

Estudio comparativo de la madrileña Avenida de Mayo y la porteña Gran Vía¹

Eduardo F. MUSCAR BENASAYAG

Juan Antonio CEBRIÁN DE MIGUEL

Departamento de Análisis Geográfico Regional y Geografía Física U.C.M.

Instituto de Economía y Geografía, C.S.I.C.

1. INTRODUCCIÓN

Ambas arterias, la Gran Vía y la Avenida de Mayo representan dos espacios públicos urbanos emblemáticos de Madrid y Buenos Aires respectivamente, y guardan ciertas similitudes en estilos arquitectónicos, funcionales y de contemporaneidad. Por tal motivo nos propusimos comparar ambas vías, circunstancia que motivó el presente trabajo y que pertenece a una línea de investigación que recurre al análisis comparativo de fragmentos urbanos hispanoamericanos surgidos después de la independencia para desvelar la hipotética influencia española en los trazados y patrones americanos o de otras corrientes en boga en diferentes tramos de la historia de la ciudad. Tanto en la Avenida de Mayo, como en la Gran Vía podemos hallar objetivos similares surgidos a la hora de decidir sus trazados, funciones, patrones arquitectónicos, entre otros.

Nuestra propuesta, por otra parte, es promover estudios tendentes a descifrar las claves por las cuales el acerbo popular ha bautizado a estas dos simbólicas arterias situadas en las capitales española y argentina; interpretar sus elementos arquitectónicos, como así también puntualizar, en ambos casos, los móviles de su gestación y materialización, estudiar su evolución y los móviles de influencia madrileña en la denominación agregada a la Avenida de Mayo y viceversa. Todo partiendo de un análisis visual de la ciudad y del **espacio** donde reposa el **tiempo**, binomio indisoluble, extremos interactuantes

¹ Esta es una versión modificada y actualizada de una comunicación presentada al Congreso Nacional «Madrid en el Contexto de lo Hispánico desde la Época de los Descubrimientos» Universidad Complutense de Madrid, 1994.

que representan a la Geografía y a la Historia; de ninguna de las dos disciplinas podemos prescindir en estos modelos de investigación. También se hace imperativo estudiar, aunque nosotros no abordamos el tema en este trabajo, las funciones que dinamizan y vitalizan estos espacios vividos en las dos grandes metrópolis.

2. LOS ORÍGENES

Si bien éstas dos vías urbanas son prácticamente similares en relación a las estrategias que permitieron sus concepciones, y los objetivos de sus trazados responden a los cánones de modernidad en los últimos decenios del siglo XIX, las mismas surgieron en contextos históricos, sociales y económicos diferentes. Esa coetaneidad se refleja en los modelos y símbolos arquitectónicos representados y dictados por la moda imperante. En el transcurso de sus devenires tanto la morfología como las funciones que se desarrollan en ambas son bastantes similares. En la actualidad la Gran Vía presenta, como eje de gran actividad terciaria e intenso flujo, una vitalidad no frecuente en la avenida de Mayo, aunque, como la Gran Vía, siguen siendo las avenidas más representativas en Buenos Aires y Madrid, respectivamente.

La necesidad de recualificar la trama circulatoria de Buenos Aires, para dotarla de un sistema viario jerarquizado, dio lugar a una serie de planes de reforma urbana anteriores a la inauguración de la Avenida de Mayo. Citamos el de Bernardino Rivadavia de 1826, que contemplaba la reconversión de algunas calles principales en avenidas o el de Domingo F. Sarmiento de 1885, que tomó como modelo el recurso del boulevard elaborado en aquellos años por la urbanística europea y que darían más amplitud a espacios que se convertirían en redes viales de gran dinamismo.

En Madrid, las grandes reformas urbanas se observan claramente en el segundo tercio del siglo XIX, como consecuencia de los cambios financieros y culturales, de la mejora de las comunicaciones y del incremento de la población unido a serios problemas de hacinamiento. Los proyectos de reforma perseguían el ensanche de calles existentes o la apertura de nuevas vías para aligerar el tráfico en los espacios muy congestionados y/o mejorar la salubridad de algunos espacios cerrados. Tanto Mesonero Romanos como Fernández de los Ríos contribuyeron en buena medida a cambiar el viario y otros aspectos del Madrid decimonónico. Surge así la Gran Vía de la necesidad de establecer un eje de fácil comunicación este-oeste que evitase las intrincadas callejuelas centrales y permitiera la fluidez del tráfico en Madrid (Ruiz Palomeque, 1976). Al igual que para la Avenida de Mayo existieron varios proyectos; el inicial fue realizado por los servicios municipales en 1862, con ambiciones

no tan pretenciosas como el definitivo. En 1886 el arquitecto Carlos Velasco concibe un segundo proyecto avalado por capital francés para llevarlo a cabo, ejercicio arquitectónico que se materializó sólo en los planos. No obstante, el proyecto de Velasco no cayó en saco roto. En 1898 el Ayuntamiento encargó a los arquitectos municipales J. López Sallaberry y F. Octavio Palacios la actualización y reforma de este proyecto que después de largos estudios fue aprobado en 1901. Superadas muchas dificultades financieras y la oposición de los afectados vecinos y comerciantes, la obra quedó definitivamente esquematizada: la nueva calle tendría 25 metros, —después pasaría a 35—, en lugar de los 20 contemplados en el proyecto de Velasco. (Del Coral, 1980). El proyecto de la Gran Vía de Madrid despertó, sin duda, mucho interés en la población: «La Gran Vía era para nuestros abuelos como abrir un canal de navegación que comunicase Cibeles con la recién creada calle de la Princesa. Todo lo entendían en términos fluviales. Al no tener un río importante, ni mar, por supuesto, se les ocurrió hacer esta enorme excavación sobre el tejido urbano...» (Guerra de la Vega, 1990). Transcurrieron muchos años de arduos trabajos hasta que se perfiló definitivamente la actual Gran Vía. Durante la apertura de la nueva calle se derribaron cientos de viviendas desapareciendo a la vez decenas de calles y pequeñas plazas del viejo Madrid, augurando una nueva imagen a la ciudad que vería modificada su malla con otras vías anchas y ligeras.

Fue el intendente Federico Pinedo quien inauguró oficialmente la Avenida de Mayo el 9 de julio de 1894, proyecto reforzado por su antecesor Torcuato de Alvear quien logró arbitrar los medios para la concreción de un proyecto que se venía gestando desde hacía mucho tiempo atrás. La Avenida tuvo varios proyectos de orden privado y público. Las ideas de José Marcelino Lagos, Carlos Carranza y Daniel Solier fueron precursoras para la gestación de la Avenida. El primero presentó en 1869 un esbozo planteando ideas realizables, seguido por los segundos, quienes en 1872 proyectaron la apertura de una nueva avenida de 50 m de ancho. Estas ideas fueron seguidas por otras alternativas de autores preocupados por el diseño urbano, casi todos presentando en sus planteos la creación de diagonales que unirían hitos dentro de la ciudad. Estas iniciativas urbanísticas fueron exclusivamente de carácter privado y abandonadas por falta de fondos o por problemas operativos.

Los nuevos proyectos se materializaron mediante una legislación precisa de iniciativa municipal y la intervención del Estado. El arquitecto Juan A. Buschiazzo proyectó el trazado y el Gobierno Nacional sancionó la legislación que serviría como apoyatura jurídica del proyecto. El ancho de la nueva vía nace con una propuesta de 20 m, para luego ampliarse a 35 pero nunca tendría que ser menor de 30. Además se perfilan ideas acerca de las características que debía tener el boulevard. Entre ellas, la de que los edificios no exce-

derían los 20 m de altura y no podrían emprenderse sin ser aprobados sus planos por la Oficina Municipal de Obras Públicas, con el fin de que las fachadas se ajustaran en lo posible a un mismo estilo y plano arquitectónico.

Al igual que la Gran Vía, la Avenida de Mayo se emprende con gran entusiasmo inicial, aunque pronto queda frenado por una confusa interpretación de la ley, unida al afán de enriquecimiento de ciertos propietarios afectados, lo que se subsana con la resolución de la Suprema Corte, estableciendo que sólo se podrá expropiar la parte de las fincas comprendidas directamente por la traza del nuevo boulevard. Cuando en 1896 finalizaron las obras la Comisión Central de la Avenida de Mayo elevó al intendente Francisco Alcobendas un informe con datos específicos sobre la misma. Superadas muchas de las dificultades, en pocos años de actividad constructiva, producto de la consolidación del proyecto y de la bonanza económica, cambio absolutamente la morfología de los edificios del sector y adquirieron el aspecto característico que ostenta actualmente gran parte de la Avenida de Mayo.

Proyecto concebido al más rancio estilo del urbanismo hausmaniano la Avenida de Mayo debía cumplir una función de representación. La Avenida sería un símbolo, formando parte de otro símbolo mayor que uniría los tres centros del poder nacional. La Avenida enlazaría la Casa de Gobierno, con el futuro Palacio Legislativo. La Diagonal Norte uniría la Casa de Gobierno y el futuro edificio de Tribunales.

Si el trazado y apertura de la Gran Vía supuso una trauma social para parte de los afectados en su construcción y un impacto físico en el antiguo trazado de Madrid, la Avenida de Mayo lo experimentó en menor medida y significó una propuesta transgresora —en una ciudad conformada en base al damero de fundación hispánica— de la ley del suelo, resultado de un proyecto que posee unidad propia de trazado y estilo. «Transgrede al transformar la manzana de 120 x 120 m en manzanas de 43 x 120 m e innova al lograr con su trazado un espacio urbano con límites claros y propios en directa polémica con el infinito del cuadrado repetido». (Solsona y Hunter, 1990).

Al contrario que en muchas calles de Madrid, donde aún se puede percibir cierta homogeneidad de estilos y alturas, las de Buenos Aires, uniformes en su trazado, no tiene barreras ni límites, y a lo largo de ellas las alturas oscilantes dan lugar a contrastes verticales que sorprende, casi siempre, a los visitantes europeos. La Avenida de Mayo es una de las pocas donde se advierten sus límites, sus edificios prototípicos y su dimensión, «aportando el sentido de medida comprensible, en relación a dos paisajes inabarcables: el Río, oculto pero ilimitado y el de la ciudad con su monotonía matemática, donde las plazas y los verdes centrales no pueden superar la influencia de la manzana construida» (Solsona y Hunter, 1990). El perfecto damero y la planitud del terreno no deparan sorpresas, a los edificios de más perfecta he-

chura hay que descubrirlos, casi topándose con ellos, mientras que en Madrid la intersección de calles de trazados irregulares y con ciertos desniveles realzan la fisonomía de innumerables construcciones también de impecable factura.

Curiosamente la Avenida de Mayo y la Gran Vía de Madrid se extienden de este a oeste, aunque en su extremo oriental, la Avenida, no tiene solución de continuidad por la presencia de la Plaza de Mayo y del Río de la Plata mientras que en el occidental fenece por la presencia de la Plaza de los Dos Congresos. Buenos Aires creció de espaldas al río a pesar de algunos proyectos que aconsejaban lo contrario para dar mayor magnificencia a una urbe que crecía con ínfulas de gran ciudad europea. En ese inicio, en su extremo este, se sacrificaron algunos edificios históricos, o se vieron modificados otros como el Cabildo para dar paso a la modernidad. En el extremo de las dos y en las conjunciones de ambas calles con otras y sus aledaños rematan construcciones singulares, que albergan funciones urbanas importantes: Palacio de Comunicaciones, Banco de España, Palacio de Linares, edificio Metrópolis, Banco Central, Banco de España, Circulo de Bellas Artes en la Gran Vía; la Municipalidad, la Catedral, el Cabildo, Banco de la Nación, Casa Rosada, Consejo Deliberante, en el este de la Avenida de Mayo; el Congreso, El Molino, Caja de Ahorros, entre otros, por el oeste de la Avenida.

Mientras que la Avenida de Mayo se extiende en línea recta desde la Plaza de Mayo hasta la Plaza de los Dos Congresos, uniendo dos espacios emblemáticos de la historia y la política argentinas, la Gran Vía puede ser recortada en varios tramos, de la Calle de Alcalá a la Red de San Luis, desde esta última a la Plaza de Callao y desde ésta a la Plaza de España, uniendo también dos hitos de gran significado, Plaza de España y la universal calle de Alcalá. Cada uno de estos tramos fue urbanizado en tiempos distintos: el primero concluye en 1917 haciéndose definitivamente cargo el Ayuntamiento en 1924, aunque ya en 1915 los peatones y carruajes hacían uso del mismo. El segundo tramo concluyó en 1922 aunque también como en el anterior fue usado con antelación. El tramo final se inició en 1925 y plasmó definitivamente la imagen de la Gran Vía con la última construcción comenzada en 1952.

3. LOS ESTILOS

Ornamentalmente la Avenida de Mayo presenta una profusa vegetación y farolas restablecidas en los últimos años para devolverle su sabor inicial. No existen grandes contrastes entre la Avenida de Mayo y sus aledaños en cues-

ción de estilos arquitectónicos, funciones o niveles de vida, como los que se pueden apreciar en la Gran Vía, porque cuando la primera fue concebida la cirugía no fue tan impactante como en el segundo caso, la ciudad porteña estaba en proceso de expansión. A partir de la apertura de la Avenida muchos edificios se erguirían en las manzanas contiguas siguiendo, en buena parte, el estilo monumental del gran boulevard. En cambio, como bien expresa José del Corral: «La Gran Vía, desgraciadamente, nos llegó tarde y vino a quedar su realización en el que ha sido quizá el peor período de nuestra arquitectura, en un momento de desorientación artística. Una Gran Vía nacida cuando se inició su primer proyecto hubiera dado a Madrid una avenida ponderada y serena, con un estilo definido y señorial, que aunque hubiera sido superado por las nuevas corrientes estéticas —condenación segura de todo estilo— hubiera al menos gozado de la permanencia que le otorgan sus bases justas de belleza». Continúa el autor lamentando el que no se hubiera forjado una calle ochentista y que en cambio la idea aparece bajo la falsa y pretenciosa escayola, con aciertos aislados pero ocultos y difícilmente percibidos, escondidos entre la pretenciosa edificación (Del Corral, 1980); cosa parecida ocurrió después con la Avenida de Mayo bajo el fragor de la especulación del suelo y la falta de respeto y negligencia por las normas urbanísticas que tampoco fueron muy estrictas ni en sus ordenanzas ni en el establecimiento de sanciones para los que no las observasen. De todas maneras las propuestas para la construcción de los inmuebles dieron prestancia, presencia y elegancia a la primitiva avenida porteña.

En línea recta y en toda su extensión, la Avenida de Mayo, comienza a erigirse y nacen edificios dispersos de acuerdo a la posesión de una parcela, de capital e iniciativas privadas. «Si bien la Avenida de Mayo llega a ser, con el tiempo, por actividades y apropiación, la transposición de la Gran Vía madrileña, sus comienzos son de inspiración más universal» (Solsona y Hunter, 1990). Hacia 1896 Buenos Aires se ubicaba en el segundo puesto de las metrópolis latinas, después de París, por la cantidad de habitantes y como tal debía seguir el ejemplo de orden y elegancia en el trazado y belleza de sus edificios. Las fachadas y morfologías arquitectónicas siguieron el devenir de la Avenida de Mayo desde sus inicios, pasando por sucesivas etapas donde el eclecticismo dio una particular y singular silueta, siendo cada inspiración y diseño pioneros de la vanguardia, tanto de estilos como de materiales utilizados para su concreción. En las primeras décadas es recordada «por su bella corrección» desde el punto de vista del «esmero arquitectónico de las casas» y «elegante ornamentación edilicia de las calles» y puede citarse a la par de la «Regent's Street de Londres, la Ringstrasse de Viena o los principales boulevares de Budapest, Edimburgo o San Petersburgo. Edificios de neta influencia francesa con mansardas y cúpulas apizarradas abundan en el extremo este

de la avenida, como los edificios de la Municipalidad, del Diario La Prensa (hoy Centro Cultural del Gobierno Autónomo de la Ciudad de Buenos Aires) o algunos otros que la nueva calle seccionó y que hubo de dotar de nuevo frente a la avenida, tal como ocurrió con otros de la Gran Vía. Desde el neorenacimiento de clara inspiración francesa, pasando por el art nouveau o art deco, hasta modernas torres vidriadas, podemos apreciar en un recorrido por la Avenida de Mayo. Muchos de impecable factura y nobles materiales que aun permanecen como testigos de cada emprendimiento, aunque muchos hayan sido renovados o desprovistos de sus ornamentos iniciales: cúpulas vencidas por el tiempo, edificios enteros abatidos por incendios dudosos o fortuitos eventos que fueron desmantelando espacios hoy ocupados por diseños de fuerte contraste o vacíos a la espera de nuevos destinos.

Edificios destinados a la función hotelera se instalaron con frecuencia inusitada y con gran esplendor: desde 1897 a 1910 se abrieron 18 a lo largo de la Avenida de Mayo, como el Gran Hotel España, inaugurado en 1899. Lo mismo sucedió en la Gran Vía. En general las alturas estipuladas para la edificación permitieron al materializarse, la Avenida de Mayo, darle al centro de la ciudad un carácter europeo, dejando atrás el estilo colonial del núcleo histórico. Los estilos y las pruebas se suceden abriendo paso a las vanguardias europeas que concebían construcciones en altura de distinta manera. Así, como símbolo de esa modernidad, aparece el Palacio Barolo, último eslabón notable, acabado en 1923, levantándose como el edificio más alto de la ciudad, 22 plantas. A partir de este último estímulo la arteria comenzó a declinar por causas no precisamente estéticas sino debido a que los propietarios aristocráticos de las primigenias mansiones las habían abandonado años atrás a favor de nuevos palacetes construidos sobre la ahora distinguida y señorial Avenida Alvear. Otro hecho que impactó a los arquitectos en la concepción de sus diseños fue la visita de Le Corbusier en 1929, quien había diseñado varios proyectos para la pujante ciudad sin haber sido apenas tenidos en cuenta.

Los edificios de Buenos Aires, por otra parte, comenzaron a mostrarse imbuidos de marcadas diferencias en su concepción y materialización. Mientras tanto, en la Avenida de Mayo y sus áreas de influencia se seguía construyendo con arquitecturas eclécticas de catalogación variada y escalas diversas, rompiendo el equilibrio buscado en sus orígenes. Así la Avenida de Mayo quedó en un proyecto inconcluso y congelado, pero que en la actualidad plantea un desafío parangonable al hecho mismo de su construcción, con el emprendimiento de acciones que plantea la posibilidad de conseguir un diálogo entre la arquitectura de ayer y de hoy, «en un marco de fuerza lineal, que coloca la decisión de su trazado dentro del lenguaje de las propuestas urbanas contemporáneas». No obstante la actual crisis por la que

atraviesa Argentina, pequeños emprendimientos siguen su marcha, marcados más por ideas genuinamente nacionales, alejadas de los estereotipados modelos que se están implantando en las ciudades más importantes de los países desarrollados y que convierten en espacios *cuasi clonados* a los cascos históricos: colores, pavimentos, marquesinas y mobiliario urbano en general, la globalización de la arquitectura de espacios abiertos, calles, plazas, paseos amenos que puede desarmonizar homogeneizando lo que no es homogeneizable.

Los tres tramos de la Gran Vía vienen definidos por estilos que representan ideas surgidas en el lapso que separa el emprendimiento de cada uno de ellos. El primer tramo demuestra claras connotaciones de arquitectura tradicional, de estilo neorrenacimiento, construidos algunos de los más significativos edificios entre 1916 y 1922. Orientación renacentista inspirada en la tradición española con pocos aciertos, y muchas veces transpolándose el modelo del palacete francés con aditamentos locales de empalagantes elementos rococó. Algún edificio fue picoteado o mutaron parte de los primitivos elementos ornamentales. Hasta 1919 la Gran Vía creció desde la calle de Alcalá como una trinchera de lujo en la terrible batalla entre la ciudad vieja y las nuevas exigencias de un tráfico que empezaba a ser caótico. Su tramo inicial es uno de los conjuntos urbanos más homogéneos de la historia de las ciudades europeas y en su comienzo, «todos los arquitectos deseaban trabajar en la Gran Vía. Conseguir allí una obra equivalía a salir en las primeras páginas de las revistas, con toda la popularidad que esto traía consigo. Los solares eran propiedad de las compañías de seguros y de algunos particulares dedicados a al inversión inmobiliaria» (Guerra de la Vega, 1990).

El segundo tramo en principio continúa con el afrancesamiento del anterior pero también da lugar a la materialización de influencias modernistas americanas, con edificios, en su gran mayoría, ya definidos en 1927 y donde además actuaron importantes arquitectos en muchas obras con excelente acabado y diseños personales. Iniciado en 1925, el último tramo, atravesó los avatares de la Guerra Civil, lapso en el que quedaron interrumpidas las obras. Las fachadas en conjunto observan una definición más uniforme respondiendo a la inspiración modernista, «en gran parte desgraciadísimo y carente de grandeza... aisladamente destacan algunos edificios logrados».

Tanto la carga histórica y estilística de la Avenida de Mayo como de la Gran Vía son innegables, con la diferencia de que la primera es el patrimonio global más significativo con que cuenta Buenos Aires. Ambas se hallan en proceso de rehabilitación con actuaciones puntuales o integrales, en Buenos Aires bajo el patrocinio de varias instituciones públicas y la ayuda económica del Ayuntamiento de Madrid, en Madrid bajo la dirección del arquitecto Manuel Guzmán, ambos emprendimientos de la década de los 90. Nuevamente la

Gran Vía está en obras bastante controvertidas, mientras que la Avenida de Mayo fenece por tramos debido a los ajustes económicos para reducir el gasto público, circunstancia insalvable que niega la capacidad de conservación del patrimonio por parte del gobierno local.

4. LAS DENOMINACIONES

Madrid, que como capital de Estado transmite noticias y modas, hace sentir su influencia a través de estas manifestaciones que son canalizadas y encarnadas por la importante comunidad española que reside en Buenos Aires y un porcentaje nada desdeñable en la Avenida de Mayo. Comunidad que identifica y siente estos acontecimientos a través de Madrid. Esta situación hizo que durante mucho tiempo la Avenida de Mayo fuera el epicentro de manifestaciones culturales y políticas argentinas y españolas —Fiestas Mayas, carnavales, Día de la Raza, 12 de Octubre, pasacalles, acalorados debates y a veces enfrentamientos entre nacionales y republicanos—. Quizá sea ésta la clave para apellidar a la Avenida de Mayo con el gentilicio de madrileña, por extensión de todo lo español existente en Buenos Aires, en tanto que la representatividad de Madrid en la mente de los inmigrantes y las semejanzas encontradas entre ambas, por conocer la vía española, o por haberlo escuchado de sus paisanos, produjeron un acto de transferencia que aportearon la Gran Vía.

Tanto la Avenida de Mayo como sus más importantes edificios fueron y son visitados por ilustres españoles, Infanta Isabel, Juan Ramón Jiménez, Ortega y Gasset, Federico García Lorca, SS.MM. los Reyes de España, el príncipe Felipe, las Infantas Elena y Cristina, Jefes de Gobiernos, ministros, presidentes de comunidades autónomas, alcaldes, cientos de compañías artísticas que recalaban en la ciudad cosmopolita, donde encontraban su público en teatros abarrotados de la Avenida de Mayo, y luego, en tertulias como en el Café Tortoni, símil del Café Gijón de Madrid. Un teatro, el Avenida, hoy reconstruido después de un incendio, estaba enteramente dedicado a la representación de zarzuelas. Nombres de hoteles: «España», «Madrid», «Castelar», de bares, «Iberia», «Hispano», por citar algunos y muchos más aún en sus inmediaciones, mantienen latente la hispanidad de esta arteria. No en vano cuando se celebró el Cuarto Centenario de la segunda fundación de Buenos Aires, en la intersección de las avenidas de Mayo y 9 de Julio Doña Sofía inauguró un monumento al inmortal Cervantes iconizado por un Quijote trasponiendo una mole de cemento. Muchos rincones de edificios públicos y privados guardan preciados recuerdos materiales del paso de incontables figuras españolas universales.

Haciendo un rápido recorrido desde la Plaza de los Dos Congresos hasta la Plaza de Mayo y continuando por la intersección de Alcalá con la Gran Vía hasta Plaza España, si prescindieramos de la topografía, a veces será difícil adivinar si hemos cambiado de escenario.

CONCLUSIONES

En tiempos de depresión o de bonanza económica, parangonables con Argentina y España respectivamente, las actuaciones urbanas son un indicador muy representativo de estas situaciones. En el caso de la Avenida de Mayo pequeñas cirugías tratan de mantener ciertos tramos, más por iniciativa privada que pública deshomogeneizando lo que se pretendía unificar. Mientras que la Gran Vía muestra ciertas tendencias globalizantes presentes en las principales ciudades de los países más desarrollados, evidenciadas en el mobiliario urbano que terminan por clonar a todas estas urbes. Unos elementos reemplazan a otros sin tener en cuenta el criterio de los usuarios que viven y sienten la ciudad y creando importantes impactos visuales que logran desmerecer o ensombrecer lo que se pretende resaltar. No obstante estas dos arterias vitales siguen uniendo sentimientos y nostalgias en Madrid y Buenos Aires, paradas obligadas para quienes se desplazan de allá para acá o viceversa.

BIBLIOGRAFÍA

- CORRAL, J. DEL (1990): «La Gran Vía». En *Madrid*, tomo IV, Espasa Calpe, Madrid, pp. 301-304.
- GUERRA DE LA VEGA, R. (1990): *Madrid Guía de Arquitectura. 1900-1920*. Edición del Autor, Madrid, pp. 94-100.
- LUNA, F. (1984): «La Avenida de Mayo en la Política Argentina». En *La Avenida de Mayo, sus 90 años*. Fundación Banco de Boston, Buenos Aires, pp. 123-130.
- MUSCAR BENASAYAG, E.F. (2000): *Persistencia del Quito Colonial Patrimonio Cultural de la Humanidad*. Real Sociedad Geográfica. En prensa.
- ROMERO, J.L. (1998): *Latinoamérica. Las ciudades y las ideas*. Siglo XXI, Buenos Aires, 2.^a Edición, pp. 130-255.
- RUIZ PALOMEQUE, E. (1976): *Ordenación y transformaciones urbanas del casco antiguo madrileño durante los siglos XIX y XX*. Instituto de Estudios Madrileños – CSIC, Madrid, pp. 24-30, 120-135.
- SOLSONA, J. y HUNTER, C. (1990): *La Avenida de Mayo: Un proyecto inconcluso*. Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires, Solsona-Hunter y Librería Técnica, Buenos Aires, pp. 6-25.