

Trabajo Final de Máster | Máster en Comunicación Arquitectónica

Título

Escenario Gran Vía

Enlace al videoensayo

<https://www.youtube.com/watch?v=mAAAnAkFGK4Y>

Autora

Leonor Martín Taibo

Tutores

Rodrigo Delso y Jorge Suárez-Quiñones

Año de realización

2018

**Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid
Universidad Politécnica de Madrid**

[RESUMEN]

La Gran Vía es un ente complejo que no se puede entender de manera lineal. Este trabajo final de máster explora el acercamiento a la diversidad de esta calle a través de las películas que se han rodado en ella y planos propios mediante el ejercicio del vídeo ensayo. El presente texto se estructura en seis bloques que se entrelazan entre sí en los que se pretende constatar como la Gran Vía es más un espacio de representación de los agentes con mayor poder en cada momento histórico, que un espacio público.

En primer lugar se presentan las condiciones y consecuencias del proyecto de la Gran Vía en la ciudad de Madrid. El segundo bloque pone en relación la movilidad en la calle con los mecanismos de comunicación asociados a las relaciones de poder. En tercer lugar se analiza la condición de “calle moderna” que tiene la Gran Vía y las consecuencias sociales derivadas. El cuarto bloque se enfoca a la cuestión de la actividad continua de la calle, haciendo especial hincapié en la noche y el período de la Guerra Civil. En quinto lugar, se estudia la condición de escenario para acabar concluyendo que esta cualidad ha estado presente en la calle desde su surgimiento y hasta nuestros días, sabiéndose adaptar a las necesidades de unos y otros.

[PALABRAS CLAVE]

Gran Vía, cine, poder, representación, movilidad, modernidad, actividad, escenario.

[INTRODUCCIÓN]

La Gran Vía es una superposición de capas que, como en el espacio filmico, configuran su carácter. Siempre polémica, la Gran Vía es el escenario donde se representan los principales conflictos políticos, económicos, sociales o urbanos. Distintas películas que se proyectan día a día en la misma sala, en distintos horarios. Nada ha cambiado en este aspecto: la Gran Vía sigue siendo el telón de fondo arquitectónico de las luchas de poder y dominación en la ciudad. Hoy, inauguramos la gran operación “Madrid Central”, con la Gran Vía como actriz principal y el conflicto está asegurado.

De alguna manera, ciudad y cine se unen en la Gran Vía gracias a esa capacidad escénica de una calle que siempre fue más una ficción que un espacio público. Es por ello que el cine ha grabado tantas escenas, en tantas películas y en todas las épocas en la Gran Vía (se ha visionado material cinematográfico que data de 1929, hasta 2017). Un acercamiento audiovisual a la Gran Vía plantea un espacio comunicativo capaz de relacionar su capacidad simbólica y de poder con su realidad de espacio público.

[OBJETIVOS]

Escenario GRAN VÍA es una investigación basada en la práctica del vídeo ensayo tomando como material de trabajo el cine rodado en la Gran Vía y planos propios grabados durante el período de tiempo de la investigación, entre los meses de junio y noviembre de 2018. Parte de una hipótesis en la que se pretende constatar cómo la Gran Vía es más un espacio de representación de los agentes con mayor poder en cada momento, que un espacio público.

El principal objetivo es poner en relación y, directamente, en paralelo la mirada del cine con la mirada de la cotidianidad de una calle para evaluar su carga simbólica y capacidad de representar los deseos de los más poderosos en cada momento histórico.

El objetivo de este trabajo es comprender de manera profunda el carácter complejo de la calle más representativa de la ciudad de Madrid y la relación de ésta con las personas que la viven. Así, se analizarán diversas situaciones que se desarrollan y se han desarrollado a lo largo del tiempo, mediante la imagen en movimiento del cine.

Ver la realidad a través de los ojos de otros y de los propios, permite tener una visión de lo que representa y ha representado la calle hasta nuestros días. Se trata de entender cómo vivimos la calle, cómo nos comportamos y cómo convivimos en ella a través de su ejemplo más radical: la calle en donde no somos ciudadanos, sino actores en una función o visitantes en un parque temático. Vislumbrar lo que supone esta calle en distintas circunstancias y la condición que ha ido adquiriendo a lo largo del tiempo permite ver la extrema flexibilidad de la Gran Vía, la cual es capaz de acoger los deseos de unos y otros, sin cambiar su forma ni espacio.

La calle no ha cambiado tanto, pero si el uso que se ha hecho de ella.

[METODOLOGÍA]

Esta investigación se ha llevado a cabo en tres etapas superpuestas en el tiempo: visionado y análisis, rodaje y lectura.

Por un lado se han visionado más de 60 películas, con el objetivo de seleccionar aquellas en las que se mostrase la Gran Vía madrileña. Del total de las películas visionadas, se han seleccionado 54 películas para su estudio, las cuales o bien han sido rodadas en la Gran Vía o bien su imagen es retratada de una u otra forma¹.

Los principales ejes de estudio de esta investigación son tres: la movilidad, la actividad y el consumo. Tres temas que en sí mismos definen la Gran Vía y que, por tanto, están presentes en la gran mayoría de la películas analizadas.

Durante el tiempo de registro, dos ejes más se vuelven imprescindibles para poder entender la imagen de la calle y las situaciones que se dan en ella: la Gran Vía como representación de la modernidad y la Gran Vía como espacio para la representación.

Durante el visionado, se analizaron las películas con la ayuda de fichas de trabajo [Anexo II] que han permitido efectuar la relación de unos filmes con otros así como definir y desgranar los ejes de estudio de esta investigación.

De manera paralela, se ha procedido a la reproducir hoy en día, aquellos planos rodados en la Gran Vía detectados durante el visionado, tratando de ser lo más fiel posible al punto de vista de la cámara, con el objetivo de poder comparar ambas realidades.

Con esta práctica, también se ha pretendido tener una visión activa de la vida de la calle durante los meses en que se ha llevado a cabo la investigación. Para esta fase del trabajo se elaboró un plano de la Gran Vía ubicando en él las cámaras de los planos a reproducir [Anexo I].

Al mismo tiempo, se han realizado lecturas para apoyar la práctica en marcos teóricos y para profundizar en la visión de los ejes de estudio.

Gracias a la comparación realizada entre los planos de las películas visionadas y las grabaciones actuales tomadas desde los mismos puntos de vista, podemos alcanzar los objetivos propuestos en este trabajo.

[SITUACIÓN]

La Gran Vía es uno de los espacios de la ciudad de Madrid que más veces ha sido retratado en el cine, y no sólo por la iconicidad de algunos de sus edificios sino por todas las situaciones que la propia calle concentra en sus 1316 metros de longitud: el tráfico incesante de vehículos y peatones, el comercio, las manifestaciones, la actividad continua no interrumpida por la noche, la guerra o las obras de remodelación como las que se están llevando a cabo mientras se escriben estas líneas.

Cada gran ciudad del mundo alberga una arquitectura que sirve como imagen para representar la ciudad al completo (Claydon). En Madrid, esa imagen es la Gran Vía.

En el cine, la Gran Vía es, por un lado, un escenario que ubica al espectador en la ciudad de Madrid. Son varios los cineastas que hacen uso de planos aéreos o tomados desde las últimas plantas de los edificios de la propia calle para ofrecer una visión de conjunto de la misma.

Estos planos de situación (por lo general situados en el montaje al principio de la película) juegan con la altura, funcionando como verdaderos planos de emplazamiento del espectador en la ciudad.

La película *El misterio de la puerta del Sol* (Elías Riquelme, 1929), las más antigua de todas las películas visionadas, nos muestra unos planos aéreos que sin duda son las imágenes más sorprendentes y emocionantes de toda la película.

Los planos están grabados desde una avioneta y abarcan el primer y segundo tramo de la calle haciendo especial hincapié en el Edificio Telefónica, el símbolo del progreso. El tercer tramo no es mostrado en estas imágenes muy posiblemente porque aún estaba en fase de construcción, como si se quisiera transmitir, que la Gran Vía llevaba ahí toda la vida. Madrid es una ciudad que ya quiere ser otra.



Plano aéreo de la Gran Vía. *El misterio de la Puerta del Sol*. (Captura de pantalla–Elías Riquelme, 1929.)

Es en estos planos rodados en 1929, donde mejor se puede observar la grieta que supuso la Gran Vía en la trama urbana y el corte con respecto a la ciudad antigua. Se puede apreciar que esta parte de la ciudad no fue entendida como algo que se construye en el tiempo, sino como algo preconcebido. La Gran Vía es un proyecto de ficción, una creación sobre plano para convertir a Madrid en una gran metrópolis.

Y es que una ciudad moderna necesita un escenario para que se representen en él las nuevas ideas y valores que la alejan de la ciudad antigua.

[MOVILIDAD]

“The urban phenomenon is made manifest as movement.”
H. Lefebvre, *The Urban revolution*

Pero, ¿por qué no se hizo una calle recta como en los proyectos higienistas del resto de Europa? Si bien es cierto que hubo un proyecto de calle recta (Carlos Velasco de 1888), el proyecto que llegó a realizarse plantea una calle quebrada en tres tramos. Genera, por tanto, tres escenarios y una variedad de perspectivas que una calle recta nunca podría ofrecer.

Esto se manifiesta en la película *Manolo Guardia Urbano* (Rafael J. Salvia, 1956), en la que cinco guardias de movilidad controlan el tráfico desde el arranque de la Gran Vía en la calle de Alcalá hasta su desembocadura en la Plaza de España. Vemos cómo para mostrar el recorrido de la calle se necesitan al menos tres planos que son, al fin y al cabo, las tres perspectivas que ofrece la Gran Vía, la cual es percibida con mayor efecto desde el dinamismo del vehículo particular.



Manolo guardia urbano. (Capturas de pantalla–Rafael J. Salvia, 1956.)

Y es que la Gran Vía surge, entre otros motivos, para conectar con el vehículo dos nuevos polos que surgen en la ciudad como respuesta al crecimiento notable de habitantes que experimenta Madrid a finales del S.XIX. Estos dos polos son los ensanches generados en el barrio de Salamanca al Este y en los barrios de Argüelles y Pozas al Oeste. Por otro lado, y en palabras de Santiago de Miguel Salanova:

“La creciente congestión en su entramado viario por la confluencia de tranvías, carruajes y peatones levantó nuevas voces reclamando la mejora del tráfico intraurbano y la construcción de bulevares que siguieran la filosofía haussmanniana”

Por tanto, estaba previsto que la movilidad y en especial la movilidad en vehículo privado iba a ser considerable.

En *Las chicas de la cruz roja* (1958) Rafael J. Salvia vuelve a mostrarnos un recorrido similar de la calle, en este caso siguiendo el recorrido de un autobús en el que van montadas las protagonistas de la película. Estos tres escenarios están pensados para contemplarse en movimiento y a cierta velocidad, para poder percibir la transformación de la calle en sus tres tramos.



Pero como podemos ver en la comparación entre una de las escenas de la película *El misterio de la Puerta del Sol* y su análoga rodada en la actualidad, la velocidad de los vehículos en la Gran Vía de 1929 y hoy, es prácticamente la misma. Es una calle en la que la velocidad siempre ha sido pausada, por lo que las fachadas son aquí el escaparate perfecto para la imagen publicitaria.

En la Gran Vía se hace visible la arquitectura como persuasión, aquella de la que hablan los autores de *Learning from Las Vegas*. Aquí, a diferencia del *Strip* de las Vegas, los edificios sí son percibidos desde el vehículo, la arquitectura está conectada a la calzada, y por tanto su arquitectura tiene que tener carácter. Esto supieron verlo los arquitectos que diseñaron los edificios que enmarcan la Gran Vía y también las personas que los encargaron.

Los pequeños carteles en los escaparates están enfocados a los peatones, pero las fachadas son el verdadero escaparate de la Gran Vía, las que conectan al conductor con las tiendas o empresas ubicadas en ellos. La orografía, la estructura urbana en tres fases y la ubicación de los edificios, hace de algunos de ellos, verdaderas vallas publicitarias como las ubicadas en el *Strip* de las Vegas.



Asfalto. Captura de pantalla. Daniel Calparsolo, 2000

Porque no se puede controlar hacia dónde mira un peatón, pero sí hacia dónde mira un conductor y más aún hacia dónde mira un conductor atascado, como ocurre en la secuencia de *Que Dios nos perdone* (Rodrigo Sorogoyen, 2016). La Gran Vía se convierte en una gran sala de cine de la que cientos de espectadores no pueden salir en los próximos minutos.



Que Dios nos perdone. Captura de pantalla. Rodrigo Sorogoyen, 2016

Ana Martínez, en su etnografía realizada en la Gran Vía plantea que

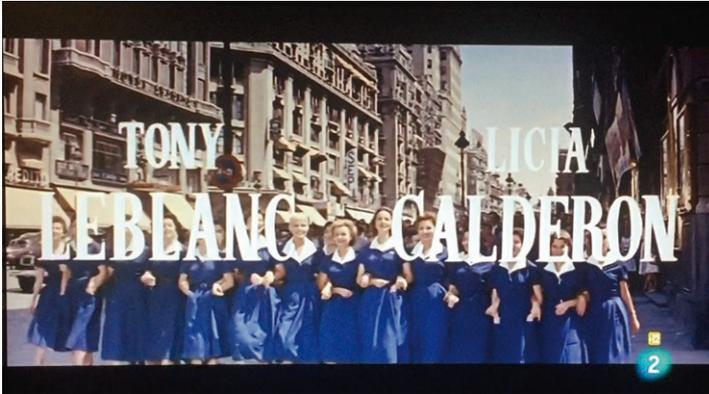
“(…), la importancia de que la Gran Vía sea un espacio público radica en los dos significados de concepto de “publicidad”, como calidad de lo público y como expresión de un anunciante. Basta con dar un paseo para saber cuan importante es la publicidad como fenómeno en una calle que está repleta de anuncios o más aún, que es su totalidad actúa como un gran cartel publicitario, o una campaña incluso”

Retomando los dos significados de la palabra publicidad, surge la pregunta sobre si la Gran Vía sigue siendo un espacio público. Lo es, en cuanto a que no es un espacio privado, pero la realidad de la calle es que cada vez más, las empresas y las marcas le están ganando terreno al peatón.

La última intervención espacial que se ha hecho en la Gran Vía, pretende comunicarse como una iniciativa para hacer más y mejor ciudad, dándole un espacio de calidad al peatón. Pero, si bien es cierto que se ha recortado la calzada en favor de la acera, la mejora de la movilidad del peatón es una medida que favorece al consumo, no al espacio para el esparcimiento o la relación.

En cuanto a las relaciones personales en la Gran Vía, algunos autores como Carlos Arroyo, afirman que durante años hubo una regulación no escrita sobre el paseo que separaba por sexos las dos aceras de la Gran Vía. La acera Norte pertenecía al paseo de los hombres y la acera Sur al paseo de las mujeres, estableciéndose la Gran Vía como un espacio de observación y de cortejo.

No sólo en fotografías de los años 50 de autores como Catalá Roca, sino que también en el cine, se puede ver cómo efectivamente grupos de amigos varones caminan por la acera Norte *Un, dos, tres al escondite inglés* (Iván Zulueta, 1969) y las mujeres pasean – por lo general cogidas del brazo- por la acera Sur en *Las muchachas de azul* (Pedro Lazaga, 1956). Puede que esto se trate de una casualidad, pero nos sirve para afirmar que la Gran Vía ya no es una calle para dejarse ver.



Las muchachas de azul. Captura de pantalla. Pedro Lazaga, 1956



Señoritas paseando por la Gran Vía. Catalá-Roca. 1959

Esta condición que tenía la Gran Vía de teatro en herradura, en el que el público ve y se deja ver, ha perdido terreno frente a una condición de soporte, principalmente para la publicidad y el consumo. Por tanto, desde el diseño y las normas de movilidad se ha ido facilitando el tránsito del peatón, dándole más espacio para caminar con aceras más anchas y favoreciendo la velocidad en el desplazamiento de personas.

Desde que la Gran Vía ha sido calificada como “zona 30”ⁱⁱ, (esto es, que la velocidad máxima de circulación de vehículos no puede sobrepasar los 30km/h) los peatones pueden atravesar la calzada fuera de los pasos de cebra sin ser amonestados. La tendencia, por tanto, ha ido de menos espacio de acera y cruce exclusivo del peatón por pasos de cebra, a más espacio de acera y libertad de cruce por cualquier punto de la calle.

La puesta en escena es tan estimulante, que conviene plantear un espacio fluido de movimiento. Por tanto, la Gran Vía, podría considerarse más un parque temático que una avenida.

Y todo parque temático, tiene su punto de encuentro, el espacio convenido por muchos para juntarse antes de ir a la siguiente atracción o establecimiento de comida rápida.

En la Gran Vía, este punto de encuentro es la Plaza de Callao.

Comparando la película *The cold light of day* (Mabrouk El Mechri, 2012) con la actualidad, podemos ver que en la ficción no se ha querido captar el carácter estancial de este espacio. En *Las muchachas de azul*, sin embargo, la espera es la acción central de la secuencia. La secuencia muestra el momento de la salida del trabajo de las dependientas de Galerías Preciados y a sus novios y pretendientes esperándolas en la plaza.

Grijalba de la Calle, refiriéndose a la película *Las muchachas de azul*, afirma que

“La plaza del Callao, en definitiva, es símbolo de zona de ocio, de modernidad, espacio de espera y de información, centro desde el que surgen todos los planes, y aún hoy, a la entrada de su boca de metro, podemos ver a los novios esperando a sus prometidas colgados, no ya de un coche último modelo, sino de un smartphone última generación.”

Callao, como los puntos de encuentro de los parques temáticos, es también el escenario para los espectáculos, donde captar la atención de los visitantes estáticos, ya sea con pantallas o con performances. Es el espacio para realizar eventos y reunir a grandes masas de personas.

[MODERNIDAD]

En el filme *El último Caballo* (Edgar Neville, 1950) vemos a un hombre cruzando a caballo la Gran Vía y teniendo dificultades para dejar al animal en un establo. Los establos han desaparecido de la ciudad.



Sólo once años después, en *Armas contra la ley*, (Ricardo Blasco, 1961) vemos a cuatro hombres que, en la preparación de un robo a una joyería, dejan el coche estacionado en plena Gran Vía, frente a la mirada de un guardia urbano.



Este plano del vehículo estacionado, contrasta con el mismo plano en la actualidad: una calle en la que se pueden contar hasta cuatro nuevos semáforos y que sólo cuenta con dos carriles para la circulación de vehículos para cada sentido, en lugar de tres como hasta ahora.

Esta regulación la vemos también en la película *El día de la Bestia* (Álex de la Iglesia, 1995) donde un guardia urbano insta a retirar el vehículo mal estacionado frente al edificio Capitol a uno de los protagonistas.

Podemos ver cómo se ha pasado de una libertad total para la circulación y el estacionamiento del vehículo privado en la vía pública a una hiper-regulación en este sentido.

Todos estas transiciones y conflictos asociados a la movilidad encuentran en Gran Vía el escenario para hacerse visibles como vemos de nuevo en *El último Caballo*.



En la Gran Vía se hace figura del contraste entre la ciudad antigua y la ciudad moderna y de las formas de transitar por ellas, la negación de asumir las prácticas modernas que impone la ciudad.

Este contraste entre lo nuevo y lo viejo, pone también de manifiesto el contraste entre la realidad urbana frente a la realidad rural. En *Encuentro en la ciudad* (José María Elorrieta, 1956) vemos a Isabel, una chica de provincias en su primera estancia en la capital. La Gran Vía es el escenario para escenificar el deslumbramiento de la foránea ante la arquitectura de la gran ciudad.

Hoy, el foráneo se deslumbra en la Gran Vía por las atracciones estrella del parque temático: las tiendas de ropa barata, a las cuales se organizan excursiones desde distintos puntos del país, y los musicales ubicados en el tercer tramo de la Gran Vía.



Cartel de convocatoria a excursión a Madrid para visitar la tienda PRIMARK®

¿De dónde viene esta fascinación? Puede venir por tener al alcance mucha oferta a bajo precio en un mismo lugar. O puede venir por el anonimato que ofrece la ciudad frente al trato personal en el comercio en entornos fuera de ella. Según plantea Simmel en *"The Metrópolis and mental life"*, esta es la característica que determina las relaciones comerciales de la metrópoli.

“La metrópoli moderna, por su parte, está abastecida casi enteramente por producción para el mercado; esto es, para compradores desconocidos por completo, que nunca entran en el campo visual del productor. A través de este anonimato los intereses de cada parte adquieren un carácter casual, casi despiadado. Así, los intereses económicos racionalmente calculados por cada parte, no necesitan tener modificación alguna en el trato comercial debido a los imponderables propios de las relaciones personales. La economía monetaria domina la metrópoli; ha desplazado las últimas supervivencias de la producción doméstica y del trueque directo de productos;” Simmel

Otro ejemplo de este contraste entre la vida dentro y fuera de la ciudad lo vemos en la película *La ciudad no es para mí* (Pedro Lazaga, 1966), cuyos planos más expresivos en este sentido están grabados en la Gran Vía: la noche y los anuncios luminosos, guardias urbanos controlando el tráfico, planos acelerados de masas de peatones cruzando la avenida...



La ciudad no es para mí. (Capturas de pantalla– Pedro Lazaga, 1966.)

El ritmo de montaje del inicio de la película está compuesto por una serie de planos con zooms frenéticos con los que se pretende transmitir al espectador la sobre-estimulación que caracterizan el ambiente urbano moderno. Esos planos están acompañados de una voz en off que va narrando los datos de la ciudad de Madrid como el número de habitantes, de coches, de socavones o de bancos y cuyo discurso termina con la frase: “*Esta es una ciudad donde todo hay que hacerlo muy deprisa*”.

Simmel, en su ensayo “*The Metrópolis and mental life*”, tiene como hipótesis principal que los estímulos nerviosos que emite la gran ciudad acaban por conformar la personalidad de los urbanitas, basada en la economía monetaria, la indiferencia y la distancia social.

“Con el cruce de cada calle, con el ritmo y diversidad de las esferas económica, ocupacional y social, la ciudad logra un profundo contraste con la vida aldeana y rural, por lo que se refiere a los estímulos sensoriales de la vida síquica. La metrópoli requiere del hombre –en cuanto criatura que discierne- una cantidad de conciencia diferente de la que le extrae la vida rural. En esta última, tanto el ritmo de la vida, como aquel que es propio a las imágenes sensoriales y mentales, fluye de manera más tranquila y homogénea y más de acuerdo con los patrones establecidos.” Simmel

En este contexto, la Gran Vía es el territorio donde se condensan todos estos estímulos sensoriales a los que se refiere Simmel y que el cine de los años 50 y 60 tan bien supo aprovechar para transmitir la realidad de tantas personas que emigraron del campo a la ciudad para ganarse la vida.

En *La ciudad no es para mí*, la Gran Vía (que no vuelve a aparecer en la película salvo en estos planos de presentación) es la imagen arquetípica de la ciudad moderna, y por tanto, la imagen del contraste con la vida fuera de la gran ciudad.

[La presencia de las mujeres en la ciudad moderna]

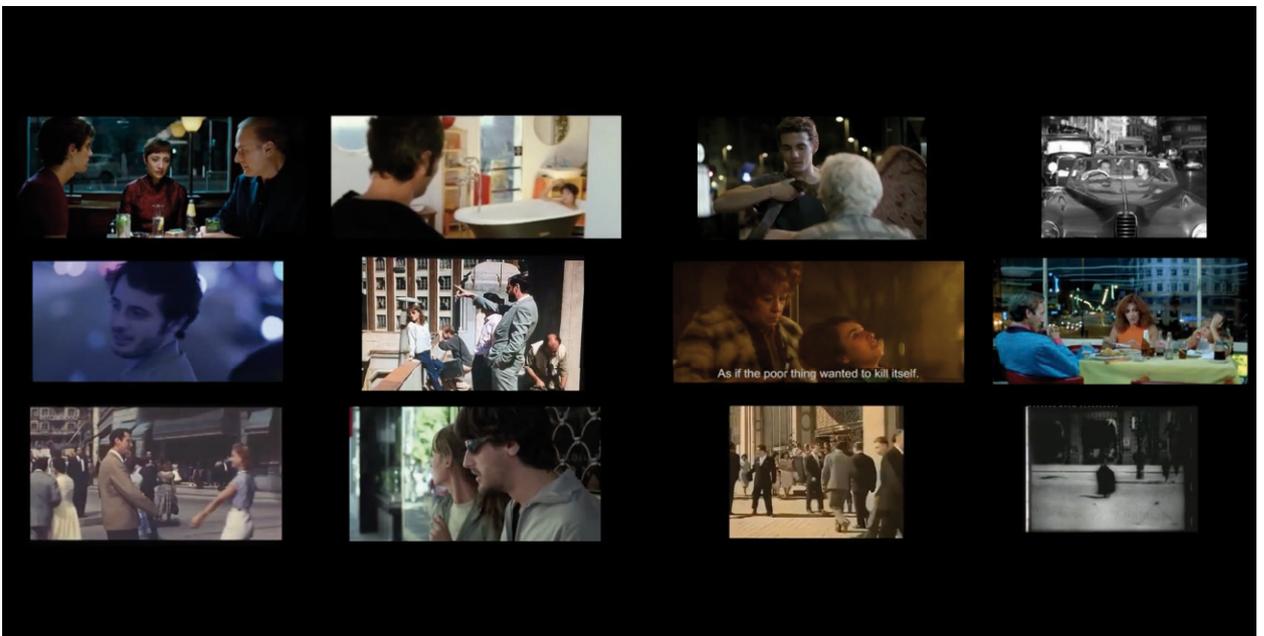
En la segunda secuencia de *Encuentro en la ciudad* rodada en la Gran Vía (en montaje, previa a la anterior descrita) comienza con Isabel y César –un buscavidas que accede a ayudar a la chica en su nueva vida en la ciudad- frente a un escaparate en el que se refleja el edificio Capitol. César se separa de la chica (primera vez que la vemos sola en la ciudad) para ir a buscarle un empleo y al instante de dejarle, Isabel cruza un paso de peatones antes de que el guardia urbano permita que éstos crucen. La chica se ve interpelada por el guardia, quien la insta a pagar una multa por la infracción, y rodeada por un grupo de hombres que comentan su acción. Es necesario que César entre en de nuevo en la secuencia para sacarle del aprieto, afirmando que “*por lo visto no se la puede dejar sola*”.

Precisamente, es complicado encontrar a una mujer sola en el cine rodado en la Gran Vía. De las cincuenta y cuatro películas visionadas, en veinticuatroⁱⁱⁱ aparecen mujeres protagonizando la escena y tan sólo en siete^{iv} de ellas esas mujeres aparecen solas, situación en la que vemos a varones en

veinticuatro películas del material visionado. Las mujeres aparecen casi siempre acompañadas de un varón o varones o de otras mujeres, como en la ya mencionada secuencia de *Las muchachas de azul* o el famoso paseo en descapotable de la película *Las chicas de la cruz roja* (Rafael J. Salvia, 1958).

En *El día de los enamorados* (Fernando Palacios, 1959) vemos como tres de las protagonistas están tomando el aperitivo en una terraza ubicada en la Plaza de Callao. Lo que empieza siendo una imagen moderna de la ciudad –tres mujeres preparadas y aparentemente independientes, disfrutando de su tiempo de ocio en la Gran Vía- se torna en una situación paternalista, en la que un hombre (ni más ni menos que San Valentín) les aconseja cómo deben tratar a los hombres para conseguir un novio o mantenerlo en sus vidas.

También vemos este tipo de situaciones y comportamientos en películas rodadas en el S.XXI como *Asfalto* (Daniel Carparsoro, 2000), *Los dos lados de la cama* (2005), *Los Abrazos Rotos* (Pedro Almodóvar, 2009), *Stockholm* (Rodrigo Sorogoyen, 2013), *A cambio de nada* (Daniel Guzmán, 2015), en las que la mujer en cuestión se ve aconsejada, ordenada, organizada o sacada de apuros por un hombre.



Matriz de secuencias protagonizadas por mujeres en compañía de hombres

Y es que desde la revolución industrial y la incorporación masiva al mundo laboral de las mujeres, el tránsito de éstas por la ciudad se ha visto y se ve con mucho recelo.

“(…), el tráfico de las mujeres por los espacios considerados públicos siempre se vio con una marcada prevención por parte de los sectores hegemónicos de la sociedad, y también por los hombres de las clases sociales con menos recursos económicos. Unos porque contravenía el arquetipo femenino de la domesticidad que intentaban forjar, y los otros, trabajadores y organizaciones sindicales, porque valoraban el trabajo remunerado de las mujeres como «competencia desleal», al considerar que los traicionaban "su" trabajo.”
Segura

Cabe preguntarse entonces: ¿Para que la presencia de la mujer en la vida urbana sea visible ésta debe de estar vinculada a determinados roles?

Estas actitudes de prevención de la presencia de la mujer en la ciudad, vigentes aún, han degenerado en una desigualdad en el disfrute del espacio público entre hombres y mujeres.

Se ha llegado a atribuir a las mujeres una debilidad física que nos incapacita para ejercer según qué papeles y también una incapacidad intelectual que nos impide manejarnos por nosotras mismas.

“Las mujeres son representadas de un modo completamente distinto a los hombres, y no porque lo femenino sea diferente de lo masculino, sino porque siempre se supone que el espectador “ideal” es varón y la imagen de la mujer está destinada a adularle” Berger

De esta manera concluye John Berger su capítulo sobre la presencia de las mujeres en el arte en su libro *Modos de ver*. No solo estoy de acuerdo con la afirmación de Berger sobre a quién van dirigidas las obras artísticas en general, sino que en este caso concreto, de las cincuenta y cuatro películas visionadas, sólo una (*Mataharis*. Itziar Bollaín, 2002) está dirigida por una mujer, lo cual explica la perspectiva que se tiene hacia las mujeres en estas obras estudiadas.

Tras el visionado de las películas se puede afirmar que se pretende mostrar a las mujeres en una actitud moderna. Las situaciones que se plantean, su indumentaria, la independencia económica, están en sintonía con la modernidad de la Gran Vía. Pero no tarda en desdibujarse esa imagen por la figura de un hombre del que dependen emocionalmente y en torno al cual gira toda su realidad.

¿Podemos imaginar a las mujeres en situaciones de autonomía en nuestras ciudades que no tengan que ver con el mantenimiento del hogar y la familia?

[el pecado]

La Gran Vía es la representación de la ciudad moderna, y en ciertos periodos, la vida urbana se ha relacionado con el pecado, con un lugar para la tentación.

En la ya mencionada *La ciudad no es para mí*, el caos urbano reflejado en los planos del inicio de la película pretende ser un contrapunto con la estabilidad y la calma de la vida en el pueblo. Pero por encima de todo, la ciudad, y la Gran Vía de manera más contundente, lo que está representando aquí son los estímulos que llevan al urbanita a comportarse de manera inmoral y a descuidar los valores que el protagonista (el paleta de pueblo interpretado por Paco Martínez Soria) le recuerda a su hijo en su visita inesperada a la ciudad.

En la película *Balarrasa* (José Antonio Nieves Conde, 1951) también se produce un cuestionamiento de la vida urbana de tipo moral e ideológico y la Gran Vía es el escenario donde se dan lugar todas las situaciones con las que el personaje principal de la película entra en conflicto.

La película está protagonizada por Javier Mendoza, ex-oficial de la legión que decide ordenarse como sacerdote. Al llegar a Madrid, Javier se da cuenta de que a quien realmente tiene que salvar del pecado y la tentación es a sus hermanos. Su hermano Fernando se dedica al contrabando y su hermana Maite tiene relaciones sentimentales con un hombre con el que frecuenta clubes nocturnos.

En el desarrollo de la trama, la Gran Vía es el contexto en el que vemos a Maite y a su pareja en un descapotable discutiendo el plan nocturno de ese fin de semana y, por otro lado, la oficina del contrabandista para el que trabaja el hermano- y a donde posteriormente se dirige el sacerdote a ajustar las cuentas- está ubicada en Gran Vía número 70.

La modernidad, como ya hemos visto también en cuestiones de género, no ha sido siempre vista con buenos ojos.

[ACTIVIDAD]

[noche]

En *Stockholm* (Rodrigo Sorogoyen, 2013) vemos a dos personas que se están conociendo por primera vez, que están manteniendo una conversación íntima, pausada. Estas interacciones cotidianas son desplazadas de las horas comerciales a la noche, el momento más público de la Gran Vía.

Tanto en las películas visionadas como en la experiencia propia durante el rodaje de los planos nocturnos, se ha observado que el escenario se vuelve calle y los actores personas. Los actores intervienen en el espacio identificándose con él, tanto de manera individual como colectiva. Cuando el comercio cierra, se activan los mecanismos de apropiación del espacio y es posible la identificación de las personas que viven la Gran Vía con el lugar (Rizo).

La Gran Vía ha ido perdiendo paulatinamente sus espacios más sociales: los cines, las cafeterías y las salas de fiesta.

Estos lugares de encuentro son los espacios que verdaderamente construyen ciudad, y no el comercio *low cost* o los establecimientos de comida rápida a los que han cedido sus espacios.

La escena que Almodóvar rodó en la antigua cafetería Manila (Gran Vía , 41) para la *película La ley del Deseo*, representa la cotidianeidad de tres urbanitas cenando a la salida del teatro.

Almodóvar recurre a una obra pictórica, como inspiración para componer uno de los planos de esta secuencia. Se trata del cuadro *Nighthawks* (*Noctámbulos*), pintado por Edward Hopper en 1942. El director trata de reproducir ese *diner* americano probablemente ubicado en el Greenwich Village neoyorkino, en el que tres noctámbulos buscan compañía para sobrellevar la noche.



La ley del deseo. (Captura de pantalla– Pedro Almodóvar, 1987.)



Nighthawks, Edward Hopper, 1942.

La Gran Vía nocturna, sin apenas tráfico es sin duda el mejor escenario para recrear no sólo el cuadro, sino el estado de ánimo de los tres personajes, que sólo con sus miradas, se lo dicen todo.

En la noche, la actividad en el parque temático baja, pero no para todos. Es el momento para abastecer las grandes tiendas, puesto que durante el día la carga y descarga de los camiones haría inviable la circulación en la calle. También es el momento para limpiar y cambiar los escaparates, para sorprender a los visitantes a la mañana siguiente. Esta acción recuerda al cambio de los carteles de las películas en los cines, labor que ya no se realiza desde la implantación de pantallas LED en las fachadas de los tres cines que quedan en la Gran Vía. En definitiva, la actividad no para nunca, no ha bajado su ritmo durante las obras de ampliación de aceras e incluso mantuvo su actividad (menguada en parte) durante el período de la Guerra Civil.

[guerra]

La Gran Vía ha sido retratada durante la Guerra Civil principalmente por reporteros de guerra. Estas imágenes han sido incluidas en proyectos documentales como es el caso de *The spanish earth* (Joris Ivens, 1937) y *Mourir a Madrid* (Frédéric Rossif, 1962)

En el caso de *The spanish earth*, la película transcurre fundamentalmente en Fuentidueña de Tajo pero se escoge, junto con Ciudad Universitaria, el escenario de la Gran Vía para mostrar la guerra en la capital. Las dramáticas imágenes narradas por Ernest Hemingway nos muestran una cotidianeidad de la calle interrumpida por la llegada de los bombardeos.

Muchos días se escoge bombardear sólo a salida de los cines (Camps), para menguar los ánimos de los madrileños que buscan abstraerse unos minutos de la angustia de la guerra. El ataque a la Gran Vía suponía alterar la actividad de la ciudad y por otro lado, debilitar los símbolos de la modernidad y del progreso, de los que más tarde se apropiará el régimen dictatorial.

En el caso de la película *Frente de Madrid* (Edgar Neville, 1939), un plano del edificio Telefónica, tomado por el bando republicano como observatorio militar, sitúa al espectador en el espacio (Madrid) y en el tiempo (la guerra). Este plano nos muestra el valor no sólo estratégico sino también simbólico que tuvo durante este período histórico el que fuera el primer rascacielos de Europa.

[ESCENARIO]

“Pero esto es sólo el cascarón, porque bajo esta piel de cemento late una vida en la que se confunden el trabajo y la actividad con la alegría y el optimismo. Madrid es el corazón de España, el cerebro de la patria, el pulso de la nación.” (*Cerca de la ciudad*. Eduardo Manzano, 1952).

Estas palabras forman parte del discurso del comienzo de *Cerca de la ciudad*, que acompaña a ciertos planos fijos de la ciudad de Madrid. En concreto, la Gran Vía aparece con las frases “*el cerebro de la patria*”, con un plano del primer tramo de la calle desde Alcalá y “el pulso de la nación”, con un plano del edificio Telefónica.

Edificio moderno en cuanto a su construcción, representa las capacidades técnicas de la nación, el poderío que pocos años después también se reflejará en El Edificio España y la Torre de Madrid, ambos muy presentes en las películas rodadas durante el desarrollismo franquista.

El centro de telecomunicaciones más importante del país es el símbolo del dominio de la ciudad una vez termina la guerra como podemos ver en uno de los planos incluidos en la película *Madrid*, de Basilio Martín Patino.



Frente de Madrid (1939)

Madrid (Posguerra)

Cerca de la ciudad (1952)

El valor que tiene la Gran Vía, la imagen que ofrece, no tiene comparación con ningún otro espacio de la ciudad de Madrid. Si bien es cierto que su estructura urbana en tres tramos no aporta una visión continua de la calle como Los Campos Elíseos de París, las proporciones entre su altura y anchura y su

orografía, proporcionan una imagen compacta que favorece la visibilización de movimientos sociales y manifestaciones.



Esto se pone de manifiesto en los planos que Basilio Martín Patino emplea en su documental *Canciones para después de una guerra*, con las masas de simpatizantes de la dictadura, y con el plano análogo en 2018 en una manifestación antiespecista, mucho menos multitudinaria. No obstante, gracias a la pendiente de la calle y los telones de fondo, se genera un espacio considerablemente expresivo. Es el teatro donde la representación social y del poder se hace más efectiva.

Por otro lado, el valor simbólico de la calle hace de la Gran Vía el escenario de los escenarios. La Gran Vía es el símbolo de Madrid, el símbolo de la modernidad, de la ciudad cosmopolita.

[CONCLUSIONES]

La Gran Vía siempre ha sido un escenario.

Escenario entendido, por un lado, como *soporte* y por otro, como *lugar de representación*.

El escenario como soporte se hizo evidente desde la fase de diseño de la calle. Se tenía claro que lo valioso en la nueva avenida eran las fachadas. La comunicación que se podía hacer a través de ellas del potencial de lo que albergarían los futuros edificios es lo que ha marcado la expresividad de la calle en buena parte de su extensión.

Francisco Franco y Taylor Swift. La imagen de ambos ha ocupado un lugar privilegiado en la Gran Vía. La propia arquitectura es soporte de los poderes que la han mantenido –la dictadura y la publicidad respectivamente-, y es el espacio donde establecer una relación de poder mediante la producción y el intercambio de signos (Foucault).



La Gran Vía como un lugar de representación se manifiesta cuando la calle es dotada de sentido o significa algo para quienes la habitan. La calle fue el lugar donde representarse a uno mismo cuando el espacio se concebía como un lugar de cortejo o de seducción. También es un escenario para la representación de ideas y valores. Esto queda demostrado a través de las situaciones planteadas en el cine (valores morales e ideológicos) y también a través de las manifestaciones sociales, que han encontrado en la Gran Vía el espacio de mayor expresividad. Estas representaciones, están fundamentadas en el significado de la Gran Vía como un espacio moderno, visto como algo positivo para algunos y como algo negativo para otros.

En ambos casos, se puede afirmar que el escenario ha sido siempre el mismo, la arquitectura apenas ha cambiado. El mismo escenario, en ocasiones, cambia de decorado para adaptarse a lo que interesa comunicar. “Relaciones que cambian constantemente, que nunca llegan a ser en verdad cordiales, y en las que no tienen cabida los sentimientos” (Kafka, *La metamorfosis*).

La Gran Vía, como el cine más comercial, se adapta a lo que el espectador demanda. Una calle a la medida de su audiencia.

FILMOGRAFÍA

El misterio de la Puerta del Sol	Eliás Riquelme	1929
The spanish earth (Tierra española)	Joris Ivens	1937
Frente de Madrid	Edgar Neville	1939
El último caballo	Edgar Neville	1950
Balarrasa	José Antonio Nieves Conde	1951
Persecución en Madrid	Enrique Gómez	1952
Cerca de la ciudad	Eduardo Manzano	1952
Guardián del Paraíso	Antonio Ruiz Castilla	1955
Manolo Guardia Urbano	Rafael J. Salvia	1956
Las muchachas de azul	Pedro Lazaga	1956
Encuentro en la ciudad	José María Elorrieta	1956
Las chicas de la cruz roja	Rafael J. Salvia	1958
El día de los enamorados	Fernando Palacios	1959
Historia de un hombre	Clemente Pamplona	1961
Armas contra la ley	Ricardo Blasco	1961
Mourir a Madrid	Frédéric Rossif	1962
El tímido	Pedro Lazaga	1965
La ciudad no es para mí	Pedro Lazaga	1966
Los subdesarrollados	Fernando Merino	1968
Paseo por los letreros de Madrid	Basilio Martín Patino	1968
Un dos, tres...al escondite inglés	Iván Zulueta	1969
Me enveneno de azules	Francisco Regueiro	1969
Canciones para después de una guerra	Basilio Martín Patino	1971
La semana del asesino	Eloy de la Iglesia	1972
Queridísimos verdugos	Basilio Martín Patino	1977
Solos en la madrugada	José Luis Garci	1978
Madrid al desnudo	Paul Naschy	1979
Maravillas	Manuel Gutiérrez Aragón	1980
El crack 1	José Luis Garci	1981
El crack 2	José Luis Garci	1983
¿Qué he hecho yo para merecer esto?	Pedro Almodóvar	1984
The Hit	Stephen Frears	1984
Madrid	Basilio Martín Patino	1987
La Ley del deseo	Pedro Almodóvar	1987
Mujeres al borde de un ataque de nervios	Pedro Almodóvar	1988
Kika	Pedro Almodóvar	1993
La flor de mi secreto	Pedro Almodóvar	1995
El día de la Bestia	Alex de la Iglesia	1995
Taxi	Carlos Saura	1996
Abre los ojos	Alejandro Amenábar	1997
Carne trémula	Pedro Almodóvar	1997
La Comunidad	Alex de la Iglesia	2000
Asfalto	Daniel Calparsolo	2000
Crimen Ferpecto	Alex de la Iglesia	2004
Los dos lados de la cama	Emilio Martínez-Lázaro	2005
Mataharis	Itziar Bollain	2007
La lista	Marcel Langenegger	2008
Los abrazos rotos	Pedro Almodóvar	2009
The Cold light of day	Mabrouk El Mechri	2012
Stockholm	Rodrigo Sorogoyen	2013

A cambio de nada	Daniel Guzmán	2015
El hombre de las mil caras	Alberto Rodríguez	2016
Que Dios nos perdone	Rodrigo Sorogoyen	2016
El Bar	Alex de la Iglesia	2017

BIBLIOGRAFÍA

- ARROYO, Carlos. (2010). Gran Vía Interfaz. En Fundación Telefónica. (Ed.), *Laboratorio Gran Vía* (pp. 52-66). Madrid, España.
- Baker, E., & Compitello, M. A. (2003). *Madrid de Fortunata a la M-40: Un siglo de cultura urbana*. Anaya-Spain.
- CAMPS, Pedro Montoliú. *Madrid en la guerra civil: La historia*. Silex Ediciones, 1998.
- Comunidad de Madrid. Ordenanza de movilidad sostenible. Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid, de 23 de octubre de 2018, núm. 253.
- CLAYDON, ANNA. *CityScope: The Cinema and the City*. Global Built, 2005.
- CULAGOVSKI, Rodrigo. *El cine como recreador de ciudades*. 2005.
- DE LA CALLE, Nicolás Grijalba. La imagen de Madrid en el cine español. 2016. Tesis Doctoral. Universidad Complutense de Madrid.
- DE MIGUEL SALANOVA, Santiago. La Gran Vía de Madrid. *Historia social de una ciudad extinta* (1860-1936). ACCI (Asoc. Cultural y Científica Iberoameric.), 2017.
- EASTERLING, Keller. Enduring innocence. *Grey Room*, 2002, p. 106-113.
- FERRANDO, Vicente José Benet. *El cine español: una historia cultural*. Grupo Planeta (GBS), 2012.
- FOUCAULT, Michel. El sujeto y el poder. *Revista mexicana de sociología*, 1988, vol. 50, no 3, p. 3-20.
- FRASER, Benjamin. Madrid's Gran Vía: An urban cultural history and digital project. *Journal of Urban Cultural Studies*, 2015, vol. 2, no 1-2, p. 205-213.
- FRASER, Benjamin. Madrid and urban cultural studies. *International Journal of Iberian Studies*, 2013, vol. 26, no 1-2, p. 3-19.
- NAVASCUÉS, P.; ALONSO, J. R. *La Gran Vía de Madrid*. 2002.
- PÉREZ, Ana Martínez. *La Gran Vía o la etnografía de un paseo*. 1998. Tesis Doctoral. Universidad Complutense de Madrid.
- KAFKA, Franz. *La metamorfosis y otros cuentos*. Ediciones Lea, 1991.
- RIZO, Marta. Conceptos para pensar lo urbano: el abordaje de la ciudad desde la identidad, el habitus y las representaciones sociales. *bifurcaciones*, 2006, vol. 6, no 9.
- SÁNCHEZ FERNÁNDEZ, Miguel David. Los cines de Madrid. *Madrid, La Librería*, 2013.
- SEGURA SORIANO, Isabel. "La memoria, una forma de arquitectura". En: *Urbanisme i gènere, una visió necessària per a tothom*. Barcelona: Diputació de Barcelona, 2006. p. 195-198.
- SIMMEL, Georg. "La metrópolis y la vida mental". En *bifurcaciones* [online]. núm. 4, primavera 2005. World Wide Web document, URL: <www.bifurcaciones.cl/004/reserva.htm>. ISSN 0718-1132.
- VENTURI, Robert, et al. *Learning from Las Vegas: the forgotten symbolism of architectural form*. MIT press, 1977.

ORDENANZA

- Comunidad de Madrid. Ordenanza de movilidad sostenible. Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid, de 23 de octubre de 2018, núm. 253.

NOTAS

ⁱ El plano empleado de la película Balarrasa en el minuto 10:23 es un caso excepcional. En este plano no aparece la Gran Vía

ⁱⁱ Ordenanza de Movilidad Sostenible con entrada en vigor el 24 de octubre de 2018.

Art. 140. Zonas 30.—Las zonas 30 son ámbitos especialmente acondicionados y señalizados en las que la velocidad máxima en la banda de circulación es de 30 km/h. En estas vías, los peatones podrán atravesar la calzada fuera de las zonas señalizadas, para lo cual deberán cerciorarse de que pueden hacerlo sin riesgo ni entorpecimiento indebido no siendo necesario implantar pasos peatonales formalizados. Los puntos de entrada y salida en las calles y zonas de prioridad peatonal quedarán delimitadas por la señalización vertical correspondiente siendo recomendable la implantación de puertas de acceso que preferentemente se configurarán mediante pasos elevados.

ⁱⁱⁱ Películas visionadas en las que las mujeres aparecen acompañadas: Encuentro en la ciudad, El día de los enamorados, Las Muchachas de azul, Las chicas de la Cruz Roja, Balarrasa, Tierra Española, Un, dos, tres al escondite inglés, Madrid, La Ley del deseo, La Flor de mi secreto, Los dos lados de la cama, Carne Trémula, Asfalto, Los abrazos Rotos, A cambio de Nada, La semana del asesino, Stockholm.

^{iv} Excepciones: Mataharis, Maravillas, Taxi, The cold light of day, El Bar, Abre los ojos y Crimen Ferpecto