pasó a denominarse «del Generalísimo»—; la de Toledo, conexión histórica con la *Ciudad Imperial*;<sup>23</sup>

<sup>19</sup> La restauración corrió a cargo del propio Daniel Zavala y los arquitectos franceses Genilloud Martinrey y Haffner, concluyéndose en 1959. Véase Rodríguez Tranche, Rafael. *La Ciudad Universitaria de Madrid y la Casa de Velázquez: escenas y huellas de una guerra*, Madrid: Casa de Velázquez / Complutense, 2022.

<sup>20</sup> Bonet Correa, Antonio. «Espacios arquitectónicos para un nuevo orden», en Antonio Bonet Correa (coord.). *Arte del franquismo*, Madrid: Cátedra, 1981, pág. 11.

<sup>21</sup> «Il faudroit là où sont toutes les barrières élever de grand arcs de triomphe, où seroit immortalisée la mémoire des hauts faits (...) Les arcs de triomphe sont la décoration la plus convenable aux entrées d'une ville (...)». Laugier, Marc-Antoine. *Essai sur l'Architecture*, París: Duchesne, 1753, pág. 215.

<sup>22</sup> Iribas, Jesús. «Plan de accesos de Madrid», *Reconstrucción*, 7 (1940), pág. 5.

<sup>23</sup> Véase García del Villar, Federico; Rodríguez Hernández, Luis y Anadón Frutos, Ricardo. «Concurso Nacional de Arquitectura, año 1947. Ordenación de la zona baja de la calle de Toledo», *Revista Nacional de Arquitectura*, 73 (1948), págs. 2-10.

y la que nos ocupa en este trabajo, que enseguida adquiriría el título —prolongado hasta hace muy pocos años— de *avenida de la Victoria*.<sup>24</sup>

Esta última ya llevaba mucho avanzado sobre las otras dos. Como señalara el aludido *Plan de accesos*, la carretera de La Coruña

es la única que tiene un acceso agradable a Madrid. Desde la Puerta de Hierro, por la magnífica avenida de la Ciudad Universitaria, por la que se llega inmediatamente a los bulevares y a la Gran Vía, hoy [entonces] Avenida de José Antonio, que puede considerarse como centro de Madrid.<sup>25</sup>

Contaba, además, con dos altos valores simbólicos: de un lado, el ya citado de haber sido el verdadero teatro de operaciones de una batalla tan significada de la Guerra Civil; de otro, el de ser inicio del eje que se dirigía al poderoso referente de El Escorial y al —aún en ciernes— Valle de los Caídos (hoy de Cuelgamuros). Ello propició que, en el extremo de ese eje, en torno a Moncloa, se fueran acumulando nuevas y enfáticas obras arquitectónicas, siempre en flagrante desacuerdo formal con la modernidad intentada por los edificios anteriores a la Guerra Civil y sentando las bases de la creciente pérdida de la unidad formal del recinto universitario.

Así, a lo largo de los años cuarenta, ese nuevo ingreso a Madrid fue conformándose con edificios de inequívoco lenguaje historicista, a uno y otro lado de la avenida, organizados según lo que Chías ha denominado como «un itinerario didáctico»: <sup>26</sup> junto al Parque del Oeste, ocupando el solar del Instituto Rubio, el Colegio Mayor José Antonio (Casa del SEU y actual Rectorado de la Universidad Complutense), <sup>27</sup> cuya composición y eminente chapitel dialogan con el modelo herreriano fijado por el Ministerio del Aire; <sup>28</sup> y por el lado norte, dominantes desde un promontorio, las arquitecturas torreadas de la Escuela Superior de Ingenieros Navales (1941-1948) <sup>29</sup> y del Museo de América, obra de Luis Moya y Luis Martínez Feduchi (1942-1948), con su monumental escalinata —hoy maltratada— que descendía hasta la avenida y el Parque del Oeste. <sup>30</sup> Como colofón,

<sup>24</sup> Las tres grandes vías que, para el ingreso a la capital, había contemplado el nuevo régimen retomaban, en realidad, aun modificando su carácter simbólico, las tres arterias del funcional Plan de Accesos de la República; véase Domènech, Lluís. *Arquitectura de siempre. Los años 40 en España*, Barcelona: Tusquets, 1978, pág. 88.

<sup>25</sup> Vid. nota 21, pág. 8.

<sup>26</sup> Chías Navarro, Pilar. «El proceso de planificación urbanística de la Ciudad Universitaria de Madrid», *Ciudad y territorio. Revista de ciencia urbana*, 56 (1983), pág. 88.

<sup>27</sup> Obra de José Luis de Arrese y José Manuel Bringas (1947-1953).

<sup>28</sup> Para este edificio (Casa del SEU), López Otero y Barroso habían presentado con anterioridad (1943) un proyecto más en línea con los preexistentes edificios universitarios.

<sup>29</sup> Obra de Alfonso Fungairiño y el ingeniero Juan Castañón de Mena.

<sup>30</sup> Véase Moya Blanco, Luis y Martínez Feduchi, Luis. «Proyecto de edificio destinado a Museo de América», *Revista Nacional de Arquitectura*, 24 (1943), págs. 411-416. Tras este edificio, la obra, también de Feduchi, del Instituto de Cultura Hispánica (hoy AECID) (1940-51).

y ya en el recinto urbano, el conjunto «neoherreriano» del Ministerio del Aire,<sup>31</sup> al que enseguida se sumarían el Arco de Triunfo y el Monumento a los Caídos.

La plaza de la Moncloa, extremo final de nuestro itinerario de acceso, embocadura de la céntrica calle de la Princesa, fue el ámbito urbano de la ansiada transformación simbólica. Era, hasta ese momento, un lugar caracterizado por dos grandes edificios periféricos a la ciudad: la ya citada Cárcel Modelo y la neomudéjar Fábrica Gal.<sup>32</sup> Más que una plaza era, en realidad, el ensanchamiento que, en forma de luna creciente, hacía dicha calle ante la fachada de la institución penitenciaria, para conectar después con el extremo oriental del Parque del Oeste.

El conjunto del Ministerio del Aire que, ocupando el solar de la Cárcel Modelo, construyó Gutiérrez Soto a principios de los 50,<sup>33</sup> configuraba el ambiente que se pretendía como clímax de ese itinerario de acceso (Figuras 1.5 y 1.6).<sup>34</sup> Un ambiente entre áulico y cívico, con cierta evocación también al foro romano, en los dos obeliscos que, en el proyecto original,<sup>35</sup> flanqueaban la entrada principal del edificio (evocación confirmada más tarde por el Arco de Triunfo y la rotonda del Monumento a los Caídos).

El ascendiente de El Escorial no operaba solo en la forma y lenguaje del nuevo edificio; también se proclamaba en la gran explanada que lo antecede y que, al modo de la Lonja herreriana, sitúa el objeto arquitectónico ante su paisaje, «abierto a la Sierra, (...) lográndose una perspectiva única de este gran conjunto»;<sup>36</sup> perspectiva que, aun hoy, con los bastantes obstáculos y distorsiones de escala producidos, sigue manteniendo su grandeza de miras.

En este ambiente de exaltación, en el extremo del eje, quedaba por significar la explanada inmediata anterior a esta nueva organización. Este punto culminante fue, por tanto, el lugar que reclamaba el gran monumento, la materialización de ese valor conmemorativo «intencionado»; esto es, con el propósito de que, como sostenía

<sup>31</sup> Mientras Gutiérrez Soto construía el Ministerio del Aire, Giner de los Ríos, desde su exilio mexicano, se quejaba del error de levantarlo «a la entrada de la modernísima Ciudad Universitaria»; véase Giner de los Ríos, Bernardo. *50 años de arquitectura española (1900-1950)*, México D. F.: Patria, 1952, pág. 103.

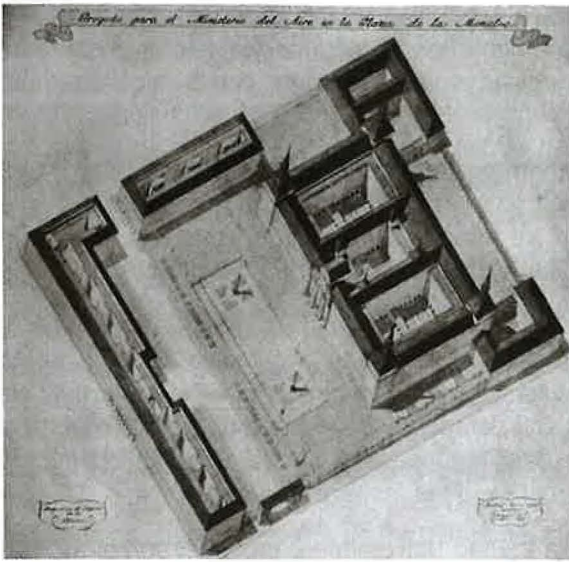
<sup>32</sup> Ambos grandes conjuntos, dada su proximidad al frente de batalla, quedaron muy afectados durante la Guerra Civil. La Cárcel Modelo, construida entre 1877 y 1884, fue derribada en 1939; en tanto que la Fábrica Gal, obra de Amós Salvador, construida entre 1913 y 1915, fue restaurada tras la Guerra (aunque demolida en los primeros sesenta, iniciando la serie de edificios neomudéjares que iban a caer entonces por acción de la piqueta).

<sup>33</sup> Inaugurado en 1954.

<sup>34</sup> Gutiérrez Soto, Luis. «Nuevo Ministerio del Aire en la Plaza de la Moncloa (Madrid)», *Revista Nacional de Arquitectura*, 20 (1943), págs. 290-295; véase también la correspondiente *Sesión Crítica de Arquitectura*, «El Ministerio del Aire», *Revista Nacional de Arquitectura*, 112 (1951), págs. 28-43.

<sup>35</sup> Finalmente se renunció a estos dos obeliscos, en favor del sucedáneo monumento al Plus-Ultra, a eje de la fachada.

<sup>36</sup> Vid. nota 33, pág. 291.



**Figura 1.5.** Luis Gutiérrez Soto: «Proyecto para el Ministerio del Aire en la Plaza de la Moncloa. Perspectiva de conjunto de la plaza», en L. Gutiérrez Soto: *Nuevo Ministerio del Aire en la Plaza de la Moncloa (Madrid)*, *Revista Nacional de Arquitectura*, 20 (1943), pág. 295. Reproducida con autorización del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.



**Figura 1.6.** Construcción de la nueva plaza de Moncloa, con las casas militares de su lado norte aún sin edificar (ca. 1960). Se aprecia el Ministerio del Aire ya concluido, que abre la perspectiva hacia la sierra del Guadarrama, y, a eje de este, el «obelisco» del monumento al Plus-Ultra. Al fondo, completando el aire de un foro monumental, el Arco de la Victoria y el Monumento a los Caídos en construcción, y más allá, remedando el lenguaje del Ministerio, el Colegio Mayor José Antonio (Juan Miguel Pando Barrero. Fecha: 24/08/1962. Fuente: Fototeca del Instituto del Patrimonio Cultural de España, Ministerio de Cultura y Deporte, Archivo Pando: PAN-088742, reproducida con autorización).

Riegl, «se mantenga siempre presente y vivo en la conciencia de la posteridad». <sup>37</sup> El hecho de que tal memoria se llegara a conformar con el tipo arquitectónico del arco de triunfo romano es cuestión que todavía en nuestros días, como luego veremos, tiene repercusiones.

La intención de construir un monumento conmemorativo del final de la Guerra Civil surgió en 1942, pero tardó en materializarse. En 1946, como remate de la nueva y ya restaurada Ciudad Universitaria, se tomó la decisión final de llevarlo a cabo, y Modesto López Otero y Pascual Bravo recibieron el encargo, pero hasta diez años después (1956) no estuvo concluido.

La idea del conjunto había quedado establecida desde el principio. El monumento debía alzarse en un *metafísico* aislamiento, en medio de la enorme plataforma, delimitada por una hilera de cipreses y su orientación, de frente a la avenida, quedaba confirmada por la ortogonalidad que definía el pequeño y ya restaurado Pabellón de Gobierno (con la cara sur del Arco en el eje de la fachada de este).

En posición adelantada, mirando a la Ciudad Universitaria, y coaxial con el Arco se ideó la ubicación para la estatua ecuestre de Franco (que, aunque llegara a ser ejecutada por Capuz, nunca conseguiría ser situada en ese lugar). <sup>38</sup>

Con todo, en los primeros esbozos se había tanteado otra conformación del hito central: en vez del arco de un único ojo, un gran pórtico adintelado de tres vanos; composición más próxima, en definitiva, a una puerta urbana y neoclásica que al *pregnante* signo del Arco de Triunfo <sup>39</sup>. Frente a la composición cuadrada de ese primer boceto, el proyecto del arco ganó en altura, elevando sus impostas. Con ello se alejaba de las proporciones del prototipo romano, pero adquirió una presencia distintiva en el paisaje madrileño, conformando —como *puerta urbana*— una insoslayable referencia en la entrada y salida de la ciudad. <sup>40</sup>

<sup>37</sup> Riegl, Alois, *Der moderne Denkmalkultus. Sein Wesen und seine Entstehung*, Viena: W. Braumüller, 1903 [ed. esp., *El culto moderno a los monumentos*, Madrid: Visor, 1999, pág. 67].

<sup>38</sup> El hecho de que esta, encargada a Capuz (y llevada a cabo), fuera instalada junto al Ministerio de la Vivienda creado por Franco resulta significativo: en esa otra mitad del «díptico urbanístico» —como apuntó Giménez Caballero— que constituyeran los conjuntos de la Universitaria y Nuevos Ministerios; esto es, las dos realizaciones arquitectónicas más sobresalientes, más representativas de la II República. Fue decisión del primer ministro de la Vivienda, José Luis Arrese. En 2005 la estatua fue retirada, como lo fueron sus dos réplicas de Valencia (1983) y Santander (2008). Por razones no acreditadas documentalmente (pero explicables por la dilación de las obras, concluidas en tiempos muy otros ya a los de postguerra), el Arco nunca fue inaugurado.

<sup>39</sup> Véase en Julián García y Antonio Rodríguez (eds), *La Escuela de Aparejadores de Madrid: 60 años del proyecto*, Ediciones Asimétricas, 2020, p. 25 (Figura 13. Proyecto del Arco de Triunfo de Moncloa: boceto de la primera idea, ca. 1942. [https://oa.upm.es/68930/1/LA\\_ESCUELA\\_APA-REJADORES.pdf](https://oa.upm.es/68930/1/LA_ESCUELA_APA-REJADORES.pdf)

<sup>40</sup> López Otero, Modesto y Bravo Sanfeliú, Pascual. «El arco de la Victoria en la Ciudad Universitaria de Madrid», *Revista Nacional de Arquitectura*, 179 (1956), págs. 21-22.

Esta idea de foro aúlico se enlaza con la ya citada del *Sueño de Moya*, donde también aparecía un monumental Arco en la intersección de dos ejes fundamentales, aislado en un plano geométrico. El hecho de que el proyecto de Moya, realizado durante la Guerra, se publicara en 1940 en la revista falangista *Vértice* (donde un periodista «de pluma ágil»<sup>41</sup> añadiera al título de *Sueño Arquitectónico* el tendencioso complemento de «para una Exaltación Nacional») resulta representativo. En cualquier caso, la condición de que el Arco de la Victoria, a diferencia de los arcos de triunfo romanos, haya sido erigido sobre el propio *locus* de la batalla era coincidente con el espíritu de muerte y desolación que había presidido, en la proximidad de esa zona, la composición de Luis Moya.

La construcción del Arco y la de su inherente explanada conllevó una nueva ordenación de toda la zona. Ello repercutió en el nuevo trazado de la línea de tranvía: la antigua, que, en el *plano de catastrones* de los primeros cuarenta, aparece todavía bordeando el Parque del Oeste, se trasladó paralelamente hacia el norte, haciéndola pasar muy cerca del Pabellón de la Junta y necesitando de un nuevo puente para salvar la vaguada de la actual avenida de los Reyes Católicos. Este puente del tranvía (1944),<sup>42</sup> relevante aportación de ingeniería —hoy, como veremos, desnaturalizada—, obra de José Torán Peláez, conformaría el arranque de esa nueva avenida (Figura 1.7).

En 1949, con el Arco de Triunfo ya empezado a construir, el Ayuntamiento convocó un concurso nacional de ideas para la construcción de un monumento a los «Caídos por Dios y por España». Debiendo concluir la conformación de la plaza de Moncloa (nombrada tras la Guerra como plaza de «los Mártires de Madrid»), tenía por objeto



**Figura 1.7.** Viaducto del tranvía sobre la nueva avenida de los Reyes Católicos. Fuente: Chueca Goitia, Fernando et al. «El Ministerio del Aire», *Revista Nacional de Arquitectura*, 112 (1951), pág. 29. COAM y Ministerio de Transportes y movilidad sostenible.

<sup>41</sup> Vid. nota 11, pág. 175.

<sup>42</sup> La renovada línea de tranvía, entre Moncloa y el área destinada a Paraninfo, fue inaugurada en 1945.

«cerrar la perspectiva de la Ciudad Universitaria con el Arco de Triunfo como telón de fondo». <sup>43</sup>

De las no pocas —y algunas, peregrinas— propuestas presentadas al concurso de ideas, conviene observar determinados aspectos de las seleccionadas, <sup>44</sup> todas ellas fundamentadas en la dominante forma cóncava que, tras el Arco de Triunfo y a eje con él, remataría con énfasis la vía de acceso a Madrid. <sup>45</sup> Así lo vemos en las propuestas de d'Ors y Oyarzábal, Corrales y Cano Lasso (Figuras 1.8 y 1.9). Es cla-

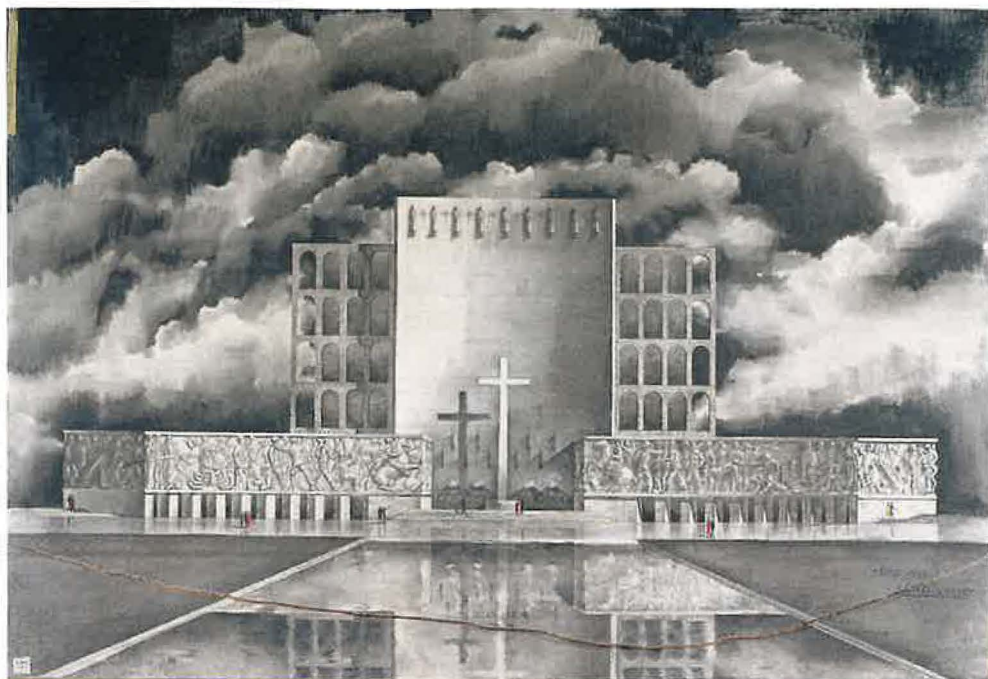


**Figura 1.8.** Víctor d' Ors y Javier Oyarzábal, «Monumento a los Caídos, Plano de emplazamiento», en que se observa su relación con el Arco de Triunfo y con el conjunto de Moncloa proyectado por Gutiérrez Soto; se ve, junto a él, el nuevo trazado de la línea de tranvía (que se retranquea hacia el edificio del Rectorado de la Complutense). (Fuente: Museo de Historia de Madrid, sign.: IN 6618, reproducido con autorización).

<sup>43</sup> Priego, Carmen y Corrales, Eva. «Catálogo de los dibujos de arquitectura madrileña», en *Dibujos en el Museo de Historia de Madrid. Arquitectura Madrileña de los siglos XIX-XX*. Madrid: Museo de Historia de Madrid, 2010, pág. 126.

<sup>44</sup> «Monumento a los Caídos. Acta del fallo del Jurado designado para el concurso de ideas convocado por el Excmo. Ayuntamiento de Madrid para la erección de un Monumento a los Caídos por Dios y por España», *Revista Nacional de Arquitectura*, 99 (1950), págs. 95-102; véase también Asís Cabrero, Francisco de. «No había más remedio que improvisar», en Alberto Humanes Bustamante (dir.), *Madrid no construido. Imágenes arquitectónicas de la ciudad prometida*, Madrid: Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, 1986, pág. 215.

<sup>45</sup> Resultaron cinco premiados en el concurso: Víctor d'Ors y Javier Oyarzábal; José Antonio Corrales; Rafael Aburto; Julio Cano Lasso y Manuel Herrero Palacios.



**Figura 1.9.** Julio Cano Lasso, «Proyecto de Monumento a los Caídos de Madrid», 1950. (Fuente: Museo de Historia de Madrid, sign.: IN 6634, reproducido con autorización).

ra la intención de orientar el eje establecido por este monumento y el Arco hacia el Guadarrama, directamente referido a la Cruz del entonces en construcción Valle de los Caídos: el monumento de Moncloa, como polo resonante del de Cuelgamuros.

El proyecto de Manuel Herrero Palacios que posteriormente sería llevado a cabo, entre 1954 y 1965,<sup>46</sup> lo fue ya fuera del contexto inicial, cuando la idea quedaba muy desleída: aquellas ostentosas formas cóncavas para rematar el eje, que se exhibieron en el concurso, se redujeron aquí a una mediocre rotonda abierta, abrazada por dos cuerpos laterales de menor altura.

Así, en los años sesenta, el ámbito de Moncloa, estructurado en origen por la ordenación de Gutiérrez Soto, quedaba marcado por determinadas referencias al foro romano —el arco de triunfo, el obelisco, el panteón—, constituyendo un preciso y, en cierto modo, escenográfico núcleo urbano, y en algún caso, como en el Arco de López Otero y Bravo, de destacada calidad arquitectónica. Pero desde ese momento, entrando en el período del desarrollismo económico, el conjunto iniciaría una rápida decadencia, como veremos en epígrafe posterior.

<sup>46</sup> «Proyecto de monumento a los Caídos en la plaza Moncloa. 1959», BOE [AVM SEC - 65 - 323 - 2].

## 4. EL DESARROLLISMO DE LOS AÑOS SESENTA

El Plan de Estabilización del 59, poniendo fin al período autárquico y sentando las bases para el Primer Plan de Desarrollo (1964-1967), abrió otro capítulo de la ya accidentada *biografía* de la Ciudad Universitaria y, por tanto, de la avenida que aquí estudiamos. En esta serían identificables dos de las características que iban a aparecer en aquella en los últimos sesenta y primeros setenta: el rápido crecer de la ocupación del suelo, con edificación de volúmenes en altura, por un lado; por otro, progresando en la pérdida de la unidad compositiva inicialmente proyectada para el campus, la apertura a nuevos discursos formales. Junto a ello, otra definitiva alteración del paisaje de acceso a Madrid: la conversión de la avenida en verdadera autovía, con las primeras grandes concesiones al tráfico rodado.

El plano parcelario de 1966 registra significativos cambios en este sentido: la glorieta ya denominada del Cardenal Cisneros ha perdido su rotonda central y se adapta, con dos isletas laterales, al papel de reguladora del tráfico (aunque la parte de la avenida de la Puerta de Hierro continúa con la mediana de separación de carriles), y en el arranque de la avenida del Arco de la Victoria ya aparecen dos edificios de programática arquitectura moderna: la Escuela de Ingenieros Aeronáuticos y la *Casa do Brasil* (Figura 1.10).<sup>47</sup>

Para el visitante interesado en arquitectura que llegara a Madrid a finales de los sesenta, una vez descendida la Cuesta de las Perdices, dejada atrás la torreada gasolinera en la bifurcación con la carretera de El Pardo y franqueada la histórica Puerta de Hierro (que continuaba en su valor de *signo* de entrada a Madrid),<sup>48</sup> se abriría un variado muestrario de la nueva arquitectura.

A la izquierda, en primer lugar, ese virtual visitante habría sido sorprendido por la espléndida fachada en muro-cortina del edificio de la UNED, de Fernando Moreno Barberá (1964-1969), dominando una arboleda en altozano; más allá, por el alto y transversal volumen de la Facultad de Geografía e Historia, de Agustín Aguirre (1960-1966); y, a continuación, por el cuerpo extenso y la torre central de la Escuela de Ingenieros de Caminos, de Luis Laorga y José López Zanón (1963-1969). Para entonces, por la derecha, ya habría sido reclamada su atención por el Centro de Formación del Profesorado, de Miguel Fisac (1952-1957); y desde el largo mirador que ofrecía el viaducto de los Quince Ojos, habría visto la redondez rematada de expresionistas

<sup>47</sup> Véase también vista aérea de la *Casa do Brasil* (ca. 1970), en contraste con sus vecinos Colegio Mayor José Antonio y, al otro lado de la avenida —aún sin ensanchar la calzada—, Escuela de Navales y Museo de América (en Morales, Elisa de; Sobrino, Renata; Haggerty, Caroline Elisa. *Professor Leônidas. Uma fotobiografia*, s. f., pág. 90, disponible en: <https://professorleonidas.com/#page/91> [23.09.23]).

<sup>48</sup> Sobre la evolución del entorno de Puerta de Hierro, incluida la propia *dislocación* del monumento, véase en este mismo libro, a continuación, el trabajo de Guadalupe Cantarero (quien ya se ocupó del Real Sitio de El Pardo en su tesis doctoral).



**Figura 1.10.** Vista de la avenida en los primeros sesenta, a la altura de la Escuela de Agrónomos (1964). A los acentos verticales del monumentalismo de la década anterior (chapiteles del Ministerio del Aire e intercalado del Colegio Mayor José Antonio, torres del Museo de América y de Navales) se superponen nuevas concepciones arquitectónicas de marcada horizontalidad (Escuela de Ingenieros Aeronáuticos, a la izquierda; a la derecha, *Casa do Brasil*). (Fuente: Fototeca del Instituto del Patrimonio Cultural de España, Ministerio de Cultura y Deporte, Archivo Pando, signatura: PAN-095250, reproducida con autorización).

formas picudas del Instituto de Restauraciones Artísticas —la célebre «Corona de Espinas»—,<sup>49</sup> de Fernando Higueras y Antonio Miró (1964-1970).<sup>50</sup>

Más adelante, por encima de la restaurada Casa de Velázquez, en el solar que el proyecto de la Ciudad Universitaria de 1928 destinaba a Conservatorio, habría aparecido la alta torre de paneles metálicos del entonces Museo Español de Arte Contemporáneo (hoy del Traje), de Ángel Díaz y Jaime López de Asiaín (1969-1975).<sup>51</sup> Y, como nuevo fondo visual de la avenida de Juan de Herrera, la torre del INEF, de

<sup>49</sup> Actual Instituto del Patrimonio Cultural de España.

<sup>50</sup> Para la compleja estructura se contó con la colaboración de los ingenieros José Antonio Fernández Ordóñez y Julio Martínez Calzón.

<sup>51</sup> A pesar de su chocante contraste con los volúmenes de Arquitectura, este edificio venía a confirmar, por el uso para el que fue construido, el carácter original del «área de las Artes».

Javier Barroso (1964-1966), con su esbelta fachada enfrentada, al otro extremo de la avenida, con la citada de la Escuela de Ingenieros Aeronáuticos, del mismo arquitecto (1958). Ese visitante imaginario, en fin, antes de llegar al Parque del Oeste, todavía podría haber recorrido el volumen, de horizontales líneas lecorbusierianas, de la *Casa do Brasil*, de Alfonso d'Escragnolle (1959-1962).<sup>52</sup>

A pesar de la compactación de solares, de los importantes incrementos en altura y de la absoluta diversidad de lenguajes arquitectónicos, estos edificios representaban aún un momento de creencia en la arquitectura y de cuidado por el espacio público, que —no sin apreciable contradicción— la evolución del período democrático no supo proseguir. La apertura del paso subterráneo de la glorieta del Cardenal Cisneros,<sup>53</sup> en la indicativa fecha de 1975, entregaba definitivamente la conformación paisajística de nuestro itinerario de acceso a las —por otra parte, atendibles— exigencias de la movilidad; la avenida arbolada hasta entonces mantenida pasaba a ser, sin solución de continuidad, el primer tramo de la autovía A-6.

## 5. HACIA LOS CIEN AÑOS, LUCES Y SOMBRAS

Las grandes expectativas alentadas tras la constitución de los ayuntamientos democráticos (1979) no siempre se vieron satisfechas en cuanto a preservación del patrimonio urbano. Así ocurrió en el entorno de nuestro estudio, tanto por la aparición de inopinadas construcciones, desmerecedoras del rico legado arquitectónico acumulado, como por la falta de consideración al espacio público, claudicando ante la avasalladora dominancia del automóvil (o de los ingenieros de tráfico). Las lógicas necesidades de mejora de los accesos al Madrid en expansión de los últimos años del siglo xx no vinieron a compadecerse con la especificidad patrimonial de este eje, comenzando el inexorable minado de los valores hasta aquí contemplados.

El ensanche de la autovía A-6, aumentando el número de sus carriles, no se detuvo en el simbólico nudo de Puerta de Hierro (que quedó desmantelado en su ser histórico)<sup>54</sup>, sino que, llevándose por delante cuanto entorpeciera el trazado de una vía rápida (anchos de aceras y enfiladas de árboles; accesos a monumentos, como el correspondiente a la —a partir de entonces— desmerecida escalinata del Museo de América; zonas verdes, como la amplia franja mordida al Parque del Oeste...), prosiguió hasta la misma plaza de Moncloa. Ese operar al dictado de los esquemas de tráfico no paró mientes, además, en definir una mínima calidad del diseño para los múltiples elementos incorporados: separadores de calzadas, señalética, muretes del nuevo carril central Bus-VAO<sup>55</sup> y de las oprobiosas rampas de acceso a la estación subterránea de autobuses en Moncloa...

<sup>52</sup> Construida en colaboración con Fernando Moreno Barberá.

<sup>53</sup> La losa fue significativamente ampliada en 1995, tanto longitudinalmente como transversalmente.

<sup>54</sup> Véase el ya citado estudio de Cantarero en este libro (*vid.* nota 45).

<sup>55</sup> El Carril Bus-VAO, para autobuses y «vehículos de alta ocupación», fue inaugurado en 1994.

En 1992, a la vez que, con motivo del V Centenario del Descubrimiento del Nuevo Mundo,<sup>56</sup> Antón Capitel y su equipo restauraban y completaban el Museo de América, se levantó inmediato a este —y con una función incierta— la «Torre de iluminación y comunicaciones del Ayuntamiento de Madrid», conocida como *Faro de Moncloa*.<sup>57</sup> Esta controvertida estructura, de 110 m de altura, que pretendía convertirse en «el nuevo símbolo del acceso a Madrid por el noroeste, desplazando, con su compromiso con la modernidad, al conjunto de edificios de gran calidad que lo rodean» (Figura 1.11),<sup>58</sup> ha sentado un cambio de escala que, tanto en el ingreso a Madrid como desde la plaza de Moncloa, distorsiona la percepción de los edificios del anterior conjunto. La construcción del Faro extendió su actuación al inmediato puente del tranvía, incorporando a este una barandilla más acorde con la estructura de la nueva torre que con la inicial limpieza estructural del puente de Torán; barandilla, por lo demás, que inmediatamente aprovechada como robusto soporte de grandes paneles de tráfico, ha banalizado esta memorable obra de ingeniería que representaba cumplidamente el papel de acceso a la avenida de Reyes Católicos.

La alteración de este núcleo fundamental conecta con la del inmediato ámbito del Arco de Triunfo. Este conjunto se ha visto recientemente afectado por actuaciones muy diversas, todas en detrimento de su valor patrimonial. La unilateral imposición de infraestructuras de tráfico rodado (con ensanchamiento de calzadas y rampas que muerden la explanada y los basamentos laterales del Arco, obligando a retirar los mástiles laterales), la erosión material —exterior e interior— del propio monumento (por falta de mantenimiento y aun permisión de acciones vandálicas en el mismo) son algunas de ellas.



**Figura 1.11.** Secuencia de acceso a Madrid: desde los Quince Ojos y desde la glorieta del Cardenal Cisneros (fotografía de Irene Sanchidrián, 2023).

<sup>56</sup> Poco después, en 1999, el conjunto de la Ciudad Universitaria sería declarado Bien de Interés Cultural, con la categoría de Conjunto Histórico, por la Comunidad de Madrid.

<sup>57</sup> Obra del estudio de Salvador Pérez Arroyo.

<sup>58</sup> *Guía Arquitectura de Madrid*, COAM.

El abandono del edificio no es ajeno al signo que ostenta, reflejando uno de los ejemplos más claros del «disenso entre las administraciones sobre qué hacer» con algunos monumentos del franquismo.<sup>59</sup> En este sentido, más allá del «valor rememorativo» inicial, no podemos dejar de considerar los valores arquitectónicos, urbanos e históricos del edificio ni, mucho menos —aunque se ha hecho—, intentar transferir la indeseada inicial carga connotativa del monumento a su estricta calidad arquitectónica, desmereciéndola.

La propia *Ley de Memoria Histórica* (2007), que dispone la retirada de referencias franquistas en los edificios y espacios públicos, prescribe también, con buen sentido, que ello no será de aplicación cuando «concurran razones artísticas, arquitectónicas o artístico-religiosas protegidas por la ley». En cualquier caso, no han faltado quienes aboguen por la demolición del monumento y (aunque nos resulte sorprendente en el ámbito de la protección patrimonial) hasta un candidato a la alcaldía de Madrid lo ha propuesto en su programa electoral.<sup>60</sup>

Cuando el Comisionado de la Memoria Histórica del Ayuntamiento de Madrid, creado en 2016, decidió retirar la denominación de «avenida del Arco de la Victoria» en favor de «avenida de la Memoria» (sustitución llevada a efecto en 2017), proponía también, coherentemente, la *resignificación* del monumento como «Arco de la Memoria». Abría así una vía posible para articular las distintas dimensiones patrimoniales que convergen en la obra.

También buscaba esa vía la propuesta apuntada simultáneamente por Antón Capitel, para quien el cambio de significado en edificios de origen franquista podría encararse «con gran facilidad y sentido práctico».<sup>61</sup> Para el caso que nos ocupa, entiende Capitel que las inscripciones en latín que coronan el arco «podrían sustituirse y neutralizarse con total sencillez»; la sola inscripción MADRID, en el lado occidental, conferiría al Arco el carácter —por otro lado, consolidado— de puerta de ingreso a la ciudad.

Ya como *Arco de la Memoria*, ya como *Puerta de Madrid*, la iniciativa es viable y, también, oportuna (ahora que el Valle de los Caídos —el otro extremo del «eje simbólico» que aquí se inicia— ha mudado definitivamente, desde 2022, su significación y su denominación: sencillamente, Valle de Cuelgamuros). Recordemos, así mismo, que el inmediato Monumento a los Caídos conoció hace tiempo (1985) una pertinente resignificación, aceptada con plena naturalidad: el inequívoco y

---

<sup>59</sup> García Rey, Marcos. «El Arco de la Victoria, en franco deterioro por dentro y por fuera», *El Confidencial* (18.07.2017).

<sup>60</sup> Europa Press Madrid. «Podemos propone demoler el Arco del Triunfo de Moncloa y sustituirlo por un memorial a víctimas del franquismo», *Europa Press*, 2023. <https://www.europapress.es/madrid/noticia-podemos-propone-demoler-arco-triunfo-moncloa-sustituirlo-memorial-victimas-franquismo-20230424121239.html> [publ. 24.04.2023].

<sup>61</sup> Capitel, Antón. «La Ciudad de la Justicia debería estar en el centro», *Ahora*, 20 (5.02.2016).

rotundo símbolo original pasó a ser —cambio de uso por medio— sede de la Junta Municipal de Moncloa-Aravaca<sup>62</sup> y como tal funciona en la actualidad, sin levantar suspicacias.

Es momento de reflexionar acerca del valor arquitectónico y urbano del Arco y su entorno (Figura 1.12), y de sacar a esta construcción arquitectónica, obra de dos de los más importantes creadores de la Ciudad Universitaria, del punto muerto en que se encuentra. Nos resulta inexplicable el estado de dejadez en esta obra (por lo demás, protegida como perteneciente al recinto universitario) y nos asaltan algunas dudas. ¿Se está procurando una demolición *blanda*, dejando morir al edificio poco a poco? ¿Se está pretendiendo afrentarlo sistemáticamente —valgan, por ejemplo, las gratuitas agresiones infligidas a la explanada y el zócalo— por cuanto significó en su momento? Y, por encima de todo, ¿se puede considerar culpable a la arquitectura?

Por último, inmediatas a este espacio fueron apareciendo nuevas construcciones, correspondientes al Intercambiador de Transportes de Moncloa, con fuerte incidencia



**Figura 1.12.** Entorno del Arco de Moncloa (fotografía de Irene Sanchidrián, 2023).

<sup>62</sup> Obra del arquitecto Guillermo Costa Pérez-Herrero: p. 1985; o: 1986-1987, quien introdujo algunos aditamentos del momento postmoderno que entonces se vivía.

en el paisaje urbano de este punto de remate del itinerario de acceso. Las grandes obras subterráneas, emprendidas en los primeros años de este siglo para la oportuna conexión de las líneas de metro y autobús, repercutieron en superficie con dos edificios, el que se sitúa junto al Cuartel General del Ejército del Aire y el que se intercala entre el Arco de Moncloa y la citada Junta Municipal de Distrito; ambos, con una nada desdeñable presencia en el espacio público, sobre todo desde que, recientemente, se decidió revestirlos de llamativa publicidad (Figura 1.13).

Este eje de acceso a Madrid, de más reciente historia que las otras vías históricas —pero muy intenso en significación—, se encuentra en un estado que, desde el punto de vista paisajístico y patrimonial, debiera ser reconsiderado sin mayor dilación. Se trataría, por un lado, de no extender el proceso de deterioro; por otro, de recuperar la dignidad urbana, de manera compatible con las necesidades de transporte (en particular, el público). La lectura que puede hacerse de las últimas intervenciones no es, desde luego, compatible con la cualidad y diversidad de los valores patrimoniales que se dan en este ámbito de acceso a la ciudad, una vía que debiera ser de primera importancia para el carácter y la *memoria* de Madrid.



Figura 1.13. Vista de la entrada a la plaza de Moncloa (fotografía de Irene Sanchidrián, 2023).

## 6. MONUMENTO Y MEMORIA (A MODO DE CONCLUSIÓN)

Los sucesivos títulos que nuestro tramo de la carretera de La Coruña ha conocido —*paseo de la Moncloa*, *gran avenida de Alfonso XIII*, *avenida de Puerta de Hierro*, *avenida de la Victoria*, *avenida de la Memoria*— nos dan cuenta del nacimiento, desarrollo y vicisitudes de este acceso a la ciudad de Madrid, tan denso en valores históricos. Con no menor fuerza, precisamente, nos habla de ello su arquitectura:

tanto los edificios y conjuntos existentes, originales o restaurados, como los que solo tuvieron existencia en el papel del proyecto o los que ya han desaparecido (y aun los que algunos sectores claman por destruir).

La arquitectura, en su extensión al contexto urbano, constituye el fundamental registro del devenir de la ciudad; por ello reclama, en situaciones de tan concentrada significación como la que aquí estudiamos, un particular esfuerzo y una lúcida —y, desde luego, desprejuiciada— estimación de valores patrimoniales. La atención metodológica a estos últimos, sin sobredimensionar arbitrariamente unos sobre otros, es la vía necesaria para la conservación del legado arquitectónico y, de ahí, para la preservación de una memoria colectiva lo menos sesgada posible.

En el itinerario que hemos seguido, se han acumulado construcciones y conjuntos urbanos de muy distintos, si no contrapuestos, momentos a lo largo de un siglo. Nuestra actual mirada al pasado —nuestra cultura contemporánea de preservación patrimonial—, lejos de privilegiar unos períodos de tiempo sobre otros, debe contar con la historicidad del bien en su conjunto, esto es, con las aportaciones de cada fase de desarrollo contempladas desde una lectura crítica: los añadidos históricos a la arquitectura pueden suponer un plus a ese bien cultural, pero también, no sin frecuencia, pueden destruir más dimensiones patrimoniales de las que aportan. Respecto a la escala urbana que aquí tratamos, el concepto de «añadido» se diluye en el propio ser evolutivo del organismo, un verdadero *palimpsesto*. Con todo, se nos plantea una cuestión que dirimir: la de razonar en qué casos procede la conservación y aun restitución de *añadidos* arquitectónicos y en qué otros procede su *matización* y aun nos atreveríamos a decir —y no nos estamos refiriendo al *Arco de la Memoria*— su eliminación.

En el caso de nuestro eje de acceso, a la vista de su estado presente, no es fácil resistirse al esbozo de un diagnóstico y aun avanzar propuestas de acción para su conservación y mejora, cuando no para corregir el peligroso sesgo que —como se aprecia con claridad en la plaza de Moncloa— está siguiendo la conformación del espacio urbano.

Con una perspectiva disciplinar arquitectónica, nos debiera servir de guía el análisis objetivo de las recientes intervenciones sufridas en el entorno. No basta con reparar en el papel urbano de nuevas construcciones (el Faro de la Moncloa, en primer lugar), sino que hay que tomar posiciones, también, respecto a las dos cuestiones que, con mayor incidencia, están alterando el paisaje (ambas alcanzan el paroxismo en el citado núcleo de Moncloa): las superpuestas conformaciones derivadas del tráfico rodado, que parecen hacer radical abstracción de las demás variables, por un lado, y, por otro, las que provienen del exponencial abuso de la publicidad, que degradan la cualidad del espacio urbano a un mero soporte promocional.

Por otro lado, la singularidad resaltada al principio de este escrito, relativa al magnífico paisaje que —a pesar de lo arriba indicado— todavía conserva nuestro eje de acceso, nos muestra una vía que debería seguirse con firmeza: la preservación de

las zonas verdes y de los jardines que permanecen y aun la deseable recuperación de otros absurdamente perdidos.<sup>63</sup>

Concluyendo este escrito, al reflexionar sobre los valores paisajistas, arquitectónicos y urbanos de nuestra avenida de la Memoria, nos descubrimos inmersos en dos secuencias de tiempos entrelazadas: la inherente al propio itinerario de aproximación y acceso a la ciudad, diacrónica y con abiertas expectativas, y la sincrónica y retrospectiva que superpone diferentes períodos históricos, que todavía somos capaces de apreciar. Avanzando, entre esos dos tiempos, hemos de conjugar —recordando que la voz «monumento» se arraiga, precisa y etimológicamente, en la de «memoria»— dimensiones patrimoniales muy distintas, abiertas e imprescindibles en aras de que la resignificada *vía de la Memoria*, lejos de contradecir *in terminis* su propio título, llegue a constituir un expresivo ejemplo del respeto a esos diferentes valores y a esos diferentes tiempos.

---

<sup>63</sup> Cabe preguntarse si todavía tiene sentido reivindicar que no adquieran carta de naturaleza esas construcciones que aparecen como «provisionales», pero que verdaderamente no lo son (sin ir más lejos, incidiendo con fuerza en nuestro paisaje, la cúpula geodésica que, por acuerdo de la Universidad Politécnica con una empresa tecnológica, preside desde 2019 los jardines de la Escuela de Agrónomos).