

**PUBLICACIONES DEL INSTITUTO  
DE ESTUDIOS MADRILEÑOS**

*Biblioteca de Estudios Madrileños*  
Publicados 35 volúmenes

*Itinerarios de Madrid*  
Publicados 20 volúmenes

*Colección Temas Madrileños*  
Publicados 21 volúmenes

*Colección Puerta del Sol*  
Publicados 3 volúmenes

*Clásicos Madrileños*  
Publicados 9 volúmenes

*Colección Plaza de la Villa*  
Publicados 2 volúmenes

*Colección Puerta de Alcalá*  
Publicados 3 volúmenes

*Madrid en sus Diarios*  
Publicados 5 volúmenes

*Conferencias Aula de Cultura*  
Publicadas más de 600 conferencias

*Anales del Instituto de Estudios  
Madrileños*  
Publicados 44 volúmenes

*Madrid de los Austrias*  
Publicados 7 volúmenes

*Guías Literarias*  
Publicados 3 volúmenes



---

ANALES  
DEL  
INSTITUTO  
DE  
ESTUDIOS  
MADRILEÑOS

---

**TOMO  
XLIV**

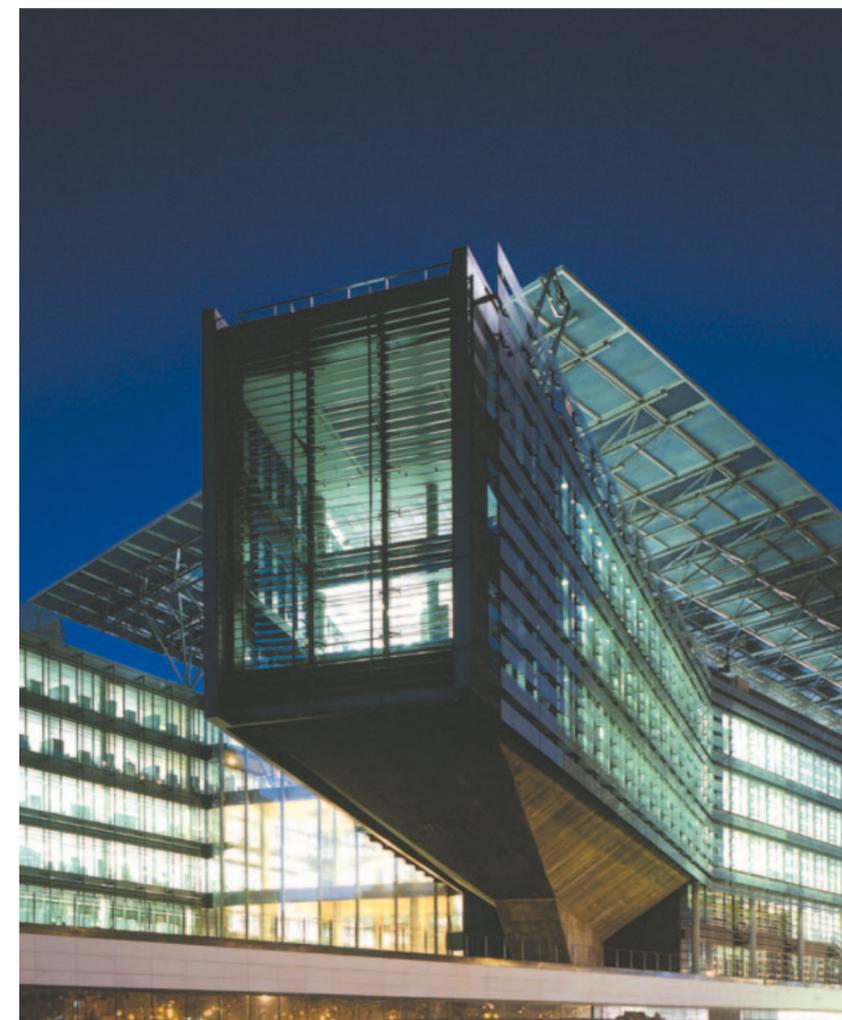
---

C. S. I. C.  
**2 0 0 4**  
MADRID

---

# ANALES DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS MADRILEÑOS

Tomo XLIV



C. S. I. C.  
**2004**  
MADRID

---

*El tomo XLIV de los*

**ANALES DEL INSTITUTO  
DE ESTUDIOS MADRILEÑOS**

*comprende estudios —referidos a Madrid— en los que alternan temas de Historia, Arte, Literatura, Geografía, etc., notas biográficas sobre madrileños ilustres y acontecimientos varios de la vida madrileña.*

---

Portada:

*Madrid, asumiendo su condición de gran ciudad, va diseñando de forma acelerada su futuro. Al igual de otras poblaciones como Berlín, Madrid se ha convertido en uno de los referentes a nivel mundial de la moderna arquitectura. Uno de los edificios emblemáticos de las nuevas formas arquitectónicas es la sede madrileña de Endesa, que por cortesía de dicha empresa reproducimos en nuestra portada.*

*Anales del Instituto de Estudios Madrileños* publica anualmente un volumen de más de quinientas páginas dedicado a temas de investigación relacionados con Madrid y su provincia. Arte, Arqueología, Arquitectura, Geografía, Historia, Urbanismo, Lingüística, Literatura, Sociedad, Economía y Biografías de madrileños ilustres y personajes relacionados con Madrid son sus temas preferentes. *Anales* se publica ininterrumpidamente desde 1966.

Los autores o editores de trabajos o libros relacionados con Madrid que deseen dar a conocer sus obras en *Anales del Instituto de Estudios Madrileños* deberán remitirlas a la secretaría del Instituto, calle Duque de Medinaceli, 6, 28014 Madrid; reservándose la dirección de *Anales* la admisión de los mismos. Los originales recibidos son sometidos a informe y evaluación por el Consejo de Redacción, requiriéndose, en caso necesario, el concurso de especialistas externos.

**DIRECCIÓN DE ANALES DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS MADRILEÑOS:**

PRESIDENTE DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS MADRILEÑOS: José Portela Sandoval (UCM).  
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE PUBLICACIONES DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS MADRILEÑOS: Alberto Sánchez Álvarez-Insúa (Instituto de Filosofía, CSIC).  
SECRETARIO DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS MADRILEÑOS: Rufo Gamazo Rico (Cronista de Madrid).

**CONSEJO DE REDACCIÓN:**

Alfredo Alvar Ezquerro (CSIC), Luis Miguel Aparisi Laporta (Instituto de Estudios Madrileños), Eloy Benito Ruano (Real Academia de la Historia), José del Corral Raya (Cronista de Madrid), Ricardo Donoso Cortés y Mesonero Romanos (UPM), María Teresa Fernández Talaya (Fundación Madrid Nuevo Siglo), José Fradejas Lebrero (UNED), José Montero Padilla (UCM), Manuel Montero Vallejo (Catedrático de Enseñanza Media, Madrid), Alfonso Mora Palazón (Ayuntamiento de Madrid), M.<sup>a</sup> del Carmen Simón Palmer (CSIC).

**CONSEJO ASESOR:**

Enrique de Aguinaga (UCM; Cronista de Madrid), Carmen Añón Feliú (UPM), Rosa Basante Pol (UCM), Francisco de Diego Calonge (CSIC), Manuel Espadas Burgos (CSIC), María Pilar González Yanci (UNED), Miguel Ángel Ladero Quesada (UCM), Jesús Antonio Martínez Martín (UCM), Áurea Moreno Bartolomé (UCM), Leonardo Romero Tovar (Universidad de Zaragoza), José Simón Díaz (UCM), Virginia Tovar Martín (UCM), Fernando Terán Troyano (UPM), Manuel Valenzuela Rubio (UAM).

I.S.S.N.: 0584-6374

Depósito legal: M. 4593-1966

## SUMARIO

	<u>Págs.</u>
<b>Memoria</b>	
<i>Memoria de actividades del Instituto de Estudios Madrileños</i> .....	13
<b>Artículos</b>	
<i>Establecimiento del gobierno político, económico y militar de Madrid (1746-1747): procedimiento y documentación</i> , por MANUEL SALAMANCA LÓPEZ .....	23
<i>Diego Ignacio de Córdoba y el papel de Madrid en el mercado crediticio en la Castilla del siglo XVII</i> , por MÁXIMO DIAGO HERNANDO .....	59
<i>La necesaria Ley de Capitalidad de Madrid al borde de lo imposible</i> , por ENRIQUE DE AGUINAGA .....	97
<i>Una notable iniciativa del municipio madrileño: Creación de la Inspección Escolar Femenina en el siglo XIX</i> , por M. <sup>a</sup> TERESA LÓPEZ DEL CASTILLO .....	143
<i>Liberalismo y enseñanza agrícola. La Sociedad Económica Matritense y la red nacional de cátedras de agricultura</i> , por J. LUIS MALDONADO POLO .....	181
<i>Antecedentes dibujados del Viaducto de Barrón</i> , por ÁNGEL MARTÍNEZ DÍAZ .....	203
<i>Dibujos para el puente de Segovia de los siglos XVII y XVIII</i> , por PILAR CORELLA SUÁREZ .....	237
<i>Transformaciones de la plazuela e iglesia de San Ildefonso</i> , por MARÍA TERESA FERNÁNDEZ TALAYA .....	249
<i>El madrileño palacio del conde de Oñate según un inventario de 1709</i> , por JOSÉ LUIS BARRIO MOYA .....	271

	Págs.
<i>La Hermandad y Hospital de San Antonio de los Portugueses de Madrid</i> , por JUAN IGNACIO PULIDO SERRANO .....	299
<i>Los Morenos, una familia de plateros madrileños en el Antiguo Régimen</i> , por JOSÉ MANUEL CRUZ VALDOVINOS y PILAR NIEVA SOTO .....	331
<i>Carlos III y los tapices para el Palacio Real de Madrid: La serie del «Real Dormitorio»</i> , por JOSÉ LUIS SANCHO GASPAR .....	359
<i>Algo más sobre Francisco e Isidoro de Burgos Mantilla</i> , por MERCEDES AGULLÓ Y COBO .....	391
<i>Madrid y Guadalupe (siglos xv-xix)</i> , por ARTURO ÁLVAREZ ÁLVAREZ .....	425
<i>El Cristo del Desamparo y Fray Lorenzo de San Nicolás. Encuentros y avatares de una devoción</i> , por FÉLIX DÍAZ MORENO .....	445
<i>El Madrid immaculista</i> , por M. <sup>a</sup> ISABEL BARBEITO CARNEIRO .....	471
<i>Memoria ornamental itinerante en Madrid</i> , por LUIS MIGUEL APARISI LAPORTA .....	497
<i>Olvidado Kilómetro Cero</i> , por M. <sup>a</sup> CRISTINA ANTÓN BARRERO .....	545
<i>El Veloz Club</i> , por JUAN JIMÉNEZ MANCHA .....	555
<i>La Casa de Campo: Algunas breves anotaciones sobre su patrimonio arqueológico y arquitectónico</i> , por PILAR MENA MUÑOZ .....	569
<i>Segregación del espacio público: Territorio público versus intereses privados. Un análisis de usos en la Casa de Campo de Madrid</i> , por TRAUDE MÜLLAUER-SEICHTER .....	585
<i>El madrileño barrio de El Rastro en los comienzos del siglo xvii</i> , por JOSÉ DEL CORRAL RAYA .....	613
<i>El Barrio de los Escritores: La calle del León</i> , por JOSÉ MONTERO PADILLA .....	625
<i>El «Avellaneda», eslabón entre dos Quijotes cervantinos</i> , por JOSÉ BARRROS CAMPOS .....	639
<i>Una novela rosa madrileña del siglo xviii</i> , por JOSÉ FRADEJAS LEBRERO .....	665
<i>Un Madrid brillante y también ocultista en «Luces de bohemia», de Valle-Inclán: los teósofos</i> , por PEDRO CARRERO ERAS .....	679
<i>El escritor madrileño Ángel R[odríguez] Chaves en la revista «La Gran Vía»</i> , por JULIA MARÍA LABRADOR BEN .....	699
<i>Madrid en la obra literaria de la escritora Ángeles Villarta</i> , por ALBERTO SÁNCHEZ ÁLVAREZ-INSÚA .....	729

	<u>Págs.</u>
<i>La conquista de Madrid por Leocadio Mejías</i> , por CARMEN MEJÍAS BONILLA .....	751
<i>Invernaderos de los jardines de la Comunidad de Madrid</i> , por CARMEN ARIZA MUÑOZ .....	769
<i>Materiales para una toponimia de la provincia de Madrid (IV)</i> , por FERNANDO JIMÉNEZ DE GREGORIO .....	799
<i>Algunos topónimos madrileños de origen celta: «Aravaca, Alcobendas, Carabanchel, Carabaña, Chamberí, Las Vistillas, Vallecas»</i> , por JOAQUÍN CARIDAD ARIAS .....	821
<i>El arroyo de Butarque: historia de una desaparición</i> , por JUAN AZCÁRATE LUXÁN y PALOMA ARROYO WALDHAUS .....	831
<i>Los despoblados medievales en el Común de Villa y Tierra de Alcalá</i> , por JOSÉ ANTONIO RANZ YUBERO, JOSÉ RAMÓN LÓPEZ DE LOS MOZOS y MARÍA JESÚS REMARTÍNEZ MAESTRO.....	849
<i>Robos sacrílegos en la provincia de Madrid</i> , por JAIME CASTILLO GONZÁLEZ .....	879

### Notas

<i>Fisonomía del Madrid medieval</i> , por LUIS RAMÓN-LACA MENÉNDEZ DE LUARCA .....	921
<i>Nuevas pruebas documentales acerca de la autoría de «La torre de los siete jorobados» de Emilio Carrère</i> , por JULIA MARÍA LABRADOR BEN y ALBERTO SÁNCHEZ ÁLVAREZ-INSÚA .....	929

### Centenarios

<i>Centenario del profesor Joaquín de Entrambasaguas (1904-2004)</i> , por JOSÉ MONTERO PADILLA .....	937
<i>Evocación de José Montero Alonso en su centenario</i> , por JOSÉ MONTERO REGUERA .....	943

### Necrológicas

<i>Antonio Quilis (1930-2003)</i> , por MARÍA JOSÉ ALBALÁ .....	949
<i>Adiós a Fernando Chueca Goitia</i> , por PEDRO NAVASCUÉS .....	959

**Reseñas de libros**

PRIETO BERNABÉ, JOSÉ MANUEL, <i>Lectura y lectores. La cultura del impreso en el Madrid del Siglo de Oro (1550-1650)</i> , por ALBERTO SÁNCHEZ ÁLVAREZ-INSÚA .....	965
VELASCO BAYÓN, BALBINO, O. Carm., <i>Acercamiento a una institución madrileña. El Monasterio de monjas carmelitas de Ntra. Sra. de las Maravillas</i> , por JOSÉ MONTERO PADILLA .....	966

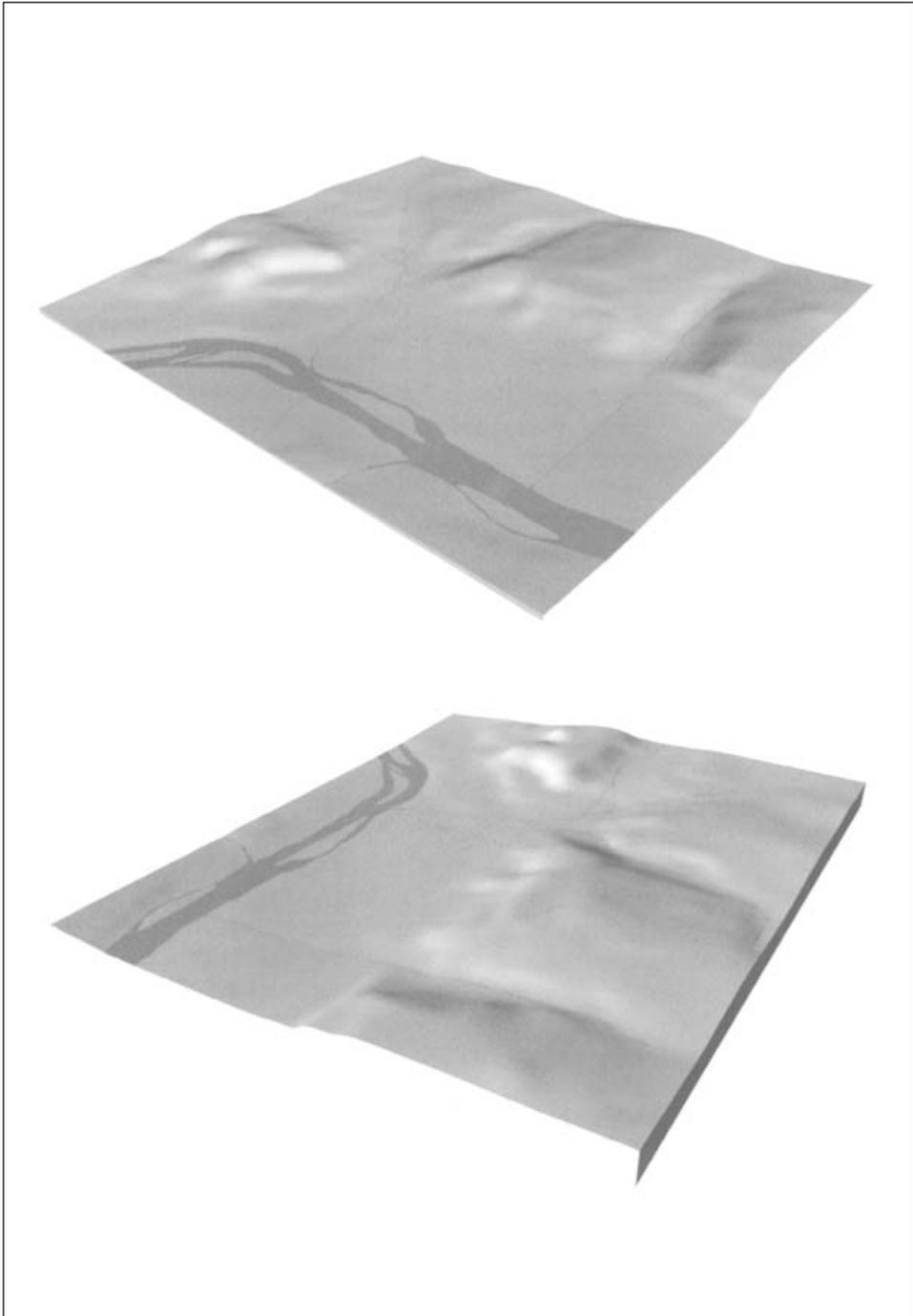
## ANTECEDENTES DIBUJADOS DEL VIADUCTO DE BARRÓN

Por ÁNGEL MARTÍNEZ DÍAZ

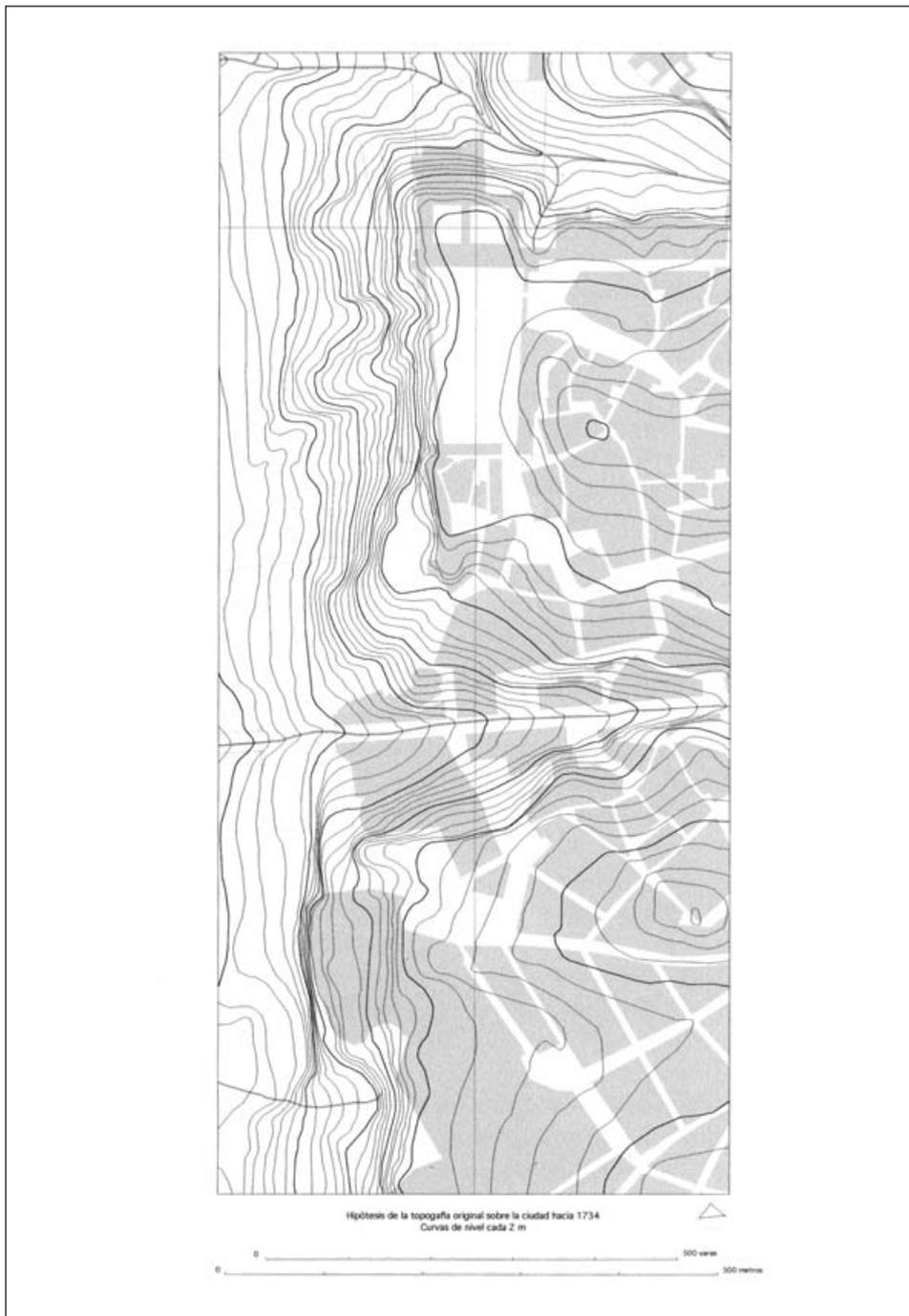
Arquitecto. Profesor Asociado de la ETSAM

El desarrollo urbano de Madrid estuvo muy condicionado desde sus orígenes, quizá como no podía ser de otro modo, por la topografía. El núcleo musulmán original de la ciudad se ubicó en un rincón de uno de los riscos que abruptamente delimitaban el valle del Manzanares por su costado oriental, en el extremo de una especie de península terrestre privilegiada por unas cualidades estratégicas bien visibles. Su defensa, reforzada por la existencia de sólidas murallas y quizá desde muy pronto por un recinto de función específicamente militar, se apoyaba en accidentes naturales que incluían, además de los terraplenes hacia el río, dos vaguadas ligadas a arroyos, por el norte el del Arenal y por el sur el de San Pedro (Dibujos 1 y 2).

La expansión ulterior de la ciudad a lo largo de la Edad Media, dirigida fundamentalmente hacia el este, hubo de mirar también hacia el sur, incorporando lo que sin duda resultaba un difícil pie forzado, la larga y profunda depresión de ese arroyo de San Pedro. Sólo así se conseguía llegar más allá hasta el promontorio de San Francisco, recuperando de esta manera más o menos la cota general del primer recinto y manteniendo de algún modo por ese flanco las ventajas estratégicas ligadas a los desniveles naturales del terreno. Esta «anomalía» topográfica, bastante excepcional en relación a las demás ciudades castellanas de similar rango que Madrid, será uno de los condicionantes más serios en su evolución y ocasión y excusa para la elaboración de algunos de los proyectos urbanos más interesantes de su historia material, tan pocas veces escrita con auténtica ambición. Unos proyectos en los que se deja entrever otra de las peculiaridades inherentes a la ciudad, su condición de capital adquirida en 1561. Con la decisión de Felipe II se inicia una dinámica marcada por la confluencia —o el conflicto— de intereses entre la Villa y la Corte que afecta de manera más o menos explícita a casi todas las decisiones importantes que se tomarán en relación al desarrollo de Madrid. La lectura retrospectiva de ese desarrollo necesita casi siempre del apoyo del entendimiento



DIBUJO 1



DIBUJO 2

de un determinado marco político y económico que ayude a establecer y delimitar el grado de autonomía o subordinación del Concejo-Ayuntamiento con respecto a la Corona o el Gobierno, desde esos tiempos de Felipe II hasta el definitivo triunfo del Estado Liberal. El lugar que nos ocupa ha sido especialmente sensible a esta realidad, aunque sólo sea por su proximidad al edificio que simbolizaba el poder central: la casa del rey, la sede de la Corona y su concreción simbólica, el Alcázar luego trasmutado en Palacio Nuevo.

La depresión del arroyo de San Pedro planteó dos problemas básicos. Por una parte, el de su ocupación, necesariamente conflictiva debido tanto a los desniveles como a la misma corriente. Pero por otra parte, la propia depresión hería al tejido de la ciudad constituyendo, al menos en su extremo occidental, una cesura casi infranqueable, en especial al tráfico rodado, entre el área fundacional, allí donde se encontraba el Palacio Real, y la expansión meridional en torno y más allá de San Francisco.

La ocupación medieval de la vaguada había sido muy desigual, más densa en torno a la iglesia de San Pedro, la zona más alta, y muy escasa en las proximidades de la muralla, en terreno más bajo, con huertas y corrales, con una cualidad casi periférica a pesar de su posición relativa en la planta de la ciudad. Sólo con las iniciativas de Felipe II se acometió de manera sistemática y muy ambiciosa la ordenación de lo que habría de ser la calle Real, luego calle de Segovia. Intentando articular los accesos de la ciudad y su circulación interior, confluyendo en esta ocasión los intereses de la Villa y la Corte, se intentó abrir una nueva y ancha vía trazada a cordel aprovechando el lecho del arroyo. Desde la calle de Toledo, en Puerta Cerrada, discurriría en línea recta hasta la muralla, donde se abriría una nueva puerta; luego, ya extramuros, la calle se convertiría en paso elevado hasta el río, donde se construiría un nuevo puente que sustituyera al vetusto y deteriorado puente medieval. De esta manera se pretendía llegar hasta el corazón de la ciudad, canalizando el grueso del tráfico, desplazándolo desde la plaza Mayor de su tradicional dirección hacia la puerta de La Vega, encaramada sobre el cerro fundacional y de muy difícil acceso desde la periferia occidental de la ciudad. Para comunicar el Palacio con la nueva salida de la Villa se pretendía también abrir una nueva calle que, bajando por la cara norte de la vaguada, enlazara con la calle Real desde las caballerizas del Alcázar. De todo este gran proyecto sólo se realizó parte. La calle Real se abrió en la zona occidental, la que se encontraba más libre de edificación, sin embargo se detuvo al acercarse a su destino en el interior del casco, cerca de la iglesia de San Pedro. Tampoco se realizó la que, quizá con una visión más voluntarista que pragmática habría de «despeñarse» hacia el fondo de la vaguada desde el Palacio. Sí se abrió la nueva puerta en la muralla, la de Segovia, como también se hizo el nuevo puente que,

junto con su impresionante paso elevado, enlazaba el final de la calle Real con el otro lado del río<sup>1</sup>.

La consolidación de la calle de Segovia no solucionó el otro gran problema que planteaba la antigua depresión del arroyo de San Pedro, la integración de sus «margenes» en la zona próxima al borde de la ciudad. Para ello habría que encarar la cuestión con una ambición de transformación y con unos medios que no se empezaron a poner en juego hasta mediados del siglo XVIII en otra de las felices confluencias de intereses entre la Villa y la Corona, empeñada por entonces en soñar un entorno idóneo para su Palacio Nuevo de la mano de Juan Bautista Saqueti. Hasta entonces las dos áreas habían seguido historias divergentes. Al norte, la calle Mayor, la vía matriz de la ciudad en torno a la cual se había articulado el pulso vital de la Villa, había sido el cordón umbilical de crecimiento capaz de enlazar los sucesivos centros de actividad desplazados progresivamente hacia el este con el buque inmóvil del Palacio. Si Madrid tenía un corazón, habría sin duda que buscarlo en el alargado fragmento extendido entre el cerro fundacional y la puerta del Sol, jalonado por referencias de todo tipo, desde simbólicas a puramente pragmáticas. El lado sur del viejo arroyo era completamente distinto. Allí, la Morería, anclada en la ladera, dejaba luego paso a una extensión que poseía una cierta ocupación nobiliaria, asentada en la zona más por consideraciones acerca de la adecuada proporción de las propiedades disponibles que por razones de prestigio, esas que habían propiciado cerca de Palacio una intensa densidad. A pesar de esta presencia de «calidad», o de otras como el propio monasterio de San Francisco, el lugar no disfrutaba en absoluto de una posición de centralidad, ni podía considerarse el extremo de ninguna vía estructurante de primer orden. Desde allí sólo se podía acceder al corazón de la ciudad allí donde la topografía lo consentía, más allá de San Pedro, y siempre mirando cuando menos a la plaza Mayor, nunca a lo que tenía visiblemente más cerca, el barrio de Palacio.

En 1752 Saqueti redactaba un proyecto general de obras exteriores del Palacio Real, explícito nombre con que se denominaba en el argot de la fábrica las actuaciones que perseguían articular la relación del nuevo edificio con su entorno inmediato. No era la primera vez desde 1737 que encaraba la cuestión<sup>2</sup>, aunque en este caso sus propuestas debían poseer la cua-

---

<sup>1</sup> Sobre la operación de la nueva calle Real y la construcción del puente de Segovia han tratado, entre otros, Llaguno-Ceán, Arcaute, Íñiguez, Portabales, Fernández Casado, Bustamante, Aramburu-Zabala, Wilkinson, Rivera y Ortega Vidal.

<sup>2</sup> Sobre el entorno del Palacio Real desde su construcción hasta finales del siglo XIX trata mi tesis doctoral, dirigida por D. Javier Ortega Vidal y leída en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid en junio de 2004 con el título: *El entorno urbano del Palacio Real Nuevo de Madrid, 1735-1885*. Parte sustancial de su recorrido se ocupa de aclarar la labor de Saqueti durante los años en que estuvo al frente de definir y construir el edificio y de buscarle acomodo en su entorno.

lidad de ser inmediatamente puestas en ejecución. El grueso de la obra del edificio se estaba concluyendo y existía una clara voluntad política de proseguir con la transformación de la ciudad que inevitablemente había puesto en marcha la aparentemente inocua sustitución del viejo Alcázar por el nuevo emblema de la dinastía borbónica. Este proyecto, redactado a instancias del por entonces secretario de Estado, José de Carvajal, y, en consecuencia, bajo su supervisión, incorporaba la solución al viejo problema de la integración de los barrios de Palacio y San Francisco, la construcción de un puente que sobrevolará la calle de Segovia enlazando ambos lados de la vieja depresión.

Es ésta la primera ocasión de la que nos ha llegado constancia gráfica conocida, aunque, si escuchamos al marqués de Uztáriz algo antes, en 1746, la idea no era nueva. En su conocido *Discurso sobre el Gobierno de Madrid*<sup>3</sup> se refiere al tema como una *obra grande (...) que se ha proyectado mal que alguna vez*. Propone su construcción a quien se vaya a hacer cargo del nuevo Gobierno político y militar de Madrid; y lo hace para que unos barrios que, aún siendo de los mejores de la ciudad por sus condiciones naturales, se vivifiquen y renueven, disminuyendo su distancia a Palacio. Así *dejarán de mirar con zeño, como Arrabal y como Pueblo separado* al Madrid extendido al otro lado y *seguramente serian aquellos varrios los mas solicitados*. El lugar exacto donde se alzaría el puente, *según el modo que tienen Genova y otros Pueblos para vencer estas distancias y azercar calles que en cierto modo se desvian*, sería detrás del Pretil de los Consejos. No lo vincula, pues, a las obras exteriores de Palacio.

Saqueti, en 1752, parece que haciéndose eco de esta vieja necesidad de la ciudad, incorpora el puente en su nueva propuesta incluyéndolo como una pieza más en el engranaje de espacios y construcciones que van a atar definitivamente el Palacio con una estructura urbana heredada del viejo Alcázar y que aún lo recuerda como si se tratase de un miembro amputado (Fig. 1). El arquitecto mayor, que ya lo era no sólo de Palacio, sino también de la Villa, había planteado desde sus primeras ideas los espacios de acogida representativos respetando la memoria del Alcázar, es decir, miran-



FIGURA 1

<sup>3</sup> Lo firmaba el 26 de noviembre de 1746. Se conserva en la Biblioteca Nacional, Manuscritos 7049f56.

do hacia el sur. Y hasta el momento su referente fundamental de enlace con la ciudad había sido el final de la calle Mayor. Desde allí, un sistema más o menos complejo de plazas y anteplazas subordinado al eje principal del Palacio y apoyado en diversas construcciones permitía la necesaria aproximación secuencial y escenográfica hacia la fachada principal de la residencia real. Ahora, Saqueti prolonga este sistema, aun respetando la imprescindible conexión con la calle Mayor, trasladando la antesala final hasta el cerro de San Francisco<sup>4</sup> (Dibujo 3). El nuevo puente, inevitablemente emplazado sobre el eje de Palacio, se articula con el resto de manera natural, formando parte de ese «continuo» pretendidamente unitario a pesar de su extraordinaria escala (Fig. 2, Dibujo 4). Se incardina, además, en el complejo sistema de rampas que, tanto en el interior del conjunto del Palacio como en el exterior, pretenden domesticar los viejos terraplenes naturales que justificaron el emplazamiento concreto del Madrid primitivo.

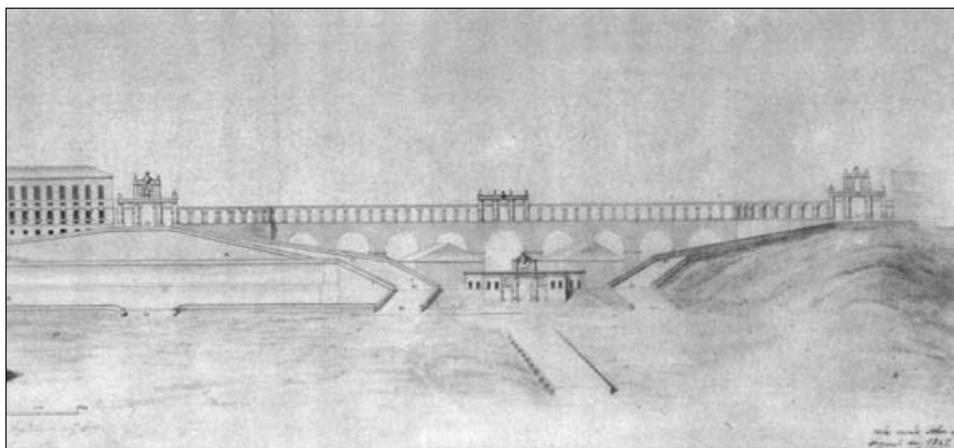
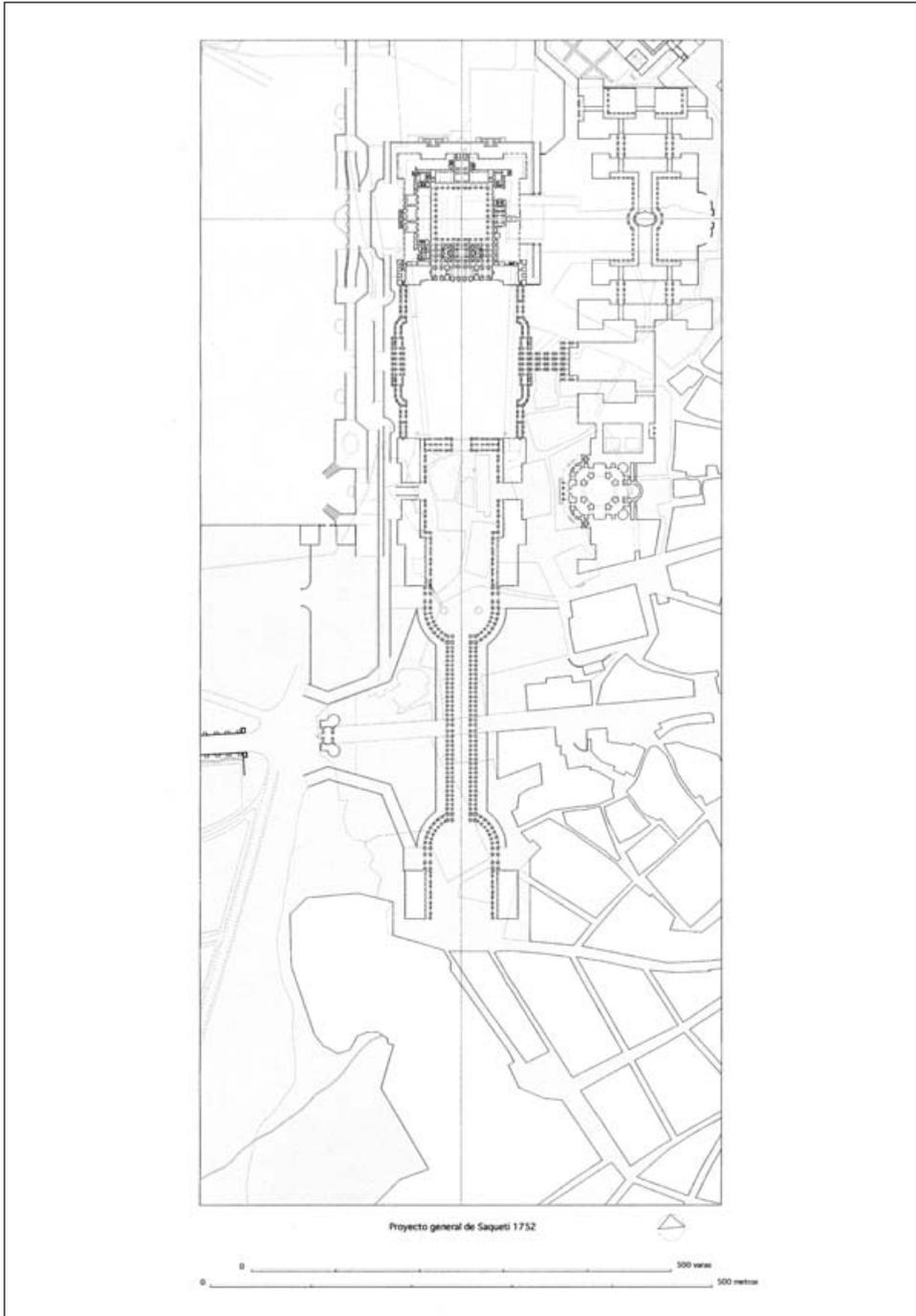


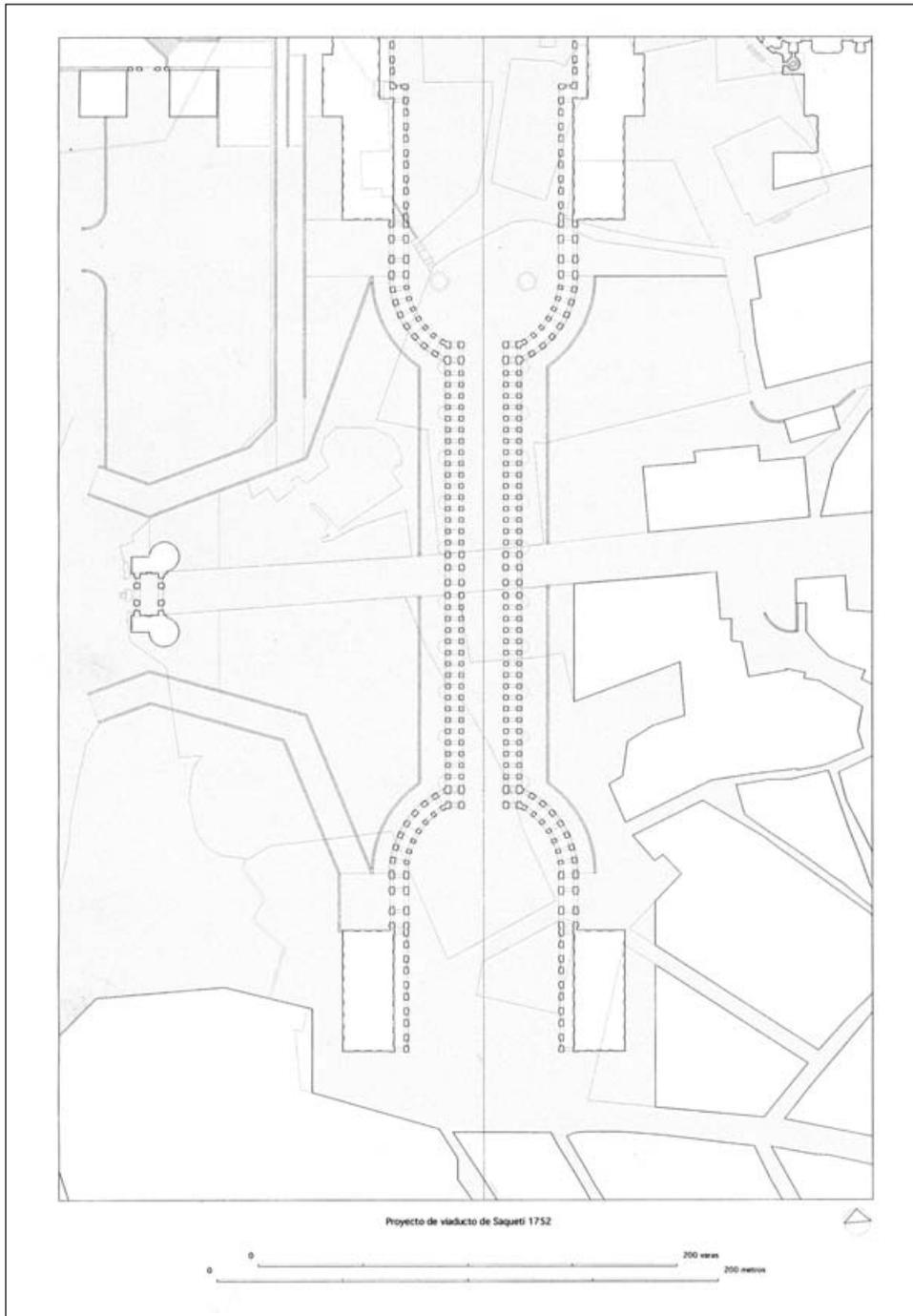
FIGURA 2

El viaducto —llamémosle ya así excusándonos por el neologismo, poco adecuado a estos tiempos de Saqueti— posee una escala casi romana. Se construye sobre nueve grandes arcos de 48 1/2 pies de luz (unos 13 metros y medio) que se elevan sobre pilas con contrafuertes semicirculares a modo

<sup>4</sup> La documentación gráfica que nos ha llegado sobre el proyecto es bastante dispersa. El dibujo más atractivo es un conocido alzado general, copia de Juan Ribera de 1847 de un original, hoy perdido, de Saqueti. Se conserva en el Museo Municipal de Madrid (MM IN 1507). Otros dibujos de la mano del propio Saqueti se pueden utilizar para ilustrar este proyecto, aunque su ejecución es posterior, en concreto de 1757 con motivo del concurso celebrado en esa fecha, una planta (AGP 8) y dos secciones (AGP 84 y 85).



DIBUJO 3



DIBUJO 4

de tajamares, alcanzando una longitud total de unas 205 varas (alrededor de 171,36 m) y una altura desde el fondo de la depresión cercana a los 24 m. El tablero superior tiene 112 pies de ancho (unos 31,2 m) y a lo largo de sus laterales corren sendas galerías cubiertas conformadas por arcos de medio punto sobre pilastras. En los extremos del viaducto, cuando éste llega a «tierra firme», las galerías se abren en un abrazo curvo que dilata el espacio. Al norte, la exedra así conformada coincide con las galerías porticadas que discurren por los laterales de la primera de las dos plazas que se suceden hasta el Palacio, fundiéndose así con ella. La articulación de la sencilla arquitectura de las galerías del viaducto y las de la antepiazza, que repite un complejo ritmo doble que Saqueti venía ensayando desde 1737, se produce mediante una entrada monumental. A occidente es la nueva puerta de la Vega, elevada muy próxima a la antigua (que necesariamente habría de ser demolida), pero a una cota superior. Tiene su respuesta al este con un filtro similar que miraría en este caso a la embocadura de la calle Mayor. El arquitecto nos propone un a modo de arco de triunfo, aunque con los huecos laterales convertidos en arcos y muy crecidos, y un ático central de gran envergadura, una de las señas de identidad más características de sus diseños. Las galerías del viaducto tienen en su centro un cuerpo que agrupa tres arcos con orden superpuesto de mayor altura que las galerías. Una altura, por cierto, que repite una línea de imposta que se ha extendido desde el «cuadro» de Palacio, la intermedia de su zócalo. El otro extremo del viaducto, el meridional, repite la exedra septentrional y las puertas de acceso laterales, la que sería nueva puerta de San Francisco, antes inexistente, y su réplica oriental, ésta difícilmente justificable si no es desde la pura corrección compositiva para la mentalidad de un arquitecto formado —sólidamente diría yo— en lo mejor de la tradición arquitectónica de su tiempo. Esta exedra, apoyada en sendos pabellones, debería haber sido el nexo detonante de la gran transformación del barrio.

Con un poco de perspectiva, teniendo en cuenta el intenso proceso previo de proyecto en relación con las obras exteriores de Palacio, la inclusión del viaducto en el esquema general podría parecer un gesto desproporcionado a las necesidades estrictas de la residencia real, tanto si las buscamos desde instancias formales, como funcionales o simbólicas. Eso si miramos desde el propio Palacio. Pero quizá debamos invertir nuestro punto de vista para acercarnos al sitio desde la Villa, que está asistiendo como espectador pasivo a una transformación que se avecina y que afectará a toda su fachada occidental, dirigida, financiada y protagonizada por la Corona. Así quizá podamos atisbar la sombra de las buenas intenciones ilustradas, ejemplificadas en el texto de Uztáriz y puede que catalizadas por el secretario de Estado Carvajal, induciendo al arquitecto mayor a incluir un nuevo objetivo en su proyecto general, la mejora sustancial de la ciudad y un deto-

nante de una especie de «ensanche» interior. El tejido material de la Villa dejaría así de ser considerado como ingrato soporte del flamante Palacio —algo que se intuye en los proyectos anteriores de obras exteriores— y pasaría a ser considerado como algo digno de ser mejorado atendiendo a sus propias necesidades, buscando un compromiso más o menos forzado entre los dos viejos conocidos y compañeros de viaje, la Corte y la Villa.

La suerte del proyecto de Saqueti, como casi toda su labor en Palacio, fue conflictiva. Se comenzó a ejecutar en las áreas interiores de la propiedad real, pero pronto fue sometido a una dura revisión. Tras la desaparición de Carvajal, la caída de Ensenada y la subida al poder, entre otros, de Valdeparaíso, el proyecto se congeló primero para ser desechado después tras el concurso de 1757. La llegada de Carlos III y Sabatini terminó por barrer los contenidos del proyecto del viejo arquitecto mayor y con él se olvidó el viaducto.

Hay que esperar a los primeros años del siglo XIX, en concreto a 1810, para que, de nuevo, la idea del puente se resucite. Corren tiempos muy diferentes; mientras soplan vientos de guerra, José Bonaparte intenta consolidarse en el trono procurando a la vez fabricar una imagen eficaz del nuevo Estado, utilizando para ello a la capital como espejo y a su Palacio como referente. En este contexto hay que emplazar el que, sin duda, es el proyecto que más fortuna crítica ha tenido hasta el momento de cuantos se pensaron para el entorno del Palacio Real, el de Silvestre Pérez. Era éste un arquitecto de muy sólida formación y de talento indiscutible. A pesar de su vinculación con el Gobierno Intruso, no fue arquitecto de Palacio, aunque sí trabajó para la Villa. Los papeles de archivo se han mostrado hasta ahora muy esquivos en lo que respecta a aclarar las circunstancias concretas del encargo del proyecto —si es que lo hubo— y al eco que tuvo en la nueva Corte. Y existe un dato que no se debe olvidar: Juan de Villanueva era aún el arquitecto mayor del Rey y se sabe que trabajó en el entorno del Palacio en estos sus últimos años de vida, no sólo como director de los tremendos derribos llevados a cabo en lo que hoy es plaza de Oriente y al sur de la residencia real, sino participando activamente en la elaboración de propuestas de proyecto. De cualquier forma, independientemente de sus avatares particulares y en lo que ahora nos atañe, la idea de Pérez, aunque no puede considerarse un auténtico plan general de obras exteriores de Palacio tal y como lo habían planteado Saqueti, Ventura Rodríguez o Sabatini, persigue, al menos en el área meridional del edificio, dar nueva forma a su entorno (Fig. 3, Dibujo 5). Parte de la premisa de respetar el inacabado aumento del arquitecto principal de Carlos III iniciado al sur del cuadro. A partir de la plaza-patio que éste definía establece una sucesión de piezas que lo conectan con la iglesia de San Francisco, convertida en Salón de Cortes. La primera de ellas es una plaza cuadrada definida en

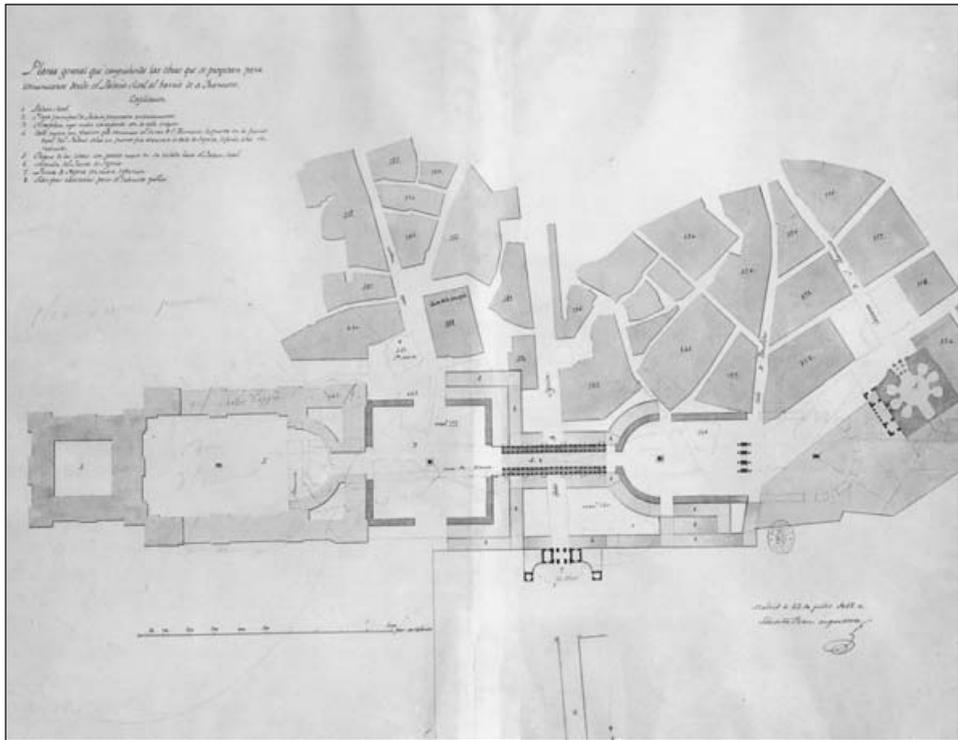
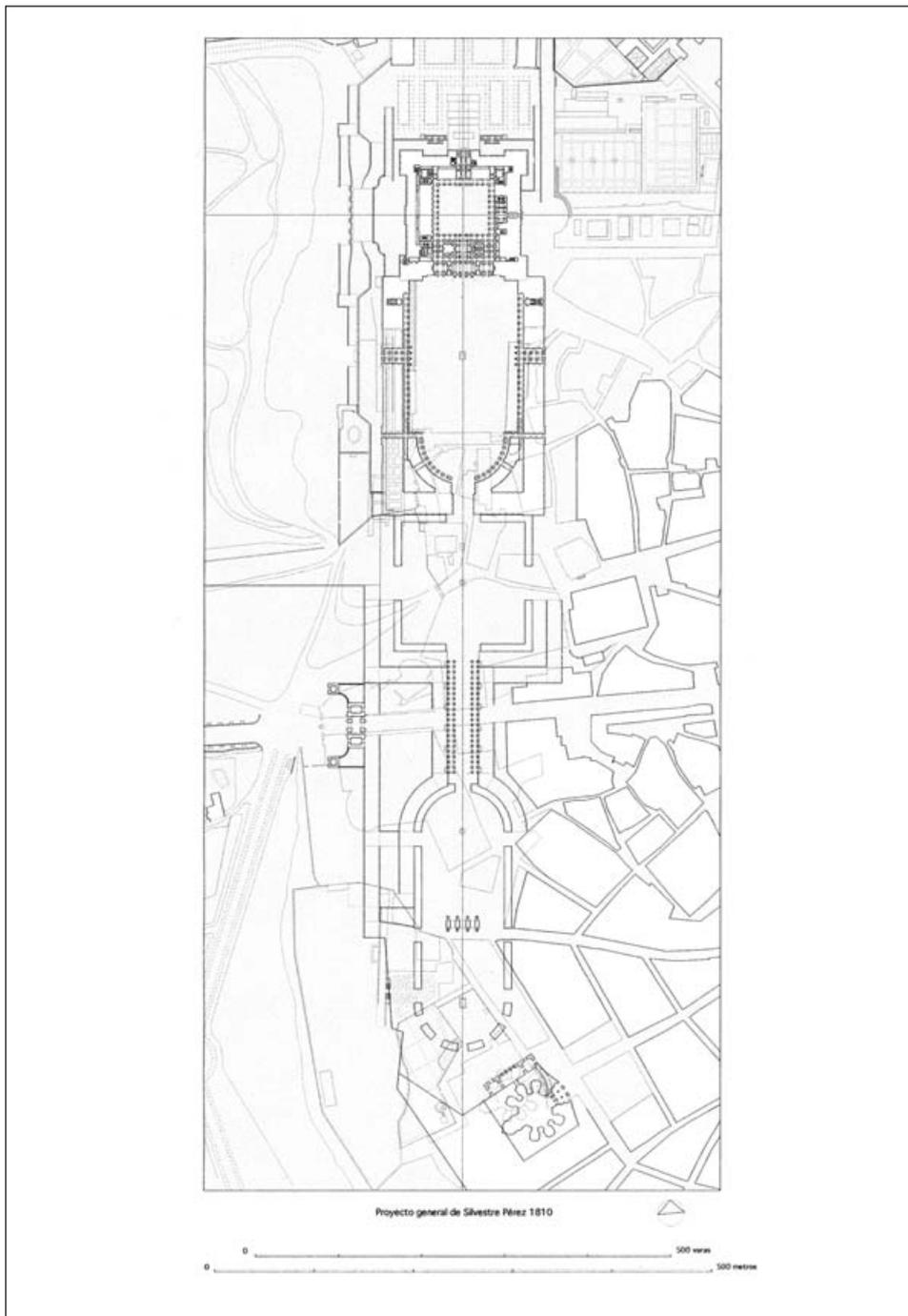


FIGURA 3

sus contornos por una estrecha crujía abierta en sus ejes principales, de manera que se asegura la permeabilidad necesaria para que sirva como articulación entre la calle Mayor y la salida de la ciudad por un lado, y la entrada a Palacio y la prolongación meridional del sistema por otro. Allí es donde se inicia un viaducto que permite saltar al otro lado de la vieja vaguada del arroyo de San Pedro, donde se abre una nueva plaza, esta vez con el referente formal del circo romano. Algo más allá, el nuevo Salón de Cortes se convierte en el contrapunto formal y simbólico del Palacio y remata el conjunto.

La información gráfica que nos ha llegado sobre el proyecto<sup>5</sup> presenta alguna incoherencia en lo que respecta a la definición concreta del viaducto, en especial en lo que se refiere a su engarce con el conjunto. De cualquier forma, si atendemos a su definición de detalle

<sup>5</sup> El proyecto se describe mediante un dibujo general de planta (BN Barcia 1552), y de él nos han llegado otros documentos que hablan sobre dos de sus piezas, el viaducto (BN Barcia 1553) y el Salón de Cortes (BN Barcia 1548-1551).



DIBUJO 5

(Fig. 4), nos encontramos con un puente que posee una elegancia y sobriedad excepcionales, con el mínimo de elementos y recursos para conseguir una apariencia verdaderamente solemne. Grandes pilas de planta rectangular, decoradas con hornacinas y tarjetones, enmarcan bóvedas de medio punto que sostienen un tablero sobre el que se despliegan a cada lado sendos pórticos abiertos (Dibujo 6).

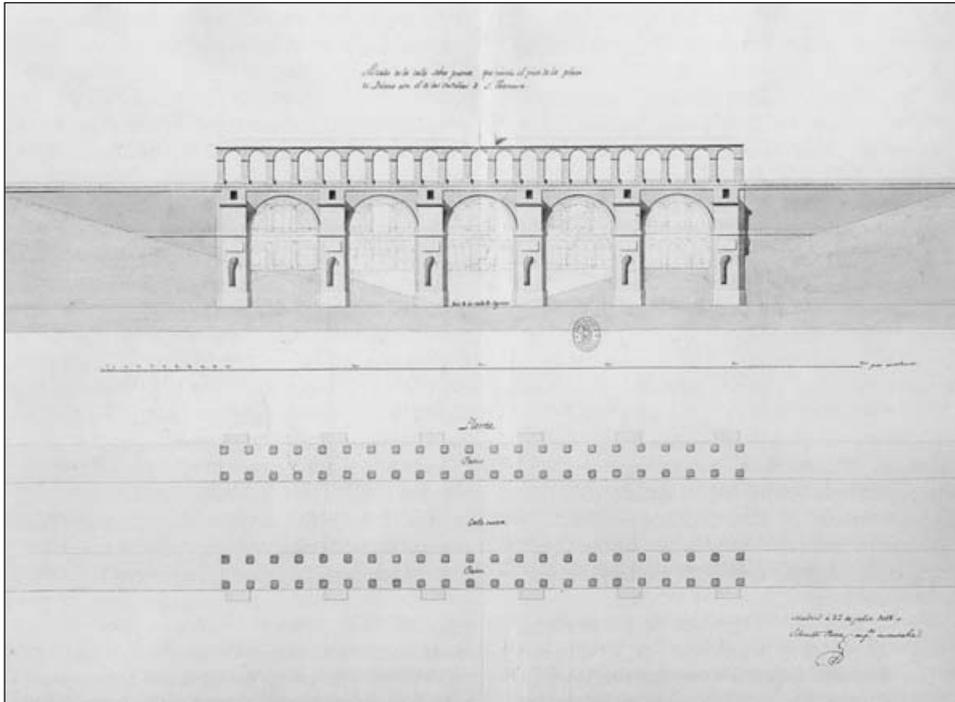
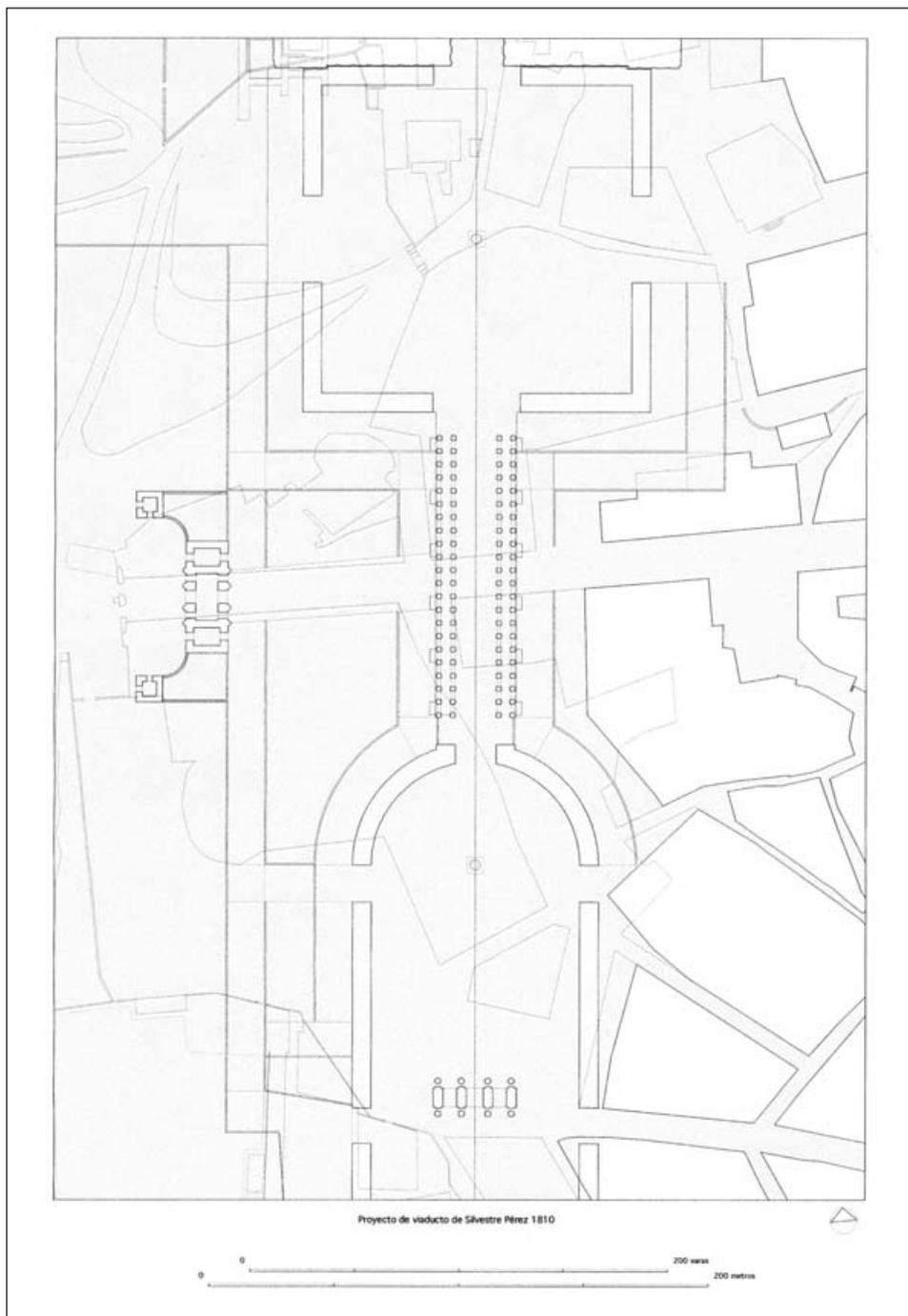


FIGURA 4

El proyecto de Pérez tiene un referente innegable en el proyecto de Saqueti de 1752. Su comparación en paralelo habla por sí sola en cuanto a las similitudes y diferencias. En concreto, si atendemos al viaducto comprobaremos que en ambas soluciones ocupan una misma posición —como no podía ser de otro modo— sobre el eje del Palacio; por ello tienen la misma envergadura vertical. Sin embargo, poseen un desarrollo en planta muy diferente. El antiguo arquitecto mayor, siempre pragmático, prefirió prolongar más el puente, de manera que los terraplenes necesarios para conformar sus plazas extremas fueran menores al avanzar menos sobre los precipicios de la vaguada, justo lo contrario de lo que ahora propone Pérez. En cuanto a su formalización, resulta curiosa la incorporación que ambos



DIBUJO 6

hacen de las galerías transitables sobre el tablero, aunque en el manejo concreto de los recursos compositivos se ve clara la diferencia de mentalidad de uno y otro. De cualquier forma, detalles aparte, lo que quizá sea más significativo es que en ambas propuestas el viaducto es una pieza más de un conjunto indisoluble. No se plantea incardinado en el sistema viario puro de la ciudad, sino formando parte de una unidad de orden superior de la que no se puede separar y que tiene en el Palacio su justificación última. Bien es cierto que, a pesar de sus coincidencias, entre ambos proyectos de conjunto existe un abismo ideológico, que sus mecanismos compositivos difieren y que no responden a un mismo planteamiento en las intenciones. Éste de Pérez cuenta con un potente referente simbólico ajeno a Palacio, el Salón de Cortes, sin el cual pierde su sentido la actuación. Lo que para Saqueti era el detonante de una mejora abierta de la ciudad, el salto de la vaguada, en el proyecto de 1810 se ha convertido en una necesidad para completar una actuación que se vislumbra como cerrada en su formalización definitiva y que ha perdido de algún modo su estricta subordinación a la residencia real. Esta nueva Roma, foro bonaparte o ágora pública, cargada de contenido político e ideológico, espacio alternativo a la plaza Mayor o a los prados borbónicos<sup>6</sup> se nos presenta ahora como un proyecto que manipula el entorno de Palacio, pero lo hace con la visión de un arquitecto que no piensa sólo desde las oficinas de la Real Casa, sino también desde la Villa, queriéndola convertir en la capital de un nuevo Estado.

Decíamos que las circunstancias concretas del proyecto de Pérez son aún una incógnita, aunque algo podemos afirmar: en Palacio no se consideró como la opción definitiva. Lo demuestra el hecho de que en mayo de 1812 se convocara un concurso público de proyectos para la ordenación global del entorno del Palacio intramuros de la Villa. Se hizo además con unas bases muy abiertas, en las que se omitía cualquier referencia al Salón de Cortes o al propio viaducto<sup>7</sup>. Fueron buenas intenciones que quedaron en nada, los avatares políticos lo impidieron: las propuestas de los concursantes ni se llegaron a entregar. De cualquier forma, la idea del viaducto de nuevo quedó olvidada sobre el papel.

En nuestro recorrido por la historia material de este fragmento de Madrid, debemos ahora dar un nuevo salto en el tiempo e incorporar a un personaje fundamental en esos años centrales del siglo XIX, Mesonero Romanos. El posibilista instigador de reformas urbanas en la capital fue un ferviente defensor de la idea de la construcción de un viaducto sobre la calle de Segovia. Tuvo su gran oportunidad cuando fue nombrado con-

---

<sup>6</sup> Todas expresiones recurrentes del profesor Sambricio.

<sup>7</sup> Se publicaban en la *Gazeta de Madrid* el sábado 30 de mayo de 1812.

cejal del Ayuntamiento donde presentó en mayo de 1846 un *Proyecto de Mejoras Generales de Madrid*<sup>8</sup>. En él, cuando analiza el tercer y cuarto trozos en que divide la ciudad para ir desgranando sus ideas, plantea un atinado análisis de la situación para, a continuación, proponer una solución a sus problemas. El *tercer trozo*, es decir, el fragmento de ciudad extendido entre las calles de Toledo y Segovia, tiene importantes posibilidades de desarrollo si se procura su mejor comunicación con el centro y con el barrio de Palacio. A ello se oponen dos circunstancias: por una parte *el intrincado laberinto de callejuelas* que conforman la Morería (desde puerta de Moros a la calle de Segovia), y por otra, *el horroroso desnivel* en el que se va hundiendo dicha calle conforme se aproxima a la cerca. La solución es sencilla. La Morería se regularizará alrededor de una calle trazada desde las Vistillas de San Francisco hasta la plaza de los Caños Viejos. Luego, desde su parte alta, se tenderá un puente sobre la calle de Segovia que desembocará detrás de la casa de los Consejos. Las Vistillas de San Francisco se convertirían en una plaza que diera realce a los palacios de Infantado y Osuna, desde la que se plantearía una bajada hasta la puerta de Segovía, que tendría su réplica septentrional en una nueva cuesta de la Vega. En 1849, Mesonero redactaba una nueva memoria como cierre de su actividad oficial del Ayuntamiento en la que, recalcando lo mucho que aún quedaba por hacer, daba cuenta de los avances de sus propuestas: la cuesta de la Vega se había comenzado a ejecutar y el proyecto de viaducto se había gestionado con el Gobierno. Hacía ya tiempo que el Patrimonio Real se ceñía lo más posible a actuar en áreas de su exclusiva propiedad y, aunque en estos años Pascual y Colomer se afanaba por solucionar los problemas abiertos y aún no resueltos de inserción del Palacio en la ciudad, la idea del viaducto se comenzó a entender como un asunto de directa y total competencia municipal<sup>9</sup>. No es de extrañar que sea en este momento cuando se produce el salto cualitativo más importante en relación a la integración del puente en la ciudad, dejando de mirar directamente al Palacio para ocuparse del sistema viario que nutre al tejido de la ciudad.

---

<sup>8</sup> *Proyecto de Mejoras Generales de Madrid, presentado al Excmo. Ayuntamiento constitucional por el regidor del reino D. Ramón de Mesonero Romanos y mandado imprimir por acuerdo de su excelencia*, 1.ª ed., Madrid, Imprenta de Don Agustín Espinosa y Compañía, 1846. Recogido en Obra de Don Ramón de Mesonero Romanos, tomo IV, edición y estudio preliminar de Don Carlos Seco Serrano, Madrid, Atlas, 1967, pp. 283-302.

<sup>9</sup> En 1841 se inició el proceso de solución de uno de los problemas más enquistados en el entorno del Palacio, la plaza de Oriente, primero de la mano de los ingenieros Merlo Gutiérrez y Ribera y luego, desde 1844, de Pascual y Colomer. Éste se dedicaba por entonces también a intentar rematar la plaza de Armas y el parque. En la plaza de la Armería, sin embargo, se hacía necesario el acuerdo con la Villa y en ello también intervino Mesonero.

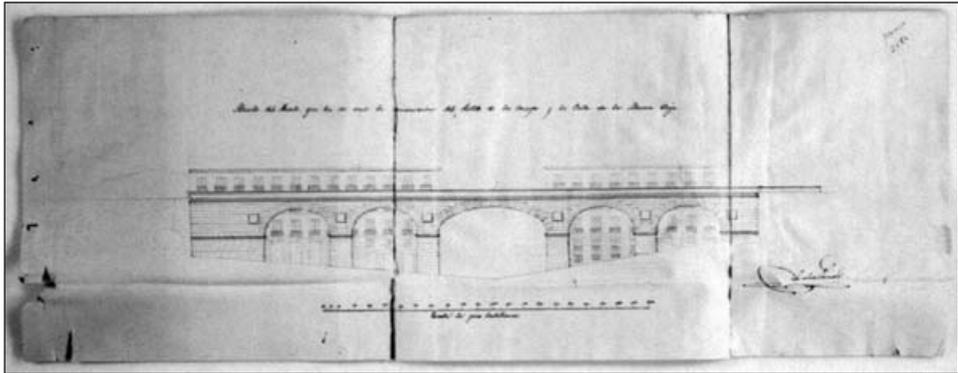


FIGURA 5

Las ideas de Mesonero para las rampas que debían conformar unas nuevas cuestas en las Vistillas de la Vega y San Francisco, así como el viaducto las convirtió en proyecto quien era por entonces arquitecto del cuartel correspondiente, Sánchez Pescador. En relación al puente se conservan dos dibujos, hasta ahora olvidados, firmados por el arquitecto municipal probablemente en 1847. Se trata de una planta del fragmento de ciudad en que se insertaría y de un alzado de su fábrica<sup>10</sup> (Figs. 5 y 6). También sobre el proyecto, el propio Mesonero publicó en *La Ilustración* en junio de 1851 un grabado mostrando el aspecto que tendría el puente y la calle una vez concluida su construcción<sup>11</sup> (Fig. 7).

Como anticipaba Mesonero en 1846, el puente, tendido perpendicularmente a la calle de Segovia, se sitúa, efectivamente, arrancando al norte sobre el Pretil de los Consejos, pero no detrás del viejo palacio de Uceda, sino haciendo frente a la calle de los Procuradores, la que descendía entre la casa de Malpica y aquél (Dibujo 7). Al otro lado desemboca en la parte alta de la plaza de los Caños Viejos. La transformación de la estructura viaria que se provoca se intenta deliberadamente que sea la mínima. Por un lado, en ambos extremos del puente se necesitan espacios de desahogo, por otro, se debe asegurar su enlace con las calles preexistentes y posibilitar el descenso hasta la calle de Segovia.

Para conseguir todo esto, al norte, Pescador regulariza el Pretil de los Consejos, rematándolo además con un gesto curvo hacia la casa de Malpi-

<sup>10</sup> Plano 2686. *Policía Urbana. Reforma para la Plaza de los Carros y calle de la Morería. Proyecto de un puente para dar paso del Pretil de los Consejos a la calle de la Morería con arreglo a las calles y manzanas que se consignan, a la más fácil comunicación de los barrios que ha de unir dicho puente.* Caja 8194. Debo su conocimiento a la amabilidad e interés de mi amiga y compañera de lides, la profesora María José Muñoz de Pablo.

<sup>11</sup> *La Ilustración, periódico universal*, n.º 25, sábado 21 de junio de 1851, pp. 193-194.

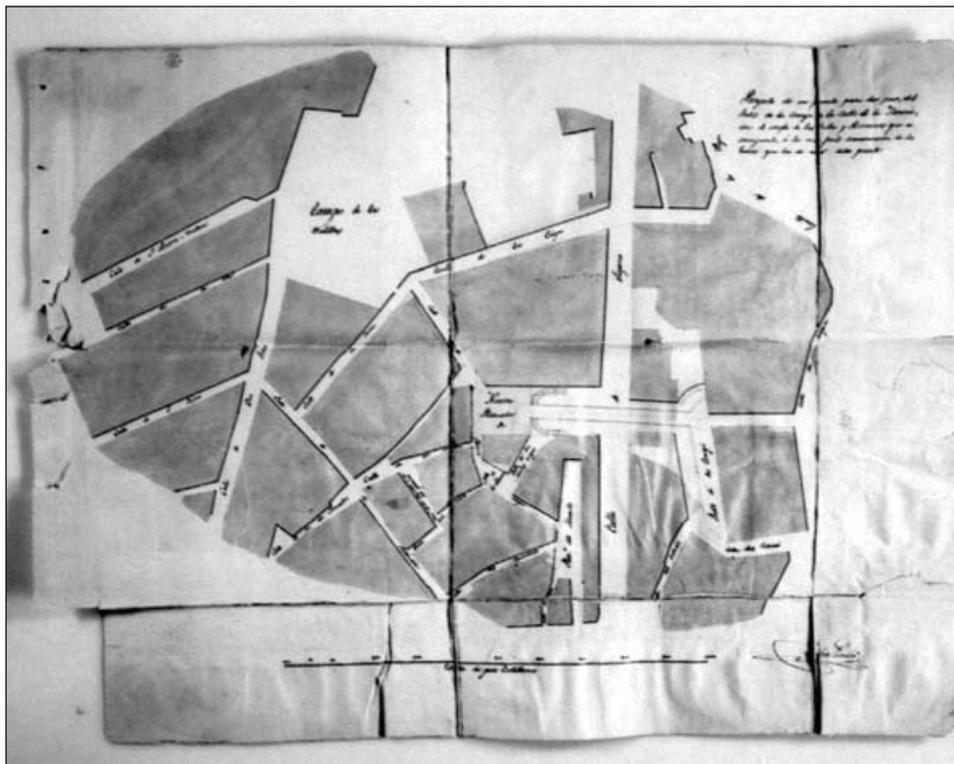


FIGURA 6

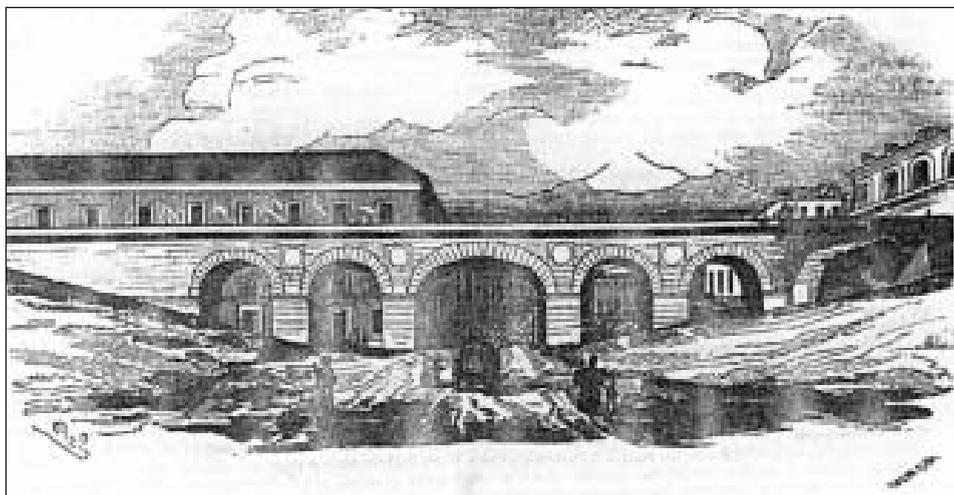


FIGURA 7



DIBUJO 7

ca. Desde allí se plantea, al oeste, una escalera que obedece a esta geometría y que va a parar a una cuesta paralela al puente para poder descender hasta la calle de Segovia. Se corta así el viejo recorrido de la cuesta de Ramón. Al otro lado del puente, al este, se plantea otra bajada, bastante más suave desde el final del pretil de los Consejos, que busca luego el costado del puente para encontrarse también con la calle de Segovia. La operación necesita redefinir la manzana 189, cerrando la calle de la Ventanilla e incorporando parte de la manzana 190 (la que aloja la casa de la Ballestería), por encima de la cual atraviesa el nuevo puente. El resto de esta manzana se mantiene dando fachada a la nueva bajada occidental. También plantea Pescador la reforma de la alineación de la calle del los Procuradores, afectando tanto al palacio de Uceda como a la casa de Malpica.

Al llegar a la vertiente meridional de la antigua vaguada, el puente necesita que se abra una plaza, ya que la dimensión de la de los Caños Viejos resulta insuficiente. El nuevo espacio libre crece a costa de la manzana 139, que quedará dividida en dos. Desde esa plaza se podrá descender a la calle de Segovia mediante sendas escaleras curvas dispuestas a cada lado del puente. Además, se regularizará el trazado de toda la calle de la Morería, con la consiguiente realineación de las manzanas 127, 141, 135, 136 y 133. A través de ella se podrá enlazar con el resto del barrio, ascender hasta el campillo de las Vistillas o descender de nuevo hasta la calle de Segovia a través de la plaza del Alamillo.

En el artículo de *La Ilustración* de 1851 podemos encontrar la justificación de la ubicación exacta elegida para el puente. En relación con los antecedentes históricos puestos de nuevo de manifiesto por Mesonero (esta vez, además de Saqueti aludiendo también el proyecto de Silvestre Pérez o a la memoria de Uztáriz, aunque sin citar a ninguno de los dos por su nombre) afirma que su alternativa, al desvincularse del eje de Palacio, si bien es más *limitada*, se sitúa en un punto *mas útil y conveniente para el objeto deseado; primero porque es mucho mas corto el trayecto que en el sitio propuesto por Sachetti; segundo, porque se avoca á un punto mas central y poblado; y finalmente, porque los sitios materiales que han de ocuparse para ello se prestan admirablemente por su buena disposicion, escaso valor y otras facilidades*<sup>12</sup>.

El puente sería de fábrica. Según el alzado de Pescador, tendría cinco vanos, el central más ancho, definidos mediante arcos escarzanos de sillaría y sin más decoración que la derivada de su propia estereotomía, de una imposta de arranque y de sobrios relieves de piedra situados en las enjutas consistentes en un círculo sobre un cuadrado. Un zócalo apenas resaltado

---

<sup>12</sup> *La Ilustración, periódico universal*, n.º 25, sábado 21 de junio de 1851, p. 193.

del plomo de las pilas del puente y el antepecho del tablero superior completa la sobria composición.

Sabemos por alguna referencia de archivo<sup>13</sup> que Pescador, además de los dibujos realizados en abril de 1847, siguió trabajando en el tema del viaducto. En mayo de 1852 detallaba el *muro de terraplén con escalinata* que serviría de contención a la nueva plaza de los Caños Viejos. El proyecto, aunque encontró alguna reticencia inicialmente en el Ayuntamiento, fue finalmente tramitado y aprobado; remitido al Gobierno y sancionado por éste según el presupuesto elaborado por Pescador, que ascendía a la nada desdeñable cifra de 2.198.831 reales<sup>14</sup>. Si no se llegó a construir, en palabras de Mesonero, fue debido a la *única causa de la penuria de los fondos del común*<sup>15</sup>.

El impulso de proyecto definitivo para la construcción del viaducto se produjo en 1859 en relación con una necesidad de la Villa largamente considerada, la apertura de una vía que la atravesara de norte a sur. La calle de Bailén sería esa vía. Su germen original fue sembrado cuando se demolió el Alcázar y se desgajó el brazo de la Encarnación de lo que había sido su cuerpo principal; aunque hubo que esperar a la modificación del proyecto inicial de obras exteriores de Sabatini y a la división real en dos del viejo conjunto de Palacio para ver surgir una calle pública (la calle Nueva), preocupada primero de enlazar la residencia real con El Pardo, pero destinada finalmente a continuarse hacia el sur, con la referencia de la calle Mayor y la puerta de la Vega, y el apoyo de la construcción de las alas de la plaza de Armas. Colomer, desde Palacio, había sido el responsable de la apertura del tramo más reciente, que había necesitado hacerse sitio en los altos del Rebeque, ocasionando la demolición de alguna manzana y dejando un gran talud entre el nuevo borde oriental de la plaza de Armas y el

<sup>13</sup> AV ASA 4-100-5.

<sup>14</sup> A finales de 1853 aún se ocupaban del asunto tanto en el Ayuntamiento, a través de su Junta Consultiva de Policía Urbana, como en el Ministerio de la Gobernación, en su Dirección General de Administración Local. AV ASA 4-100-5.

El presupuesto es resumido por Mesonero en su artículo en estos términos:

Muros de terraplén y escalera del Pretil de los Consejos .....	91.343
Ídem ídem de la Plazuela de los Caños Viejos .....	283.367
Pilar, arcos y demás partes del puente de una a otra plaza .....	1.311.853
TOTAL OBRA .....	1.686.563
INDEMNIZACIONES A PARTICULARES .....	512.268
TOTAL .....	2.198.831

Entre los que se encontraban los 224.028 reales correspondientes a la Corona por la casa de la Ballestería, que Mesonero confiaba en poder contar con su cesión gratuita (*La Ilustración, periódico universal*, n.º 25, sábado 21 de junio de 1851, p. 194.

<sup>15</sup> *La Ilustración, periódico universal*, n.º 25, sábado 21 de junio de 1851, p. 193.

casco urbano. No obstante, aún quedaban bastantes obstáculos que remover para llegar a la calle Mayor.

Además de lo que el Palacio supuso antes como motor de la apertura de la calle, en esta mitad de siglo, la ciudad tenía unas demandas propias que necesitaban respuesta. La secular falta de una vía que la atravesara de norte a sur en su totalidad, con un trazado más o menos regular y un ancho adecuado, era una deficiencia en su vialidad interior que cada vez era más patente por el aumento de tráfico y por la repercusión de la llegada del ferrocarril a la ciudad. Por otra parte, había necesidad de descongestionar la Puerta del Sol, donde en el momento confluían casi inevitablemente los flujos principales. En este contexto, contando además con la antigua idea de conectar el barrio de San Francisco con el de Palacio, se encaró la prolongación de la calle de Bailén, sobrepasando su confluencia con la calle Mayor para continuar hacia el sur atravesando la vaguada del antiguo arroyo de San Pedro e integrando el proyecto de viaducto como una pieza más de esa nueva calle. En lugar de ser una solución parcial a la conexión de los dos lados de la vaguada aun manteniendo lo esencial de su trazado viario previo, como era la propuesta de Mesonero/Pescador, el nuevo puente se sumaría a una importante operación de remodelación que debería afectar en profundidad a la ciudad en su conjunto.

En noviembre de 1859 se encargó oficialmente al ingeniero de caminos Eugenio Barrón que iniciara los estudios correspondientes<sup>16</sup> y el día 30 de ese mismo mes firmaba su *Idea general del Proyecto de la nueva Calle que une la Plaza de Sn Marcial con la de Sn Francisco pasando la Cuenca de la Calle de Segovia por un Viaducto de hierro*<sup>17</sup> (Fig. 8).

La actuación prevista por Barrón, además de la construcción del viaducto, suponía una seria operación de cirugía en la ciudad preexistente (Dibujo 8). El ingeniero tomó como referencia la alineación de la nueva ala oriental de Palacio; según ella se trazaría una nueva calle, recta, que tendría un ancho de 20 metros, aproximadamente el marcado por la hilera de árboles más próxima a Palacio de los jardines de la plaza de Oriente. Sus extremos serían la plaza de San Marcial y la de San Francisco y su eje sería el que marcaría la situación exacta del viaducto, que, por ello y a diferencia del diseñado por Pescador, no sería exactamente perpendicular a Segovia. La nueva calle, al sur de Palacio, exigía, como nos cuenta Barrón en su *Idea general*, remodelar gran número de manzanas a los dos lados de la vaguada de Segovia hasta llegar a la plaza de San Francisco; pero al norte,

---

<sup>16</sup> RO de 1 de noviembre de 1859.

<sup>17</sup> BN R 9451. La documentación de proyecto incluía, además de esa *Idea general* (planta y sección del conjunto de la actuación), dibujos sobre dos alternativas posibles para el viaducto (de fábrica y de hierro), y detalles del sistema constructivo finalmente elegido (de palastro). Noticia sobre el proyecto aparecida en *Revista de Obras Públicas*, n.º 2, 1860, pp. 21-22.

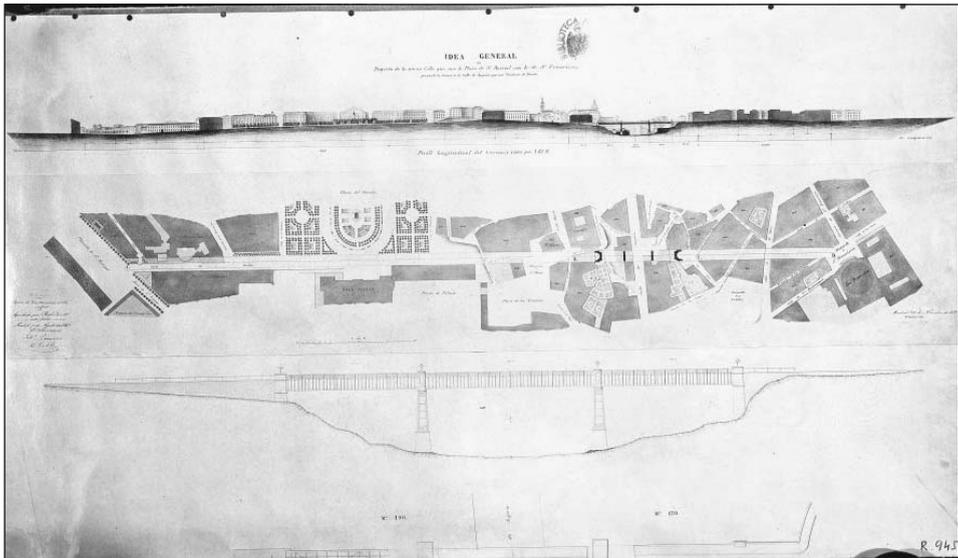
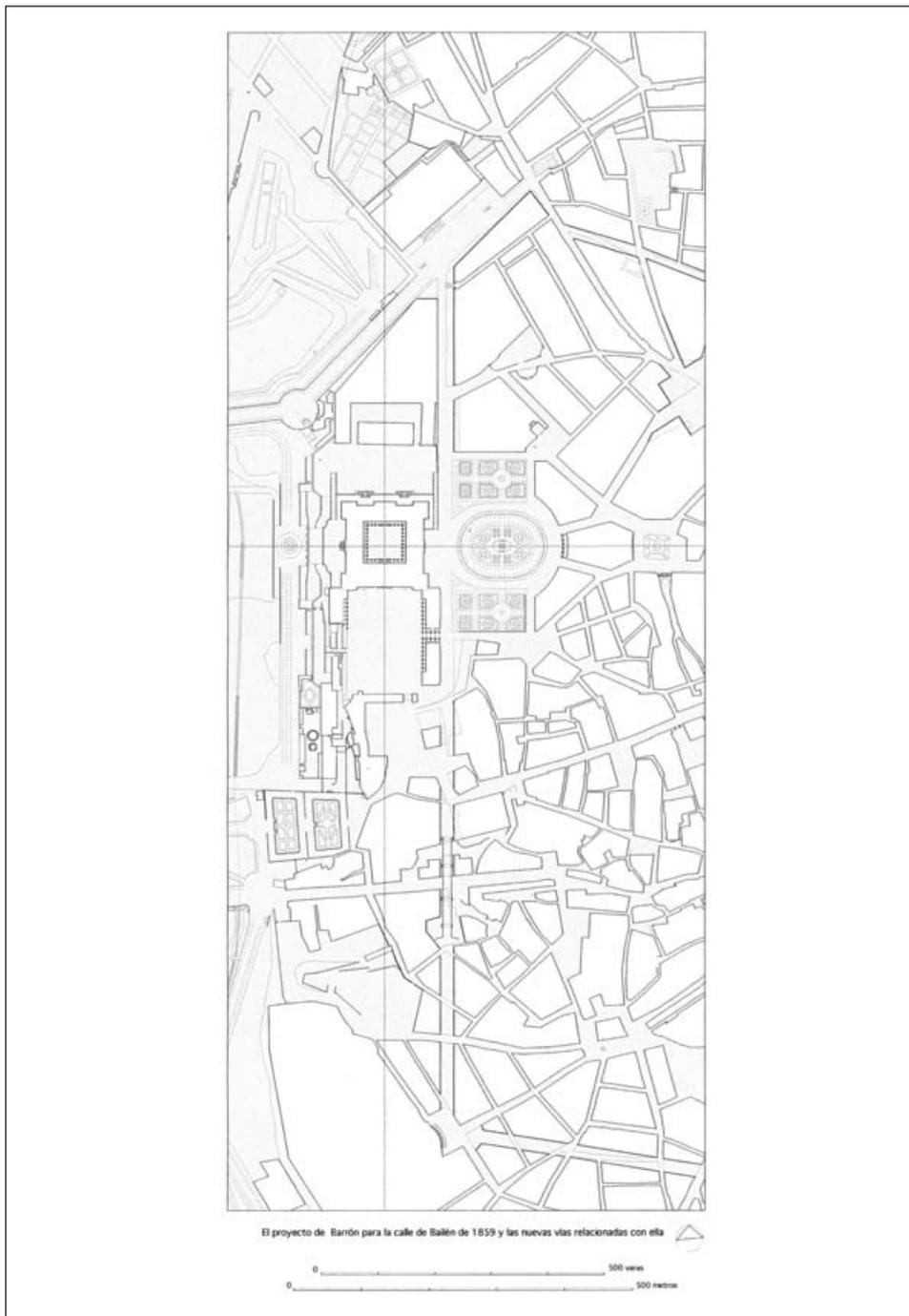


FIGURA 8

hasta la de San Marcial, también se preveía actuar con intensidad. Aunque en esa zona la alineación occidental de la calle, determinada por las caballerizas de Sabatini, se mantenía más retraída que la correspondiente al ala oriental de la plaza de Armas, el proyecto plantea la necesidad de continuar la alineación oriental que va a tener la calle en su zona meridional, para lo cual será necesario aumentar la superficie ocupada por la manzana de la Encarnación y seccionar las manzanas 555 (la casa de los Ministerios) y la 552.

El proyecto de la calle de Bailén fue pronto vinculado a otras ideas sobre apertura de nuevas calles que enlazaran con ella. En su extremo meridional, se proyectó en 1862 conectarla con una «gran vía» tendida en línea recta desde la plaza de San Francisco hasta la puerta de Atocha, cruzando toda la extensión del casco por su tercio meridional. Sería, con respecto al conjunto de la ciudad, la calle homóloga a la de Bailén, esta vez de directriz este-oeste. Articularía el deficiente viario de esta parte de la Villa, que tenía sus calles principales siguiendo una orografía marcada por las vertientes hacia el río y, por ello, sin ninguna transversal de enlace interior. El conjunto de las dos calles tendría como referencias de borde las estaciones de ferrocarril del Norte y del Mediodía. La idea, aprobada oficialmente en 1866, fue luego desechada en 1868<sup>18</sup>. También, y aunque con una relación

<sup>18</sup> EULALIA RUIZ PALOMEQUE, *Ordenación y transformaciones urbanas del casco antiguo madrileño durante los siglos XIX y XX*, Madrid, Instituto de Estudios Madrileños, 1976, pp. 443-444.



DIBUJO 8

más indirecta, por el norte, la calle de Bailén entraría en resonancia con otra nueva trazada como prolongación de la calle de Preciados con la intención de comunicar directamente la estación de Norte con la Puerta del Sol. La operación, planteada en 1862<sup>19</sup>, contaba también con la apertura de la plaza del Callao y la remodelación de la plaza de Santo Domingo<sup>20</sup>. Tampoco sería realizada.

Sobre el diseño específico del viaducto, Barrón, en sus estudios previos, había planteado un modelo alternativo de puente de fábrica *ligero en sus formas, sin adornos, ni molduras ni ningún género de ornamentación*<sup>21</sup>. Tendría 9 arcos, el central con una luz de 25 metros y los laterales de 10. Serían de sillería la bóveda del arco central, los estribos, los frentes de las pilas intermedias y los aristones de los arcos pequeños; el resto de la obra se haría de ladrillo. El antepecho de la calzada sería de caliza y de diseño sobrio, aunque cuando discurriera sobre el arco central se significaría con una *más esmerada ejecución a fin de que resalte de los cuerpos laterales*. Este puente, a pesar de su sencillez y de no poder disminuir nada ni la elección de los materiales ni en el aparejo de la construcción, costaría 5.009.756 reales, algo inasumible por el Ayuntamiento, por lo que fue desestimado por el propio Barrón, plan-teándose entonces proyectar uno de hierro (Figs. 9 y 10, Dibujo 9).

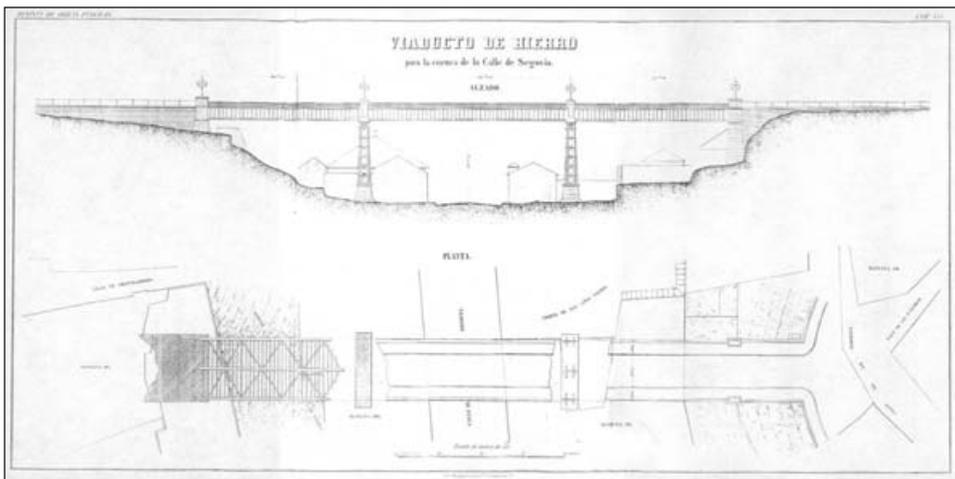


FIGURA 9

<sup>19</sup> Propuesta de la Junta Consultiva de Policía el 2 de enero de 1862. EULALIA RUIZ PALOMEQUE, *Ordenación y transformaciones...*, p. 428.

<sup>20</sup> También se pensó conectar la plaza de las Descalzas con la plaza Mayor cruzando la calle del Arenal mediante un puente. EULALIA RUIZ PALOMEQUE, *Ordenación y transformaciones...*, pp. 430-431.

<sup>21</sup> *Revista de Obras Públicas*, n.º 2, 1860, p. 21.

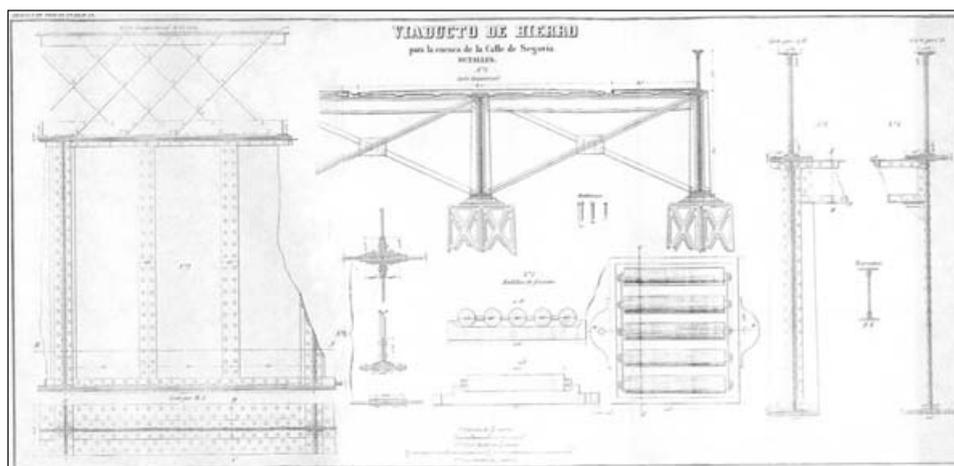


FIGURA 10

El sistema elegido fue el de palastro, aunque luego confesaría Barrón que de haberlo proyectado unos años después lo hubiera hecho de celosía, *más ligero y elegante*<sup>22</sup>. En 1859, el ingeniero dudaba sobre este sistema debido a la aparición de ciertos síntomas nada alentadores en el roblonado de algunas construcciones contemporáneas que luego fueron comprobados como alarmistas. Una vez desvanecidas las dudas sobre su fiabilidad, hubiera empleado el por entonces moderno sistema de *Bow-strings* (arco atirantado).

Según el proyecto del prudente ingeniero, el viaducto consta de tres tramos, el central de 50 metros y los laterales de 40. Son entonces necesarios sólo dos apoyos intermedios, además de los estribos de borde, lo que asegura una gran diafanidad bajo él. Su ancho de tablero es de 13 metros (8 para la calzada central y 2,5 a cada lado como andenes para peatones), es decir 7 metros más estrecho que la calle de Bailén; y se eleva sobre la calle de Segovia unos 22,5 metros. Las pilas son de fundición en celosía y van apoyadas sobre un zócalo de fábrica. Cada una de ellas es triple para poder servir de apoyo a las tres grandes vigas que sujetan el tablero. Éstas tienen 3 metros de canto, utilizándose el antepecho para rigidizarlas en el caso de las dos de borde (definido como una viga en celosía). Cada una de esas vigas principales se plantea como un perfil en doble T conformado por palastros, sencillo en el alma (de 13 mm de espesor), y triple en las alas (con un espesor total de 42 mm y un ancho de 50 cm arriba y 60 abajo). El alma va rigidizada cada 3 metros por nervios verticales y se construye

<sup>22</sup> Informe de Barrón para el Ayuntamiento el 1 de enero de 1871. AV ASA 10-35-44.



DIBUJO 9

mediante palastros de 1 metro de largo por los necesarios 3 de canto cada uno, unidos mediante pletinas. El segundo orden de vigas se tiende entre las primarias con un ritmo coincidente por el que marca su conformación, es decir, cada metro, sin superar su ala superior. Sobre ellas se forma la superficie del tablero mediante una chapa de hierro con pliegues de rigidez y un pavimento superior, asfaltado en las aceras. Existen arriostramientos en las cabezas de los pilares y en el plano horizontal del tablero. Todas las uniones van roblonadas y los apoyos de las vigas sobre las pilas se hacen en dilatación mediante *rodillos de fricción*<sup>23</sup>.

El presupuesto estimado del puente así definido era dos millones de reales más barato que el de fábrica<sup>24</sup>, por lo que fue la opción finalmente elegida. Su realización se aprobó, junto con la del resto de la calle de Bailén, por Real Orden en agosto de 1861, especificándose en ella, además, que los soportes se hicieran también de hierro, en lugar de fundición<sup>25</sup>.

La construcción del viaducto y la apertura de la calle de Bailén al sur de Palacio, como es sabido, no fue cosa de poco tiempo. Más que los problemas técnicos, la causa de que el asunto se dilatara más de lo conveniente fue el eterno problema de las indemnizaciones, siempre necesariamente vinculado a una firme decisión de llevar a cabo las expropiaciones y a los medios económicos puestos en juego. De hecho, el viaducto, oficialmente inaugurado 15 años después de que Barrón lo proyectara, se adelantó a la definitiva conformación de la calle a la que daba servicio. Antes de la caída de Isabel II no era mucho lo que se había logrado. Siete meses después de la aprobación, el 29 de marzo de 1862, se declaraba el proyecto de utilidad pública y en noviembre se publicaba el estado de expropiaciones a realizar. En diciembre se subastaban las obras de fábrica y el material de hierro para el viaducto. En 1864 se llevaron a cabo las primeras expropiaciones, pero *no se apresuraron los trabajos porque se veía que la tramitación de los expedientes de expropiación marchaban con suma lentitud y se dificultaba su resolución*<sup>26</sup>. En septiembre de 1868, aún no se habían hecho los derribos necesarios para construir los cimientos de las pilas y los estribos del puente, ni por supuesto, para abrir la calle en toda su extensión.

El proyecto hubo además de contrastarse con otra propuesta alternativa que afectaba a toda el área meridional del Palacio Real. La presentaron en junio de 1863 Antonio Saro e Ignacio Hakar. Se trataba de un *Ante-proyecto de reforma en la cuenca de la calle de Segovia*, en la que preveían efectuar una operación mucho más ambiciosa que la mera apertura de una

---

<sup>23</sup> El proyecto está detalladamente documentado en *Revista de Obras Públicas*.

<sup>24</sup> En concreto costaría 3.043.488 reales. *Revista de Obras Públicas*, n.º 2, 1860, p. 22.

<sup>25</sup> RR.OO. de 1 de noviembre de 1859 y 7 de agosto de 1861. EULALIA RUIZ PALOMEQUE, *Ordenación y transformaciones...*, p. 428.

<sup>26</sup> Escrito de Barrón el 1 de enero de 1871. AV ASA 10-35-44.

nueva calle y la construcción del viaducto<sup>27</sup> (Fig. 11). Lo que ellos proponían era proceder a un relleno parcial de la cuenca del viejo arroyo de San Pedro para reducir la diferencia de cota entre su fondo y los barrios de Palacio y San Francisco. Así se podría rehacer el tejido urbano sin que la calle de Segovia supusiera una ruptura de su continuidad real, como lo había sido desde la Edad Media<sup>28</sup>. Por otra parte, el proyecto concede de nuevo a Palacio una posición de privilegio, definiendo un gran paseo horizontal (de 50 metros de ancho) que se tiende casi a eje con él hasta llegar a la espalda de San Francisco y que luego podría continuarse como *boulevard*

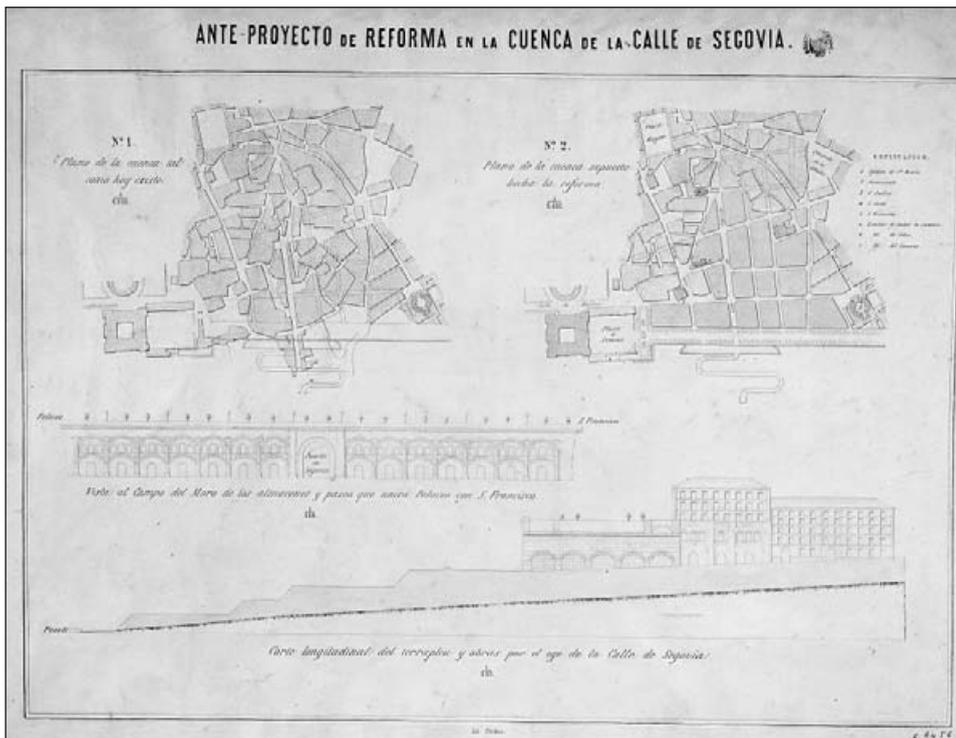


FIGURA 11

<sup>27</sup> En la Biblioteca Nacional se conserva la reproducción de un dibujo que ilustra el proyecto. Consta de dos plantas, la n.º 1: *Plano de la cuenca tal como hoy existe*, y la n.º 2: *Plano de la cuenca supuesta hecha la reforma*. Se incluyen además un alzado del paseo elevado hacia occidente y una sección longitudinal parcial por el eje de la nueva calle de Segovia.

<sup>28</sup> Eulalia Ruiz Palomeque pone de manifiesto que ya el año anterior a la presentación del proyecto, en 1862, apareció un artículo en la revista *Obras Públicas* (tomo X, p. 10) en el que se hace un comentario sobre rellenar la cuenca de la calle de Segovia, sin citar autor. EULALIA RUIZ PALOMEQUE, *Ordenación y transformaciones...*, pp. 350 y 439.

*de recinto*. Su enlace con la plaza de Armas se realizaría mediante una nueva plaza abierta donde aún se levantaba la Armería. Hacia el exterior de la ciudad el paseo se presentaba elevado sobre una gran construcción destinada a albergar almacenes y con un paso abovedado para dar salida a la calle de Segovia. Para acceder a ella desde el exterior habría que ascender desde la cabecera del paso elevado del puente de Segovia hasta la nueva rasante de la calle, para lo cual se plantea un recorrido en zig-zag que permita mantener pendientes razonables, una especie de serpenteante *cuesta de Segovia*.

En lo que respecta a cómo quedaría la ciudad intramuros, el dibujo que ilustra el proyecto parece plantear dos tipos de actuación, una firmemente trazada haciendo desaparecer la ciudad antigua (literalmente enterrada por el nuevo terraplén), y otra, dibujada con líneas superpuestas sobre el tejido preexistente, que extiende la reforma más allá del área estrictamente afectada por los movimientos de tierra. El conjunto de las nuevas manzanas que se levantarían sobre el antiguo casco medieval entre las calles de Sacramento y de Don Pedro, se trazaría apoyándose en vías rectas, con chaflanes en las esquinas. La calle de Segovia se prolongaría hasta Puerta Cerrada, mientras que la de Bailén alcanzaría la plaza de San Francisco como en el proyecto de Barrón; sin embargo, ahora se traza más estrecha para salvar la iglesia de Santa María. Desde el templo, descendería por el costado del palacio de Uceda hasta encontrarse con la nueva calle de Segovia para luego ascender de nuevo sin mantenerse ortogonal a Palacio. La otra gran calle transversal del sistema se tendería desde San Andrés hasta la plaza de Ramales.

El proyecto fue trasladado al Ayuntamiento para su examen, siendo informado negativamente por una comisión formada por Barrón y por los arquitectos municipales Pescador, Vereá y Gómez; a pesar de lo cual fue aprobado por el Ayuntamiento en marzo de 1864. Finalmente en septiembre fue definitivamente rechazado por Real Orden<sup>29</sup>.

La idea de Saro-Hakar supone una seria transformación de la ciudad, aunque se basa en una premisa difícilmente creíble, el relleno artificial de un área extensa y consolidada. Además, traslada el viejo problema de cotas al borde urbano, sin conseguir solucionarlo allí de manera satisfactoria. El volumen de la actuación es enorme, como lo sería el presupuesto necesario para llevarlo a cabo. Por otra parte, el gran paseo que conduce a Palacio, calificado por sus críticos como *verdadera obra de fortificación* o como *baluarte*<sup>30</sup>, establece un nuevo e imponente borde urbano que acorta el espa-

---

<sup>29</sup> Sobre los avatares de la tramitación del proyecto, véase EULALIA RUIZ PALOMEQUE, *Ordenación y transformaciones...*, pp. 350-351 y 438-442.

<sup>30</sup> Informe de Barrón, Pescador, Vereá y Gómez. EULALIA RUIZ PALOMEQUE, *Ordenación y transformaciones...*, p. 439.

cio disponible intramuros. El carácter del paseo parece retrotraer la situación a los proyectos trazados en función del Palacio más que pensando en la ciudad, aunque, en esta ocasión, este enfático gesto no obedezca a la geometría de respeto del cuadro, y tampoco conduzca a ninguna parte por el sur, a no ser que se prolongue, como sus autores planteaban, como *boulevard de recinto*, algo contrario ya a lo que está realmente sucediendo en una ciudad con un determinado tipo de ensanche aprobado.

Volviendo al viaducto de Barrón, sería el Ayuntamiento Popular surgido de la Revolución quien imprimiría el definitivo impulso a las obras y conseguiría terminarlo, de manera que se pudo inaugurar el 13 de octubre de 1874. Las pilas de fábrica se habían terminado en 1870, pero el montaje de la estructura de hierro necesitó primero sortear algún impedimento burocrático referido a la importación del material (tuvieron que intervenir las Cortes para que se franqueara el paso en la frontera del puerto de Alicante). En 1872 se empezaban a colocar las vigas que sujetaban el tablero y al año siguiente se hacían las primeras pruebas de carga. Tampoco agilizó la puesta en funcionamiento del puente la resistencia del marqués de Malpica a perder parte de su vieja propiedad, tanto que, además de impedir por largo tiempo que se accediera a su finca para construir el estribo de arranque, la parte de la casa que tenía que ser derribada no cayó hasta ese 1874. Fernández de los Ríos lo consideró como un modelo de los *entorpecimientos interminables á que se presta nuestra legislación de expropiación por causa de utilidad pública*<sup>31</sup>.

El viaducto se construyó como lo conocemos proyectado por Barrón, con alguna leve diferencia con respecto al diseño específico del entramado de los pilares de forja o al tipo de barandilla, finalmente no colaborante.

Antes de concluirse el viaducto, en mayo de 1870, Barrón pretendió incluir algunos cambios en el antiguo proyecto general de la calle de Bailén, según el cual se iban realizando las obras y las expropiaciones. En sintonía con lo pensado por Fernández de los Ríos sobre ampliar el ancho del viaducto y la propia calle, el ingeniero planteó en un informe<sup>32</sup> aumentar el ancho de la vía, al menos en el tramo donde entonces se trabajaba, entre la plaza de Oriente y la calle Mayor, pasando de 20 a 28 metros. Se podría así, desahogando la galería de Palacio, continuar la alineación de árboles de los jardines laterales de la plaza de Oriente, dejando además una acera de tres metros hasta la nueva alineación oriental de la calle. La operación suponía perder superficie edificable en la manzana 440 y en la

<sup>31</sup> ÁNGEL FERNÁNDEZ DE LOS RÍOS, *Guía de Madrid*, p. 216.

<sup>32</sup> El informe tiene fecha de 11 de mayo de 1870 y va acompañado de una planta con las dos variantes de proyecto que se deberían discutir. AV ASA 5-61-40. EULALIA RUÍZ PALOMEQUE, en *Ordenación y transformaciones...*, lo comenta (p. 447) y reproduce el plano (n.º 118).

que se debería construir sobre lo que fue iglesia de Santa María, ya demolida, y la práctica imposibilidad de edificar en el solar comprendido desde la calle de Requena a la del Viento al añadir ahora a su complicada altimetría una difícil geometría de planta. En este punto Barrón propone *que se forme un jardinito, construyendo una escalinata adosada a la manzana 437, y que aprovechando las irregularidades y accidentes del terreno, se establezca una rampa para las personas que hayan de bajar a la de Bailén, hecha en el mismo desmonte sin cubrir con muros de fábrica los actuales cortes, que quedarán en su día ocultos con los árboles, y constituir este jardinito en sitio de embellecimiento y ornato para la vía sin ocasionar ningún gasto extraordinario al municipio*. Con respecto a la pérdida de edificabilidad de los otros dos solares definidos hasta la calle Mayor, Barrón intentó convencer a la corporación con argumentos basados en el ornato: *opino que si al buen aspecto ha de sacrificarse alguna cosa, vale más desprenderse de unos mil metros cuadrados para edificar, y dejar en mejores condiciones esta gran Vía en la inmediación del Palacio, Plaza de Oriente y Calle Mayor con lo que esta área se prestará a magníficos proyectos, y lo que hoy se haga no ha de entorpecer mejores soluciones, ni parecer mezquino al sufrir la indispensable ley de la comparación*.

Finalmente, el Ayuntamiento decidió que, por el momento, se formaran los jardines a 28 metros de la galería de Palacio, tal y como los describía Barrón, pero no consintió en aumentar el ancho de la calle previsto en el proyecto original para las manzanas edificadas. Aún reconociendo que el efecto final sería más grandioso, la cuestión económica (más superficie a expropiar y menos a vender) era determinante. Además, aunque el ingeniero no lo hubiera dicho, la ampliación de la calle podría afectar también a la casa de los Consejos, un problema más<sup>33</sup>. Los jardines se arreglaron enseguida, y de su aspecto tenemos una temprana información en los planos preparatorios del Ibáñez de Ibero. Al no aumentarse el ancho de la calle cerca del viaducto, a pesar de los sueños de Fernández de los Ríos, tampoco se varió el ancho del tablero del puente.

Como vemos, una larga historia la de los proyectos para curar la herida provocada en la ciudad por un pequeño arroyo de profunda cuenca, y una historia que, como es sabido, no termina aquí, pues pronto el atrevido puente de hierro de don Eugenio hubo de dejar paso al viaducto que hoy podemos contemplar y que constituye una de las señas de identidad más características de nuestro Madrid.

---

<sup>33</sup> Informe de la comisión de Obras de 28 de mayo de 1870. AV ASA 5-61-40.

**RESUMEN:** Se estudia la documentación gráfica previa a la construcción del viaducto madrileño, que habría de unir el Palacio Real con San Francisco el Grande, salvando la barrera natural del arroyo de San Pedro.

**ABSTRACT:** Previous graphic documentation of construction the Viaduct of Madrid, next to the Royal Palace and San Francisco el Grande Church is study.

**PALABRAS CLAVE:** Desarrollo urbanístico de Madrid. Viaducto. Barrón. Siglos XVIII y XIX.

**KEY WORDS:** Viaduct of Madrid. Barrón. 18<sup>th</sup> and 19<sup>th</sup> Centuries.