

Inspirado en El Escorial

BEATRIZ TERRIBAS.

Este año se conmemora el 75 aniversario de la inauguración del complejo administrativo de los Nuevos Ministerios, diseñado por el arquitecto Secundino Zuazo Ugalde para albergar los departamentos de Obras Públicas; Gobernación; Agricultura, Industria y Comercio; y la sede de la Dirección General de Seguridad. El proyecto de Zuazo completaba el Plan Nacional de Obras que Indalecio Prieto, ministro de Obras Públicas de la II República, había adoptado para Madrid con el fin de definir su expansión urbana y solucionar el problema del transporte y la falta de trabajo de los obreros de la construcción.

El 14 de abril de 1933 comenzaron a edificarse los Nuevos Ministerios, una extraordinaria obra institucional que serviría de base a la futura extensión de Madrid a través de la prolongación del paseo de la Castellana, que, inaugurada en la misma fecha, se convertiría en el gran eje de comunicación entre el norte y el sur de la capital.

En aquel momento Madrid continuaba el proceso de modernización, iniciado a principios del siglo XX, para convertirse en una gran metrópolis, amparada entonces por el extraordinario impulso que dio a la economía española la declaración de neutralidad adoptada por el Gobierno de Eduardo Dato ante la Primera Guerra Mundial. La gran demanda de productos del mercado extranjero favoreció el extraordinario desarrollo del sector industrial y comercial español, y por ende, el del transporte marítimo, enriqueciendo considerablemente las arcas públicas. Madrid, como punto neurálgico del país, acusó especialmente los efectos de esta situación que se tradujeron, entre otros aspectos, en una intensa actividad arquitectónica y urbana fruto del extraordinario aumento de su población, que pasó del medio millón de habitantes, censados en 1910, a más de setecientos mil

tan solo una década después. En aquel momento el trazado urbano de Madrid había ido modificándose según las directrices del Ensanche, diseñado por el ingeniero Carlos María de Castro en 1860 con el fin primordial de dotar a la ciudad de viviendas, especialmente para el sector de la población menos acaudalado. El plan, que proponía el aumento del espacio urbanizable en más de 2.000 hectáreas, estableciendo tres zonas de expansión de Madrid hacia el norte, este y sur, así como el incremento de zonas verdes como medida de salubridad, aunque se consolidó en algunos enclaves próximos al casco histórico de la ciudad, no consiguió, sin embargo, los resultados esperados. Ello se debió tanto al retraso de su desarrollo, que se prolongó hasta 1930, como a la especulación del suelo y al encarecimiento del precio de los arrendamientos de las viviendas en virtud de la Ley del Inquilinato, que permitía a los propietarios establecer libremente el precio de los alquileres. En consecuencia, el crecimiento urbano de Madrid continuó en algunas zonas según la planificación establecida y en otras de forma irregular, especialmente en el extrarradio donde fueron surgiendo pequeños núcleos de población en torno a los caminos que los comunicaban con el casco urbano. El aumento de población y extensión de la ciudad, con casi un millón de habitantes en 1929,

influyó decisivamente en el incremento del sistema de transporte público, que aquel año se cifraba ya en 44 líneas de tranvía, 10 de autobuses urbanos y suburbanos, 2 de Metro, 7 estaciones de ferrocarril, y más de 60 líneas de autocares de carácter provincial.

Ordenación urbana

En 1929 la planificación urbana de Madrid distaba mucho de la que necesitaba aquella ciudad en continua expansión y evolución, que, a pesar de estar tan densamente poblada debido al progreso de su actividad comercial, industrial y de servicios, seguía absorbiendo grandes flujos de inmigrantes, especialmente de jornaleros y artesanos que se establecían mayormente en chabolas levantadas en torno a las vías de entrada a Madrid.

Esta situación impulsó a su Ayuntamiento a convocar el Concurso Internacional de Anteproyectos del Trazado Viario y Urbanización de Madrid, con el fin de recoger propuestas para definir la reforma del interior de la ciudad, su extensión fuera del término municipal y el enlace entre la metrópolis con los nuevos asentamientos de población de la periferia. En diciembre de 1930 el jurado declaró desierto el certamen, al estimar que ninguno de los 12 trabajos presentados respondía globalmente a las exigencias que contemplaban las bases del concurso. Sin embargo, el Ayuntamiento seleccionó seis de ellos como base de un proyecto definitivo que se adecuase a las necesidades urbanas y viarias que habían motivado la convocatoria. El anteproyecto más notorio para el Ayuntamiento, presentado conjuntamente por el arquitecto Secundino Zuazo Ugalde y el urbanista Hermann Jansen, proponía desarrollar la ciudad en dirección norte-sur y establecer una red subterránea de ferrocarril, bajo el trazado viario del paseo de la Castellana, para enlazar la futura estación de Chamartín, al norte del paseo, con la estación de Mediodía, en Atocha, facilitando así la comunicación de la ciudad con las poblaciones del extrarradio.

Zuazo y Jansen también contemplaban la necesidad de dotar a las zonas de actuación de espacios verdes y de viviendas aisladas o colectivas, cuyo diseño debía garantizar los mínimos principios de higiene y salubridad de los que carecían muchos de los hogares decimonónicos. Las ideas concebidas por Zuazo recibieron el respaldo favorable del marqués de Hoyos, alcalde de la Villa, quien encargó al arquitecto diseñar un nuevo proyecto de prolongación del paseo de la Castellana en el que se incrementarían las zonas edificables en detrimento de los espacios verdes, con el fin de aumentar su rentabilidad. El proyecto, para el que se preveía una gran inversión de capital privado, que se obtendría de las plusvalías de los terrenos destinados a la construcción, finalmente no llegó a desarrollarse.

II República

En junio de 1931, dos meses después de la proclamación de la II República, Secundino Zuazo seguía insistiendo en la premura de solucionar los problemas urbanos de Madrid, que hasta entonces se habían intentado saldar buscando mayormente la rentabilidad económica y eludiendo en gran medida la construcción de viviendas dignas para los trabajadores con menor poder adquisitivo. Zuazo señalaba la importancia de controlar administrativamente la compraventa de los terrenos edificables, así como la de aprobar un plan de comunicaciones que, además de remediar los problemas de habitabilidad, también reactivaría la industria de la construcción.

La recesión económica a la que se enfrentaba la II República a causa de las malas cosechas de 1930; la caída del sector industrial y el de la construcción, debido al descenso de la inversión privada por su desconfianza en el nuevo régimen; el desplome de las cotizaciones de la Bolsa; el retorno de numerosos emigrantes de América; y los efectos, aunque lejanos, de la Gran Depresión de 1929, pese a reducir el número de licencias de construcción expedidas por el Ayuntamiento, no impidieron, sin embargo, que a partir de 1931 el Gobierno de la II República impulsara la finalización de las obras de la Gran Vía, iniciadas en 1910; el desarrollo de infraestructuras como la pavimentación y el abastecimiento de agua en las zonas de Madrid más depauperadas, y la construcción de centros escolares, aprobando además la prolongación del Paseo de la Castellana hacia el Norte de la ciudad y la edificación de los Nuevos Ministerios, enclavados en la apertura de la vía como punto de partida de la nueva expansión urbana. Ambos proyectos formaban parte del Plan Nacional de Obras adoptado por el ministro de Obras Públicas, Indalecio Prieto, para reformar Madrid, mejorar la estructura ferroviaria nacional y reducir el paro obrero. Para acometer aquella empresa, Indalecio Prieto creó en 1932 la Comisión de Enlaces Ferroviarios y el Gabinete Técnico de Accesos y Extrarradio, asignando su vicepresidencia a Secundino Zuazo Ugalde, asesor del Gobierno en temas urbanísticos y de vivienda. Una vez descartados los proyectos ferroviarios del ingeniero Fernando Reyes, que proponían un enlace subterráneo bajo la Gran Vía para comunicar la estación de Príncipe Pío y la de Atocha, dotándole de un apeadero en la Plaza de Callao, por su importancia comercial, Indalecio Prieto aprobó la propuesta de Secundino Zuazo, ya definida en el anteproyecto que el arquitecto había presentado en 1929 en el Concurso Internacional convocado por el Ayuntamiento de Madrid. Su idea era conectar con una línea subterránea de ferrocarril el Paseo del Prado, Recoletos, el Paseo de la Castellana y la futura prolongación de la ciudad hacia el Norte. La obra se completaría con la construcción del

complejo de los Nuevos Ministerios, destinado a agrupar los departamentos de Obras Públicas; Gobernación; Agricultura, Industria y Comercio; y la sede de la Dirección General de Seguridad, que hasta entonces ocupaban edificios de alquiler.

El proyecto de Zuazo

El primer tramo de la prolongación de la Castellana se inauguró el 14 de abril de 1933, en conmemoración del segundo aniversario de la República. Ese mismo día comenzó la construcción del enlace ferroviario norte-sur, junto al de los Nuevos Ministerios en el solar del desaparecido Hipódromo Real, que fue derruido porque impedía la extensión del Paseo de la Castellana.

Secundino Zuazo elaboró un proyecto arquitectónico y urbanístico que contemplaba la ordenación de los edificios administrativos en paralelo al primer tramo de la ampliación del Paseo y separados del mismo por la arquería que cierra el conjunto ministerial y se superpone al trazado ferroviario y a la estación subterránea de los Nuevos Ministerios.

El arquitecto diseñó el conjunto ministerial siguiendo las directrices del clasicismo académico que había marcado gran parte de su obra, caracterizada por el sobrio equilibrio compositivo y la austeridad ornamental. Muy influenciado por el Monasterio de El Escorial, Zuazo proyectó las cuatro unidades administrativas en torno a sendos patios que articulan el conjunto precedido por dos amplias plazas diáfanas, la de la República, ubicada al norte del recinto y limitando con la calle Raimundo Fernández Villaverde, que no llegó a ejecutarse como él había dispuesto, y la Gran Plaza o Plaza del Pueblo, la principal explanada del recinto. Dos espacios desnudos como las lonjas de El Escorial y las históricas plazas españolas, que en el entramado urbano de la ciudad se concibieron como elemento de solaz para el ciudadano, y en el caso de los Nuevos Ministerios también como lugar de celebración de actos institucionales.

Ante la Gran Plaza, Zuazo dispuso los Ministerios de Obras Públicas y Gobernación, actualmente Empleo y Seguridad Social, separados por el Cuerpo de Honor, y al sur del recinto, en perpendicular a sus fachadas, situó la Dirección General de Seguridad como cierre de la Plaza del Pueblo. En la zona septentrional, la Plaza de la República delimitaría el edificio del Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio, cuya construcción fue suspendida por la Comisión de Presupuestos de 1934, tras el cese del gobierno de Azaña en septiembre de 1933 y, por ende, el de Indalecio Prieto, que cedió la cartera de Obras Públicas a Rafael Guerra del Río, abandonando además la presidencia de la Comisión de Enlaces Ferroviarios y del Gabinete Técnico de Accesos y Extrarradio.

Zuazo proyectó las dependencias ministeriales sobre una arquería que, reservada a la circulación peato-

nal, a su vez circunda la Gran Plaza, reproduciendo la configuración estructural de las plazas porticadas españolas. Las sobrias fachadas de los edificios, que evocan una vez más el trazado del Monasterio de San Lorenzo de El Escorial, se perpetúan también en el Cuerpo de Honor, unidad común a los departamentos de Obras Públicas y Gobernación que, diseñada por el arquitecto como una solemne sala de recepción, conecta con el Patio de Honor, en su parte posterior, a través de una zona de paso cubierta por severas bóvedas de cañón. Para diferenciar el Cuerpo de Honor de los edificios ministeriales y de la arquería que lo circunda, Secundino Zuazo adosó a los nueve arcos de su basamento sendas columnas dóricas, conformando un singular pórtico de reminiscencias palaciegas sobre el que se sitúa una amplia terraza a la que asoman los elevados ventanales de sus salas nobles. La fachada queda rematada por una última planta, abierta a una balconada, y por una gran cornisa. En la parte posterior del edificio el Patio de Honor, inspirado en el claustro de la iglesia romana de Santa María della Pace, obra de Donato d'Angelo Bramante, es una de las obras maestras de Zuazo, combinando la disposición a modo de claustro de la planta baja con el cuerpo adintelado del primer piso, de hormigón armado recubierto con un enchapado de piedra.

Zuazo y Jansen contemplan la necesidad de dotar al complejo de una superficie de jardines equivalente a la edificada

En 1935, siendo ministro de Obras Públicas Manuel Marraco, comenzó a construirse la Dirección General de Seguridad, conectada perpendicularmente con el Ministerio de Gobernación. Un amplio patio precede a su entrada, que se estableció por motivos funcionales por la Plaza de Ríos Rosas, hoy San Juan de la Cruz, levantándose en el extremo oriental del edificio, y como continuación al cuerpo bajo del mismo, un ingreso monumental a la Gran Plaza, que delimita la prolongación de la Castellana con la calle de Ríos Rosas. Dada la situación estratégica de la Dirección General de Seguridad, al inicio de la prolongación del Paseo de la Castellana, Zuazo proyectó un solemne acceso a sus dependencias configurado por un gran pórtico de líneas clásicas con tres arcos cuyos pilares, provistos de esbeltas columnas de orden dórico, soportan una amplia terraza reproduciendo la propuesta adoptada por el arquitecto para el Cuerpo de Honor. Elementos dignos de destacar en la fachada son también, por un lado, la es-

calinata que precede a la puerta, con la que Zuazo consiguió unificar la diferencia de nivel que existe entre la Plaza del Pueblo y la calle de Ríos Rosas, y por otro, las diminutas ventanas de las celdas de seguridad situadas bajo la cornisa que corona la obra.

En 1936, las obras de la Dirección General de Seguridad y las de los Ministerios de Obras Públicas y Gobernación estaban muy avanzadas, al igual que las de la estación ferroviaria de Nuevos Ministerios, pero el es-

Bibliografía

- ▶ *Guía de la Arquitectura de España 1920-2000. Ministerio de Fomento.*
- ▶ *Guía de la Arquitectura del siglo XX. Antonio Pizza.*
- ▶ *Arquitectura del siglo XX: España. Sociedad Estatal Hannover 2000, S.A.*
- ▶ *Cincuenta años de arquitectura española. Rodolfo Ucha Donate.*
- ▶ *Zuazo, arquitecto del Madrid de la Segunda República. Biblioteca Nacional.*
- ▶ *Zuazo. Lilia Maure Rubio.*

tallido de la Guerra Civil truncó su clausura, transformando la obra cumbre de Zuazo en almacén de materiales de guerra. Desde su exilio en Francia el arquitecto continuó trabajando en el proyecto del Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio para retomar las obras del complejo ministerial una vez finalizada la contienda. Sin embargo, cuando regresó a España fue retirado de la empresa, que continuó su curso en 1940 en manos de un equipo de arquitectos, entre los que se encontraban Miguel Ángel García Lomas y José Rodríguez Cano, que además de eliminar del proyecto de Zuazo algunos elementos, como el monumental arco del triunfo previsto para la actual Plaza de San Juan de la Cruz, o el rascacielos destinado al Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio, sustituyeron el ladrillo rosa previsto para las fachadas por placas de piedra, entre otras modificaciones. El complejo se dio finalmente por inaugurado en 1942, si bien a lo largo de las dos siguientes décadas prosiguieron algunas obras de acondicionamiento, tanto en los exteriores, como en interiores, de manera que su ala norte sólo pudo ser ocupada por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo en 1958. ■