



LO QUE VEMOS

Julían PEÑA

PASOS

Cada vez con mayor frecuencia, nos damos cuenta, aparecen nuevas acepciones de las palabras castellanas que empleamos para entendernos, generalmente, a voces. Unas, caen en desuso, y se sumen en el ostracismo, mientras aparecen las neófitas. Otrastienen fortuna, y se incorporan enseguida al habla usual. Es posible que a la vuelta de un largo viaje, pudiéramos pensar, ante nuestra dificultad para entendernos, que nos habíamos equivocado de ciudad.

El título de este comentario, hace unos cuantos años, siguiendo el lenguaje técnico y erudito, posiblemente se hubiese encabezado con "Viaductos y túneles". Ahora no; ya que en el castellano popular, utilizamos el paso, con el calificativo de superior o inferior, según los casos, para nombrarlos. Bien pensado, qué más da; antes este comentario hubiera tenido nombre de Sociedad Anónima; ahora algún lector habrá podido pensar que iba a referirme a los tradicionales desfiles profesionales de la Semana Santa española.

A mi compañero, y sin embargo, amigo, como usualmente puntualiza el escritor y crítico cinematográfico Alfonso Sánchez, Angel de Gortázar, le oí en cierta ocasión hablar sobre el resultado de una profunda investigación personal que había hecho con los nuevos vocablos y las nuevas acepciones: productor por obrero; reajuste, por subida; empleada del hogar, por criada; turismo, por coche; conflicto colectivo, por huelga; "curriculum vitae" por historial.

Tras decir, que pese al dramaturgo Genet que las sigue llamando por su nombre antiguo, las empleadas del hogar, empiezan ahora a llamarse colaboradoras de lo mismo; concluyo esta disquisición previa aclarando por si hiciera falta, que el calificativo de superior o inferior, con relación al paso, no tiene nada que ver con su calidad, sino con su situación, en

altura, nivel o cota, en relación a la vía que cruza. Así si lo hace por arriba: superior. Si lo hace por abajo: inferior.

Porque ya va siendo hora que lo digamos, resulta que en el campo de la circulación rodada en las ciudades, galimatías en continuo y seguro crecimiento, nunca se utilizó la palabra puente, aunque sí la de túnel. Viaducto por puente, hasta la aparición de lo de paso.

Aunque los puentes fluviales tienen ciertas concomitancias con el tema elegido, pasaremos sobre ellos como sin hacerles caso. Pese al modesto caudal, ahora con frecuencia contaminado y maloliente, el aprendiz de río, el Manza, está cruzado por bastantes puentes a su paso por Madrid. De Norte a Sur; San Fernando, Puerta de Hierro, de los Franceses, San Antonio de la Florida, Princesa, Segovia, Toledo, Héroes del Alcázar, Legazpi, y ese otro que hay cerca de la estación depuradora de la China cuyo nombre desconozco. En total diez merecedores de un comentario exclusivo. En realidad el de los Franceses, es el del ferrocarril del Norte, que cruza el río y las carreteras por encima, bautizado así en honor de los ingenieros galos que lo construyeron cuando nuestro país, con distinto ancho que los demás por si acaso, se lanzó al tendido de los modernos caminos de hierro. Por su proximidad, ahora llamamos también así al que usamos con nuestros automóviles para cruzar el río.

Si queremos hacer algo de historia, que siempre hace bien y da lustre a los escritos, no tendremos más remedio que hablar, y lo hacemos con mucho gusto del Viaducto. No hace falta decir cuál. Aquí en Madrid, sólo hay uno al que no le hace falta el apellido, y escribimos siempre con su inicial mayúscula. Todos sabemos que nos referimos al que cruza

la calle de Segovia, para unir la de Bailén con la Carrera de San Francisco.

Según nos enteramos, desde siempre se sentía en la Villa la necesidad de unir las laderas con un paso que evitase los largos e incómodos recorridos que era obligado hacer para comunicar los dos barrios. Mirando al Madrid de los siglos pasados, comprendemos perfectamente que no se pensase en otra cosa. El arquitecto Silvestre Pérez con tal de ver realizado su proyecto llegó a ofrecer "cincuenta mil reales de ayuda al Concejo". Pero el Municipio no debía estar por la labor, ya que hasta el año 1873, no se llevó a cabo la obra.

El primitivo viaducto, era de estructura metálica y fue su autor el señor Barrón, que se basó para su proyecto en otro anterior de Sabatini. Fue inaugurado en Octubre de 1873.

La cosa no debió quedar demasiado bien, ya que leemos en el libro del que sacamos estos datos (1), sirviendo de pie a la ilustración que reproducimos: "Proyecto de un puente en la calle de Segovia". "Para prolongar la calle de Bailén, salvar la hondonada de la calle de Segovia, y unir los distritos de Palacio y La Latina, siempre se pensó en un viaducto desde el tiempo de los árabes. Pero de lo pensado a lo ejecutado media otro abismo que necesita otro puente para salvarse. Cada arquitecto al servicio de la Municipalidad, a partir del siglo XVIII, se creyó obligado a presentar su proyecto. Proyecto que era archivado cuidadosamente. Hoy, que el viaducto existe, la preocupación constante del Municipio es el proyecto para que no se hunda."

Vemos que no hay nada nuevo bajo el sol, y que la Avenida de la Paz, pensándolo bien, se va

(1) "Historias y estampas de la Villa de Madrid". F.C. Sáinz de Robles. (2º tomo).

a hacer en un plazo rapidísimo, en realidad solamente hace treinta años, más o menos, que se habla de ella, y creemos que en el presente siglo quedará terminada.

Si, en efecto, se pensó en él desde tiempos árabes, y se construyó en 1873, su gestación fue larga, y como compensación, su vida efímera. La Gaceta de seis de septiembre de 1931 anunció el concurso entre casas constructoras, de proyectos de construcción de un nuevo viaducto, después de "múltiples vicisitudes, de ensayos de resistencia y de proyectos de refuerzo del actual y ya viejo viaducto de Madrid sobre la calle de Segovia". Este Concurso, otra vez vemos que no hay nada nuevo bajo el sol, fue anulado a petición del Colegio de Arquitectos, que protestó contra lo indeterminado de algunas bases, el caso omiso de los técnicos autores, entre otras. En agosto del 32, se convocó el nuevo concurso, al que concurrieron ocho grupos de concursantes, siendo los ganadores Francisco Javier Ferrero, arquitecto; José Juan Aracil y Luis Aldaz Muguero, Ingenieros de Caminos. El Jurado estuvo formado por los Ingenieros señores Peña Boeuf y Casuso y los Arquitectos señores Lorite, Bellido y Cárdenas (don Manuel).

El principal mérito del proyecto premiado, a juicio del Jurado, "consiste en haberse adaptado a la realidad de la manera más sencillamente posible, con exención de alardes que, por otra parte, ninguna razón tenían de ser, ya que no existía ningún problema verdaderamente fundamental, que son en verdad, los únicos que obligan a soluciones anormales". Dada la eminente personalidad de los miembros del Jurado, no nos extraña que redactaran un párrafo, donde se vertieran verdades de a puño y que muy frecuentemente se olvidan. Por otra parte se comprobó que "la colaboración ingeniero-arquitecto, en general difícil de obtener, está lograda; se trata, pues, de una efectiva creación racionalista que parece haber surgido de una sola mano".

El Viaducto nunca llegó a rematarse con arreglo al proyecto, quedando a falta de determinados elementos decorativos, farolas artísticas, chapados, y de los ascensores que, por el interior de las pilas de sustentación que flanquean el vano central subirían al viandante desde la calle de Segovia a la de Bailén.

El segundo premio del concurso, fue otorgado al ingeniero Eduardo Torroja, que más adelante construiría en Madrid otros viaductos a los que nos referiremos a continuación.

De nuevo la colaboración ingeniero-arquitecto, funcionó de maravilla en los viaductos que en la Ciudad Universitaria de Madrid, se levantan siguiendo los proyectos de Torroja y López Otero. Los tres más importantes y más visibles, son el de los Quince Ojos, el del Aire, y el que cruza por encima de la Avenida de los Reyes Católicos, que en tiempos sirvió para el paso del tranvía y hoy es utilizado como pasarela por los estudiantes que bajan a clase andando. Este último o no tiene nombre o yo lo desconozco, de todas maneras se le podría bautizar con el nombre de Pepe, en

recuerdo del divertimento así llamado que, al pasar el tranvía por encima de él, hacíamos los estudiantes de los años cuarenta, y posteriores, y que terminaba, generalmente con la salida del trole "¡Pepe! ¡Pepe! ¡Pepe! ..." saltando todos acompasadamente, en el interior del coche azul de la serie de los mil.

¿Cómo se encuentran hoy, próximos a cumplir los 40 años de edad, los Viaductos de la Ciudad Universitaria? Los tres mencionados, se han convertido en dos, para empezar. Uno, el del Aire, que servía para la línea de tranvía que llegaba hasta Puerta de Hierro, ha desaparecido, no sabemos si demolido o simplemente tapado por las tierras que también lo han hecho con el Arroyo de Cantarranas, dejando preparado trabajo para los Arqueólogos de siglos venideros.

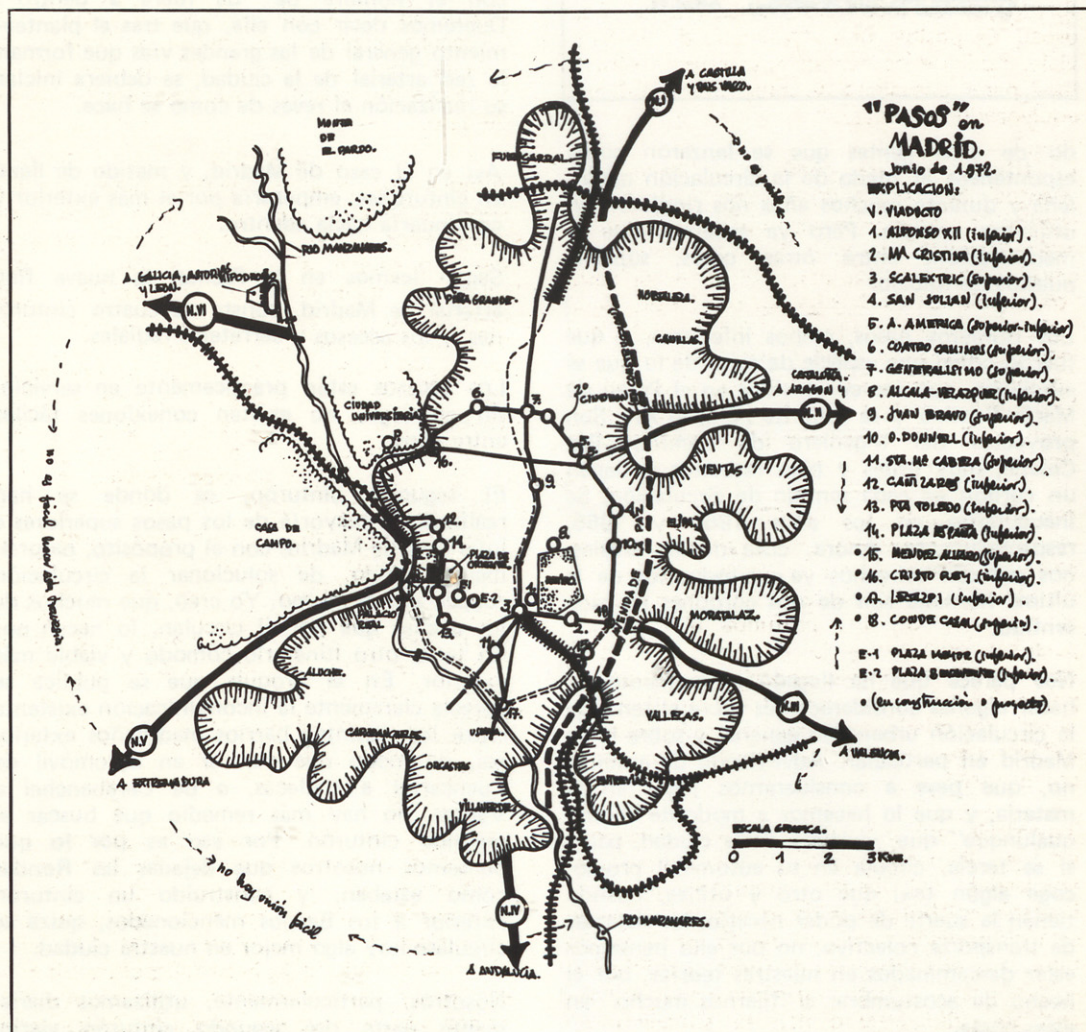
El de los Quince Ojos, convertido en Almacén de maquinaria, es una prueba evidente de incultura y falta de respeto a las creaciones estéticas de nuestros antepasados, que para mayor abundamiento y ejemplaridad se ha perpetrado, en pleno recinto universitario y docente. La elegancia de sus líneas ha desaparecido utilizándose para garaje y almacén de maquinaria de Obras Públicas. Unos ridículos jardincillos pretenden expresar una preocupación, como vemos, inexistente o equivocada.

En cuanto a Pepe, desaparecido el tranvía y convertido en pasarela, se le ha colocado,

como quitamiedos o barandilla, una indecente tela metálica propia de un gallinero rural, cuya visión da grima. ¿Sería tan complicada la sustitución por otra más digna y acoplada a la ligereza y elegancia de la solución de Torroja? Nos tememos que sí; debe ser la cosa complicada, pues en caso contrario ya se habría hecho, dada la gran cantidad de madrileños de todas las clases sociales y culturales que diariamente se deleitan con la visión.

Antes de entrar en el tema contemporáneo de los pasos superiores e inferiores construidos, en construcción y en proyecto, no queremos dejar de aludir a los túneles que comunicaban y comunican, más que bien, las distintas barriadas a las que separa las líneas del ferrocarril en los alrededores de la Estación de Atocha: Pacífico, Delicias, Entrevías.

Estos túneles son de poca anchura, y no permiten el paso simultáneo de dos vehículos que se crucen de manera que hay que organizar la circulación, ahora con semáforos mecánicos rojo, ámbar, verde, y antes por medio de los guardias de circulación, "amateurs" o quizá mejor dicho "players", que sin uniforme, aunque con boina o sombrero flexible de color ala de mosca, daban paso a unos o a otros. La labor era indispensable hacerla en equipo, y entonces el aviso desde un extremo a otro se daba por medio del oportuno toque de silbato o simplemente silbando. Nosotros guardamos un grato recuer-



Suponemos que se entenderá que en lo anterior hacemos referencia al paso corriente e indiscriminado, y en el cual no se pretende aportar ninguna solución estética especial, y donde parece conveniente, como suele decirse, el "café para todos". Ahora, conviene recordar el fallo del Concurso del Viaducto.

Los pasos existentes hoy, los podemos dividir en dos grupos. Los situados sobre el segundo cinturón y los demás. Con estos últimos, se pretende resolver problemas de circulación localizados en puntos aislados de la Villa; mientras que con los primeros, crear una vía rápida, a modo de autopista, que atraviese a la ciudad. Esto último no resulta posible, sin más que pensemos su trazado por el interior del núcleo, que hace difícil independizarla por completo. Entonces, inevitablemente, aparece el semáforo muchas veces situado a pocos metros de la terminación del paso, y de ahí los atascos y tapones, porque resulta, y es lógico que a mayores facilidades, más coches.

O sea, que si no se hubiesen hecho los pasos, al estar ya congestionadas las Rondas, los automóviles o se hubieran quedado en casa, o hubiesen circulado por otro sitio; ahora al poco tiempo, ante las facilidades, más coches y más congestión, también nueva, separada de la anterior por meses, sin que se logre nada. Es como si para conseguir mayor comodidad de los espectadores de una plaza de toros de 4.000 localidades, se acuerda ampliar el espacio de los espectadores al doble... pero vendiendo el doble de entradas, o sea para 8.000 espectadores, y, eso sí, sin ampliar las puertas de entradas ni el número de acomodadores. Porque a mí me da la sensación, que no se puede pensar en ensanchar las Rondas, con costosas expropiaciones de edificios, muchos de ellos de reciente construcción, ni el hacer desaparecer a todos los semáforos que de vez en cuando detienen el caudal circulatorio.

Semáforos colocados, para dar paso a la circulación de automóviles que se cruzan con la prioridad de las Rondas, ya que "al peatón... "a hundirle", que no nos cabe duda podría ser un refrán neomadrileño. Porque se han construido, una multitud de pasos subterráneos para peatones, que Dios confunda, que obligan a andar subiendo y bajando. Pasos estos, inseguros bajo el punto de vista personal, aquí los atropellos no son de circulación, sino de otra índole, generalmente sucios y descuidados, y que han dejado en la obsolescencia, los pasos a nivel que son los buenos.

Pero de las incomodidades que se le han creado al vecino que vive al borde de las antiguas Rondas nadie se preocupa, y de la apariencia de los descuidados y sucios pasos, sus paredes son lugar ideal para el chafarrinón escrito sobre variados temas, tampoco. Todo se da por bien empleado, por la solución aportada a la circulación automóvil, solución como vimos efímera.

También, en el centro de la ciudad, se han aprovechado alguno de los estacionamientos subterráneos contruidos para crear algún

itinerario para la circulación a distinto nivel. Concretamente en los estacionamientos de la Plaza Mayor y Plaza de Benavente. En la Plaza Mayor se ha conseguido una comunicación rápida, eficaz y necesaria, y funciona muy bien. En la Plaza de Benavente no pasa lo mismo, creándose grandes tapones. Esta última solución, tiene un grave inconveniente, que es el de aportar mayor caudal circulatorio a la calle de la Cruz. Si alguna calle existe en Madrid, merecedora de estar la primera en la lista, para su conversión en calle de peatones, creemos que es ésta. Considerando más sencillo cambiar el recorrido de los automóviles, en este itinerario Sur-Norte interior, que organizar el traslado de todos los bares, tascas, restaurantes, despachos de localidades de toros, etcétera y además actividades humanas y cívicas que en ella se siguen realizando a pesar de las incomodidades evidentes que la circulación rodada proporciona. Pero qué le vamos a hacer, no creemos tengamos posibilidad alguna de ser escuchados. ¿Cómo puede pensarse que es más importante unos amigos tomando el aperitivo, o unos maestros soladores contratando unas cuadrillas cómodamente, que la circulación de los automóviles? ¡Pues estaría bueno! Yo lo que pienso es que ambas cosas son compatibles, a base de llevarse los motores por otro sitio.

En esto de los pasos a distinto nivel, y con la creación de las vías de gran circulación en las ciudades, hay que tener mucho cuidado, porque a veces suceden cosas francamente imprevisibles. El paso que oficialmente se conoce por Alcalá-Velázquez, ha tenido unos efectos sobre esta última calle verdaderamente desoladores. Yo que soy de natural pesimista en temas urbanísticos de nuestro Madrid, nunca pensé que la calle de Velázquez pudiera quedar deteriorada y maltrecha hasta los extremos a que ha llegado. Sí; se dijo que quedaba convertida en una de las calles mejores de Europa, como es usual en casos semejantes, pero nunca pudimos pensar en que fuera prácticamente inhabitable en tan corto plazo de tiempo. Los bancos, con curiosas jardineras adosadas posteriormente, brindan su asiento para el que quiera ennegrecer sus bronquios en un santiamén. ¿En qué medida, y con qué rapidez, influirá la polución ambiental de esta calle, sobre las muestras plásticas que nuestro amigo Curro Inza, ha promocionado sobre la valla de su obra hoy en ejecución? Lo ignoramos; lo que sabemos es que, como es natural tratándose de un ave tan lista, no queda un gorrión en toda esta calle. Los pájaros desdeñando las ramas de los nuevos árboles que sustituyeron en las aceras a las antiguas acacias del desaparecido bulevar, huyeron hacia barrios más salubres.

Recientemente ha entrado en servicio el paso Bailén-Ferraz, que nos parece a nosotros ha quedado muy bien. La preocupación estética sentida por la proximidad del Palacio de Oriente, se aprecia claramente, y la solución conseguida es aceptable. Sin embargo, el aumento de circulación que el paso va sin duda alguna a ocasionar en la Plaza de Oriente no nos parece deseable, ya que a Palacio, al que por un lado se le considera como es notorio, por otro se le va a separar comple-

tamente de su plaza, la de Oriente, por una corriente muy importante de circulación automovilística. Aquí sí que vendría bien un paso inferior de la calle de Bailén, por debajo de la Plaza. Pero como el motivo que justificaría su construcción no es circulatorio sino de otra índole, no creo que se realice nunca.

Tres pasos inferiores, Plaza de Roma, Puerta de Toledo y Plaza de la República Argentina, tienen su trazado en parte curva. Esto es verdaderamente peligroso, y son frecuentes los accidentes con resultados mortales en muchos casos. Evidentemente, en todos ellos hay unas señales de tráfico indicando la velocidad máxima permitida, pero el conductor, que en el fondo es un pequeño niño grande, ha sido concienciado previamente en que aquella obra por la que circula, ha sido realizada para facilitarle el viaje, se olvida de la prohibición y aprieta el pedal del acelerador inconscientemente. Porque los pasos además de los atascos a las horas puntas, a las de poco tráfico tienen el peligro del usuario con alma de piloto de escudería, que aunque conduzca el más modesto utilitario, cree encontrarse en el circuito del Jarama en lugar de en una vía urbana, todo lo rápida que se quiera. Entonces como por arriba tampoco suele haber mucho tráfico, lo aconsejable es evitar la circulación por el paso inferior en curva, y a la vez, si se trata de la plaza de la República Argentina, o la de Toledo, ver la Fuente de los Delfines o la Puerta de Toledo respectivamente, mientras que nos prevenimos del presumible accidente.

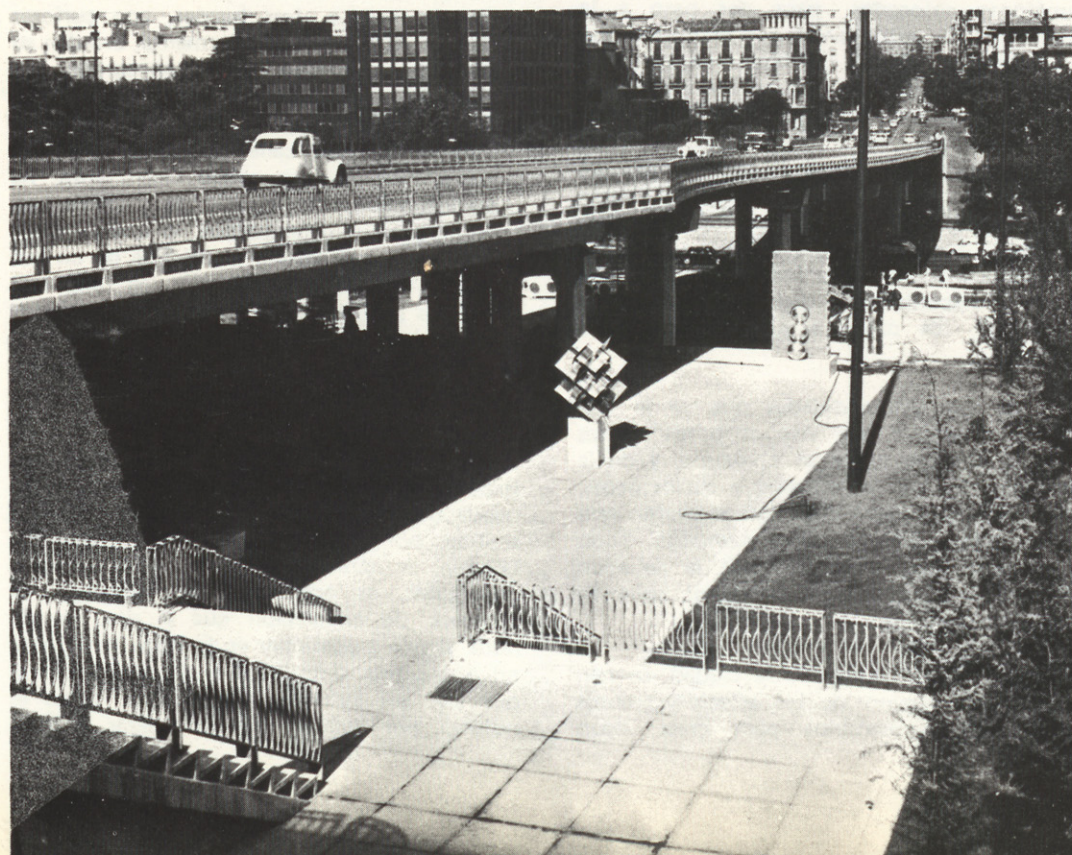
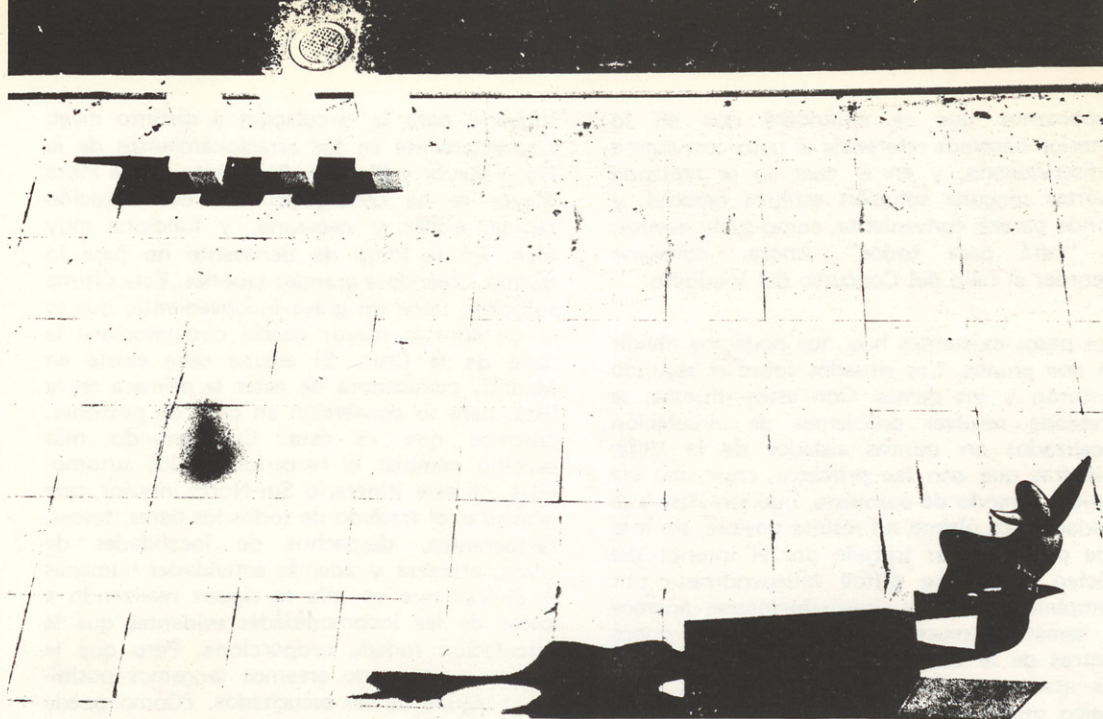
Pero no todo iba a ser malo para la ciudad en este tema de los pasos y, quizá por la conocida ley de las compensaciones, ha dado lugar al incalificable, que quiere decir eso y no el sentido peyorativo usual, Museo de Escultura al aire libre que en estos días termina de instalarse bajo el viaducto que, sobre la Castellana, une las calles de Eduardo Dato y Juan Bravo.

Porque si la obra del Viaducto en sí es digna de los mayores elogios, por la solución estética y funcional lograda, que calificaremos como de impecable; ya decimos que el que aparezca en la Villa un espacio urbano cívico de gran categoría, que es lo que va a suceder con el Museo, por lo insólito, nos deja atónitos.

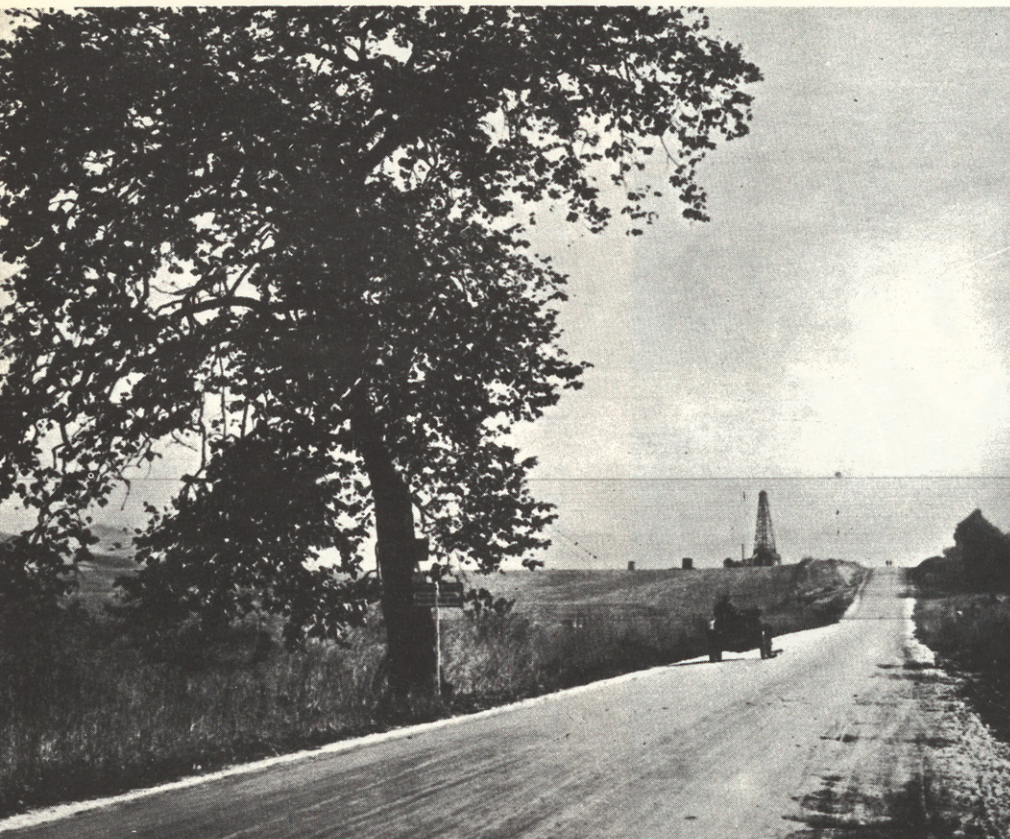
Los ingenieros José Antonio Fernández Ordóñez y Julio Martínez Calzón, junto con el pintor Eusebio Sempere, son merecedores de la más rendida gratitud de todos los vecinos de Madrid, por el logro conseguido. La sorprendente ligereza, del tablero del tramo central, que se entrega en las masas de hojas verdes de los paseos laterales de la Castellana; el movimiento sinuoso que aparenta la barandilla del viaducto a los ojos del conductor que lo atraviesa; los dobles pilares de apoyo, que tan pocas molestias ocasionan en el Paseo. Todo está bien aquí como debe ser.

Pero ahora, esperamos con evidente curiosidad la inauguración del Museo; que crezcan los jardines laterales ya plantados, por cierto aquí también hay olivos, árboles nuevos en la Villa y que últimamente se colocan con abundancia,

lo que nos parece bien; contemplaremos en visitas diurnas y nocturnas los volúmenes, y los vacíos de Chillida, Serrano, Rivera, Alberto... nos entretendremos con el juego de agua de las fuentes y de los estanques de Torner, y tendremos que soportar estóicamente los comentarios que sobre la calidad y categoría de las obras plásticas que allí se exhiban, se oirán por doquier. Brindo a quien se considere con fuerzas para hacerla, la antología de los dichos que sobre lo expuesto se explayen, por los sorprendidos visitantes. No debemos olvidarnos de el tradicional ingenio madrileño al que aquí se le va a dar pie para lucirse a fondo.



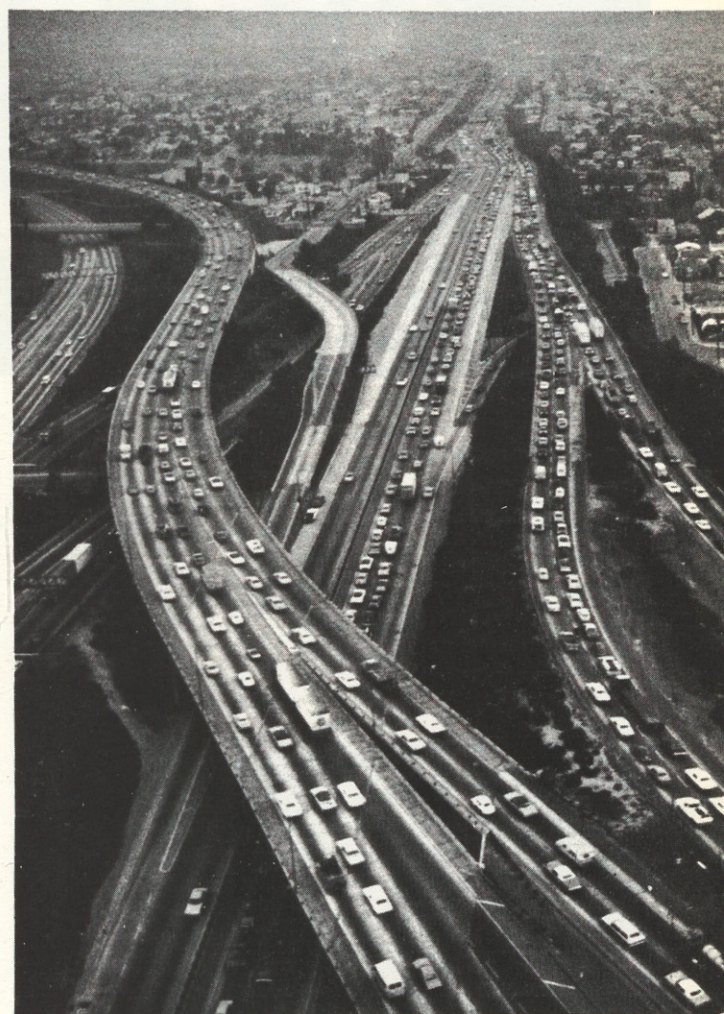
Vistas del Paso elevado
de Eduardo Dato con
el Museo de Escultura
al aire libre.



1918 EL BOULEVARD WILSHIRE,
LOS ANGELES, CALIFORNIA. AN-
TES DE LA INVASION DEL AUTO-
MOVIL.



1972 EL BOULEVARD WILSHIRE
LOS ANGELES, CALIFORNIA, EN
LA ERA DEL AUTOMOVIL.



SUPERPOSICION DE PASOS
ELEVADOS EN LOS ANGE-
LES, CALIFORNIA.