

ALGUNAS IDEAS PARA UNA NUEVA ORDENACION URBANA DE

MADRID

Roberto Puig, arquitecto.

Recientemente en el Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid se celebró una sesión de Crítica de Arquitectura sobre "Los problemas urbanísticos de Madrid", siendo ponente don Jesús Suevos, uno de los nuevos concejales, también primer teniente alcalde. En el número de enero de la Revista ARQUITECTURA se publicó un breve resumen de la conferencia del señor Suevos, así como una respuesta o comentario del Comité de Redacción de la citada Revista.

Como el tema es apasionante y en la citada ponencia se plantean con muy clara visión problemas vitales para el futuro desarrollo de la capital de España, como las soluciones a las preguntas planteadas por el señor Suevos pueden ser renovadoras y afectan directamente a todos los habitantes de Madrid, pienso que deben ser conocidas y comentadas ante el público.

Comenzó el señor Suevos por preguntarse qué es Madrid, definiéndolo primero como capital de España, justificando su emplazamiento, dado por Felipe II, como centro geográfico y geopolítico de la Península. Lo definió también como un conjunto urbano que creció anárquicamente con reformas de trazados afortunadas en el siglo XVII, y de desarrollo mequino en el XIX, y en la actualidad como una ciudad más o menos idónea para acoger un millón de habitantes, en la que viven dos millones y medio, o sea una ciudad congestionada y a punto de asfixia.

A continuación se preguntó qué debe ser Madrid, inclinándose por dar a Madrid no sólo la función burocrática de capitalidad, sino aspirando a hacer de ella una gran ciudad industrial con una gravitación demográfica y económica importante.

Reconoció como problemas más urgentes a resolver los circulatorios y urbanísticos, y como medida más inmediata a adoptar, la descentralización del núcleo urbano, proponiendo llevarla a efecto, de una parte, dificultando el acceso a éste, y de otra creando nuevos centros cívicos bien planificados en el suburbio. Se refirió también al problema de transporte urbano, a la creación de nuevas zonas de aparcamiento y a la apertura y ordenación de espacios verdes.

URBANISMO, ARQUITECTURA Y CONCIENCIA DEL PRESENTE

Así como el objeto de la investigación histórica es siempre la comprensión del presente, si se estudia el proceso de la formación de una ciudad tiene que ser para procurar acomodarla a la forma de vida actual.

Ciertamente estamos por todas partes ante nuevas situaciones, ante nuevos modos de vida, y nos parece haber perdido la continuidad con el pasado. Las distintas fuentes de energía, la revolución industrial, han producido en el transcurso de medio siglo una transformación tan radical en la concepción del mundo que no cabe duda que nuestras costumbres y forma de vida están más alejadas de las de nuestros abuelos que las de éstos lo estaban de las de la Edad Media; por ejemplo, como consecuencia en ningún campo el contraste es tan marcado como en el de la urbanización. Hablando desde este terreno, y con una amplia conciencia del presente y del porvenir, podemos afirmar que la Edad de Piedra termina en el siglo XX porque es la piedra, natural o artificial, tal como sale de la cantera o la arcilla convertida en productos cerámicos, el elemento básico de toda la construcción.

Es cierto que los metales venían siendo empleados en los edificios, pero lo eran en elementos secundarios que no afectaban en nada la concepción estructural de la arquitectura. Es en la segunda mitad del siglo pasado, a medida que la industria realiza su mayor expansión, cuando aparecen los primeros precursores de los nuevos sistemas estructurales. Las grandes exposiciones de París predijeron la enorme transformación que tenía que operarse, no sólo porque dieron a conocer los últimos productos obtenidos, sino porque la realización de los edificios de la exposición impulsó grandemente la construcción en hierro. Labrousse, Eiffel y Horta son los pioneros del empleo del acero, pero hasta que la industria no adquiere su gran desarrollo, estas nuevas técnicas no empiezan a ser manejadas.

Los progresos científicos e industriales llevaron consigo una distinta concepción del espacio, del tiempo, del arte y de la sociedad. Se trata de una ruptura efectiva con el pasado por la existencia de una nueva era, la era *industrial*.

Es un error común de los grandes maestros de la Arquitectura y del Urbanismo actual, por los que siento mi mayor admiración y respeto, justificar, por ejemplo, el emplazamiento de nuevas realizaciones arquitectónicas dentro del casco antiguo de la ciudad. El razonamiento de carácter historicista es sobradamente conocido; se basa en afirmar que si una ciudad está constituida por realizaciones de distintas épocas y estilos, y a pesar de todo ha mantenido un carácter y una unidad a través de los siglos, estas cualidades perdurarán, en contra de nuestra misma sensibilidad, con las realizaciones del presente. Es aquí, por falta de conciencia del valor de ese presente, donde falla el razonamiento que conduce a no respetar el pasado, a quererlo ignorar también; porque todas estas construcciones, aun con muchos siglos de diferencia, pertenecían a una misma era, la era de piedra, con una misma concepción del espacio, del tiempo, del arte y de la sociedad. Hoy, con medio siglo de distancia, todo ha cambiado, desde el comportamiento mecánico de las estructuras a la estructuración misma de los móviles vitales.

Creo que es precisamente la falta de conciencia y el desconocimiento de la importancia y de la belleza trascendental del momento histórico que tenemos la fortuna de vivir, el motivo de tantos errores y de la inadaptación de nuestra sociedad al progreso impuesto por la técnica.

Creo que esa inadaptación es la causa de la amargura actual que padecemos y que las doctrinas de angustia y desesperación existencial cada vez tomarán más cuerpo en nuestra juventud cuanto mayor sea esa inadaptación.

Creo que la inadaptación sólo puede ser buena mientras no ahoga al individuo y debidamente encauzada deriva en el inconformismo que crea la evolución.

Creo que una tradición viva no puede existir más que en el caso en que una época que acaba trasmite a la que le sigue un determinado número de adquisiciones bastante valiosas para que sirvan de base a la obra de las nuevas generaciones.

Creo que tenemos que darnos cuenta ya de una vez de nuestra ruptura con el pasado, precisamente para poderlo seguir amando y respetando.

Creo que sólo así podemos plantearnos con responsabilidad problemas tan trascendentales como los de planificación y urbanismo, ya que urbanistas y planificadores son, en gran parte, los responsables de esa inadaptación.

Creo que somos los arquitectos los que debemos, antes de plantear soluciones a tal o cual edificio aislado, eliminar los problemas traspasados por una urbanización correspondiente a otra era que está muy lejos de satisfacer todas las necesidades funcionales de la vida actual y las apetencias del hombre y la sociedad de la era *industrial*.

Creo que corresponde al arquitecto exigir una urbanización en la que todas las manifestaciones de la vida relativas a las comunidades humanas estén estrechamente ligadas al régimen de condiciones sociales, económicas y técnicas de nuestro tiempo, una urbanización en la que el hombre de hoy y mañana sea la medida de todas las cosas. Para que la escala humana sirva de base a la expresión de la nueva arquitectura.

CRITICA DE LAS REALIZACIONES URBANAS EN MADRID

No quiero empezar a criticar las realizaciones urbanas de Madrid sin previamente reconocer que la crítica a *posteriori* siempre es fácil, y que en el momento que se llevaron a efecto estos proyectos se tropezaba con la dificultad de que no era posible practicar una política del suelo que hiciera visible la ejecución de planes más amplios y de concepción más renovadora, ya que, como dice don Pedro Bidagor, director general de Urbanismo, en

su reciente informe sobre la "Situación general del Urbanismo de España" (núm. 62 de la Revista ARQUITECTURA), "si no se domina el suelo no hay posibilidad de progreso urbanístico".

Amparado en este informe, y aunque no vamos a proceder a un estudio diferenciado de estos planes, sino a referirnos a ellos de una forma general, considero imprescindible señalar y analizar sus errores y aciertos, porque este razonamiento nos conduciría a la estructuración de las nuevas ideas que pretendemos aportar.

El crecimiento anárquico de Madrid es la expresión de dos absolutismos: la contrarreforma y la monarquía. Los trazados más o menos afortunados que se hicieron en los siglos XVII, XVIII, XIX giraban alrededor de la Casa Real o de la Iglesia. La ordenación y urbanización de barriadas para la clase humilde no era objeto de preocupaciones. La mayoría de las calles del casco antiguo de Madrid fueron surgiendo espontáneamente, yuxtaponiéndose y acomodándose a los arroyos y vaguadas y a la topografía más o menos movida del terreno. Pretender que estos trazados viarios, insuficientes ya entonces para el paso de caballerizas y carrozas, nos sirvan hoy para el transporte motorizado, es una utopía.

Pero no es el más grave el problema de las circulaciones dificultosas; desde el punto de vista humano, lo verdaderamente penoso es que el hombre ha sido progresivamente desplazado por el automóvil. Las aceras se han ido estrechando cada vez más. El peatón ha perdido el derecho a la calzada y, lo que es más angustioso, las pequeñas plazas y espacios abiertos, antiguos centros de relación común, han sido convertidos en zonas de aparcamiento de vehículos, perdiendo, por tanto, el ciudadano la posibilidad del contacto directo con sus vecinos y desintegrándose cada vez más de la comunidad.

Además se han introducido en la vida urbana dos elementos perjudiciales para la salud: el humo producido por las combustiones de gases y el ruido, que determina en los hombres un estado de permanente irritabilidad. Factores todos ellos que han contribuido a hacer cambiar el carácter amable de los madrileños.

¿Qué solución cabría adoptar? ¿Derribar el casco antiguo de la ciudad y volverlo a construir de nuevo? Prácticamente, esa determinación fué tomada, en parte, por Jorge Eugenio Haussman, en el nuevo trazado de París, realizado bajo Napoleón III en el breve período de diecisiete años, con la apertura dentro del casco antiguo de la ciudad de tres grandes redes. Sin embargo, el proyecto no pudo efectuarse en su totalidad, ya que quedó sin llevarse a efecto una zona verde que circundara la ciudad. Como ya he dicho, la realización de esta urbanización trajo consigo el derribo de una cantidad inmensa de viviendas, pero aun así, esta drástica medida organizada antes de la revolución industrial ha sido totalmente insuficiente para las necesidades y condiciones de vida del París actual.

En general, todas las soluciones urbanísticas consecuentes a la adaptación de viejas ciudades a la forma de vida del presente y del porvenir están basadas en un concepto de nueva estructuración de la ciudad, y normalmente son muy costosas de llevar a cabo, siendo a la larga insuficientes, cuando no perjudiciales, para el futuro desarrollo de la urbe.

Los tres principios que definen estas soluciones son los siguientes:

- 1.º Descongestión del centro con la apertura de nuevas redes urbanas.
- 2.º Creación de nuevas barriadas en el extrarradio de la ciudad.
- 3.º Desplazamiento progresivo del comercio y la administración con la creación de nuevos centros comerciales en las nuevas barriadas.
- 4.º Creación de nuevas zonas industriales debidamente emplazadas y alejadas de la ciudad.

Analicemos los distintos puntos en el caso de Madrid.

1.º DESCONGESTION DEL CENTRO

Es una idea admitida por todos los urbanistas que la descongestión del centro de las grandes ciudades es el primer problema a abordar para la reestructuración de las mismas. Todas las soluciones encaminadas a este fin coinciden en admitir que si un núcleo de la ciudad no funciona, es necesario cambiar su estructura.

El citado camino conduce:

A la apertura dentro del casco antiguo de Madrid del mayor número posible de nuevas redes urbanas que se pretende canalicen y ordenen la circulación en el mismo; como con-

secuencia, al trazado de grandes avenidas, a la transformación de todos los bulevares en amplias vías de circulación, a la supresión creciente de zonas verdes en las plazas y de árboles en las calles, a la creación de zonas de aparcamiento en todos los espacios libres que quedaran.

Este tipo de soluciones, además de ser muy incómodas para el habitante de la ciudad durante su ejecución, muy costosas y lentas, puesto que para llevarlas a efecto es necesario proceder a una serie de expropiaciones previas, obligan a realizar gran cantidad de derribos, muchos de ellos penosos por la belleza plástica de los edificios que hay que demoler, por su interés histórico, arqueológico o literario. A este respecto, el señor Trías Beltrán, comisario general de Urbanismo, ha manifestado recientemente en una conferencia de Prensa: "No es nuestro problema el de las ciudades norteamericanas. Tenemos en nuestras capitales historia, tradición, espíritu autóctono, original, herencia de siglos. Esto hay que respetarlo."

Pero, por otra parte, la apertura de estas nuevas redes urbanas dentro del núcleo de la ciudad, a la larga, siempre acaba siendo insuficiente, como ocurrió en la reestructuración de París, efectuada en el siglo pasado, y no sólo insuficiente, sino en la mayoría de los casos perjudicial, ya que estos ensanches urbanos de acceso al centro, al facilitar la mayor



entrada de vehículos, incrementan su valor comercial y producen, por tanto, su más rápida sobresaturación.

Dentro de esta directriz han sido las determinaciones que hasta ahora se han venido adoptando en las reformas urbanas de Madrid, y pueden ser ejemplos el trazado de la avenida de José Antonio, el de ampliación de la avenida del Generalísimo hasta la plaza de Castilla, el reciente de la avenida de los Reyes Católicos, la última transformación de los Bulevares, así como el tan discutido proyecto de la nueva Gran Vía Diagonal, etc.

Es indiscutible que algunos de estos trazados han resultado de una indudable belleza plástica, y aunque su costo haya sido elevado, no han supuesto grave sacrificio de barriadas que pudieran tener algún interés determinado, pero tampoco se puede dudar que no favorecieron en nada el problema de la descentralización del núcleo urbano, ya que toda facilidad de acceso al mismo resulta siempre perjudicial.

Pero no basta con abrir nuevas redes de circulación; es indispensable, además, disponer de los espacios suficientes de aparcamiento, ya que si éstos no existen, de nada valen las señales de tráfico prohibitivas ni las sanciones, puesto que si un vehículo, en un momento determinado, no puede estacionarse, sigue circulando lentamente en torno a su destino hasta encontrar un lugar donde quedarse, lo que dificulta todavía más el problema de la circulación.

Las pocas soluciones que hasta la actualidad se han dado al problema del aparcamiento son sobradamente conocidas y padecidas por todos los madrileños, tanto para los usuarios de los vehículos motorizados como para los peatones, y son éstas: 1.^a La invasión total del automóvil, a la que ya me he referido, de los pocos espacios libres y zonas verdes de que disfrutaba la ciudad, que ha hecho desaparecer toda posibilidad de vida comunal (soluciones adoptadas en las plazas de Santo Domingo, Vázquez de Mella, de la Villa, del Rey, Mayor, etc.), y 2.^a La construcción de aparcamientos subterráneos. Esta es una de las medidas últimamente adoptada y son ejemplos las últimas realizaciones en la plaza de los Mostenses, calle de Sevilla y Postigo de San Martín. Este tipo de construcciones, además de ser muy costosas, de lenta realización por las condiciones en que se trabaja, incómodas de ejecución, puesto que dificultan y paralizan la circulación de las zonas donde se emplazan, pueden comprometer gravemente la cimentación y el subsuelo de los edificios contiguos (recuérdense los recientes hundimientos de la plaza de los Mostenses y el peligro de ruina, tan comentado por la Prensa, del edificio de las Descalzas Reales).

Conviene también reconocer que la localización de estos aparcamientos subterráneos no ha sido siempre la óptima, o por lo menos, que no se llevan a efecto en el momento oportuno. La obra urbanística más importante últimamente realizada dentro del casco antiguo de Madrid ha sido la de reforma y embellecimiento de la plaza Mayor. Aparte de reconocer los muchos aciertos que se pueden haber conseguido, considero verdaderamente penoso que no se pensase al realizar el proyecto en la posibilidad de la construcción de un aparcamiento subterráneo bajo la citada plaza, toda vez que reunía las condiciones óptimas para su realización: 1.^o La enorme extensión de la misma hubiese dado cabida a una gran cantidad de vehículos en una de las zonas más congestionadas. 2.^a Las diferencias de niveles entre la plaza Mayor y las calles Mayor, Cava de San Miguel y calle de Toledo hubiese permitido el acceso directo al citado aparcamiento. 3.^a Considerando que esta plaza está realizada sobre una estructura de fábrica de ladrillo y piedra, abovedada, ello hubiera permitido la construcción bastante económica de un sistema aporticado de hormigón armado en el que no se hubiese necesitado efectuar excavaciones ni apeos, sino solamente el derribo subterráneo de la citada fábrica después de realizar la nueva estructura.

2.^o CREACION DE NUEVAS BARRIADAS EN EL EXTRARRADIO DE LA CIUDAD

Teniendo en cuenta que en Madrid existía gran necesidad de viviendas económicas, la primera finalidad que se ha dado a la construcción de nuevas barriadas en el extrarradio ha sido destinarlas a la realización de viviendas de tipo social.

El plan de urgencia social creado por el Ministerio de la Vivienda según distintos decretos, está encaminado a resolver el problema de las clases económicamente débiles. Para dar mayor impulso a la construcción de estas viviendas se creó la Ley de Viviendas Subvencionadas.

Al amparo de la creación de la citada Ley, se han venido construyendo en Madrid, bien por organismos oficiales dependientes del Estado, bien por la iniciativa privada, gran número de viviendas de este tipo. Es así como han nacido, entre otros, los poblados de Entrevías, Orcasitas, Manoteras, San Blas, Cañorroto, Almendrales, Fuencarral, Canillas, San Cristóbal de los Angeles, Virgen de Begoña, avenida de Oporto, Moratalaz, etc. Sin embargo, dentro de estos poblados, por razones económicas, no han podido ser construídas las edificaciones previstas que habrían de resolver las necesidades que plantea la vida comunal.

Como quiera que el precio de estas viviendas, de acuerdo con la finalidad de la Ley, debe ser muy limitado, su emplazamiento ha tenido que localizarse en zonas donde el valor del terreno no gravara sensiblemente el coste de las mismas. Igual ocurría con los gastos de urbanización, que, si bien el Ministerio de la Vivienda anticipaba, debían ser amortizados por el municipio en una plaza más o menos amplia.

Respecto a la calidad de las construcciones, salvo honrosas excepciones, hay que reconocer que ha sido muy deficiente.

En poco tiempo, y a pesar de la categoría de algunos proyectos, se ha rodeado el extrarradio de Madrid de una serie de poblados, mezquinamente trazados, de construcción muy deficiente, y muchos de ellos prácticamente inaccesibles y con una urbanización deplorable. Considero que es éste un mal al que conviene poner remedio urgente, pues si



sigue proliferando ahogará todavía más la futura expansión de Madrid, que es inmediata, ya que para el año 2000 se prevé una población de 7.000.000 de habitantes.

Por otra parte, la finalidad social de estos poblados es muy discutible: 1.º Por la limitación excesiva de la superficie de sus viviendas, ya que estadísticamente está demostrado que son precisamente las clases económicamente débiles las que tienen familia más numerosa. 2.º Por su emplazamiento. 3.º Por carecer la mayor parte de ellos de vida autónoma.

Es indiscutible que en una zona industrial como por ejemplo es Villaverde, debe existir la cantidad suficiente de viviendas para todos los empleados de la industria. Entonces el habitante trabaja y vive en el mismo lugar y sólo accesoriamente se desplaza al centro. Pero no es éste el caso de la mayoría de las barriadas de nueva construcción que están habitadas por empleados del centro de Madrid, a los que diariamente se les impone la obligación de hacer cuatro desplazamientos en los que, con los insuficientes medios de transporte de que se dispone, emplean una media de cuatro horas diarias, que, sumadas a las ocho horas de jornada normal, dos de comida y ocho de descanso, no les resta tiempo para disfrutar de una mínima vida social y familiar.



Resulta, pues, que en un afán muy elogiable de querer realizar las viviendas de tipo social en barriadas que se ajusten a las normas de la nueva concepción del urbanismo, dándole al hombre más sol, más verdor y más espacio exterior, ese sol, ese verdor (siempre hipotético, ya que por razones económicas casi nunca suele realizarse o conservarse la jardinería) y ese espacio, de los que sólo puede disfrutar los días festivos, lo está pagando a costa de su libertad, pues el resto de la semana sólo vive para el trabajo, se desplaza para el trabajo y come y descansa para poder seguir trabajando.

Queda, pues, bien claro que la creación de nuevas barriadas para las clases económicamente débiles en el extrarradio no es buena solución mientras estas barriadas no gocen de vida propia, debiendo, por tanto, construirse solamente en las zonas de carácter industrial y exclusivamente para la ocupación de los empleados de la industria.

Llevar al extrarradio la gran masa de población que carece de medios de locomoción propio trae consigo la creación de un sistema de transporte para el cual la ciudad no está acomodada, ya que para ello sería necesaria la apertura y ensanche de nuevas vías, así como la ampliación de la red suburbana.

Por otra parte, se ocasiona al usuario y al contribuyente un gasto superfluo, pues no cabe duda que si esta gran masa de la población viviese en zonas muy próximas a sus lugares de trabajo, la economía en transportes y conservación de medios y redes viarias sería fabulosa.

3.º DESPLAZAMIENTO PROGRESIVO DEL COMERCIO Y DE LA ADMINISTRACION

La creación de los nuevos poblados o barriadas a los que nos acabamos de referir ha llevado consigo la apertura de pequeños centros comerciales en cada uno de ellos. Ahora bien: como estos poblados construídos en el extrarradio han sido en su mayoría de tipo social, sería una utopía pretender el traslado de los comercios del centro a los mismos. Quiero decir que estos pequeños núcleos comerciales diseminados dentro del área total de la ciudad pueden evitar, en parte, el asunto de la congestión en el centro, pero nunca disminuirlo, ya que sus habitantes, si bien hacen uso de estos comercios para los artículos de primera y más urgente necesidad, se desplazan a la zona central para la mayor parte de sus adquisiciones, pues antes de comprar desean comparar precios y calidades. Esta psicología del comprador es consecuencia del régimen comercial de libre competencia que determina la necesidad de agrupación del comercio.

Por lo mismo, no es de esperar que el nuevo centro cívico comercial que se proyecta en los Nuevos Ministerios resuelva aisladamente ningún problema de forma definitiva, a pesar de que en la zona existe una mayor posibilidad adquisitiva.

Pretender que el comercio se desplace por su propia iniciativa ante la dificultad de acceso al centro es completamente absurdo, pues si este acceso no es fácil, es precisamente porque existe la congestión, y mientras ésta perdure, el centro seguirá siendo comercial. Ahora bien: como quiera que las zonas consideradas por la iniciativa privada como comerciales son precisamente las congestionadas más próximas y accesibles a las clases económicamente privilegiadas, resulta particularmente difícil el traslado del comercio a las nuevas zonas sin saturar, hoy ocupadas casi exclusivamente por las clases económicamente débiles y, como consecuencia, difícil también el traslado de la administración.

Para conseguir esta descentralización progresiva del comercio parece evidente que es absolutamente imprescindible empezar por desplazar los principales consumidores, es decir, llevar a las clases económicamente fuertes al extrarradio y atraer las débiles al centro. Sólo de esta forma sería factible desplazar la nueva zona comercial, cuya situación ideal creo que sería en un anillo de circunvalación a la ciudad intermedio y equidistante entre estas distintas clases sociales.

4.º CREACION DE NUEVAS ZONAS INDUSTRIALES

La industria de Madrid, a principios de siglo escasa y diseminada, ha venido emplazándose en la zona sudeste de la ciudad, siendo su situación respecto a la misma correcta, por estar en una zona relativamente alejada del centro de la urbe y en dirección a los vientos dominantes.

En los últimos años Madrid se ha convertido en la segunda ciudad industrial de España.

Para tomar postura respecto a la conveniencia o el error que pueda suponer hacer de Madrid una gran ciudad industrial habría que partir de un Plan Nacional de Urbanismo que fue-

ra consecuencia de una total planificación económica del país y que determinaría los emplazamientos óptimos de cada tipo de industria.

En principio, y aceptando que en la región central se puede instalar una cierta clase de industrias, me parece muy correcto y favorable a la descongestión de Madrid la creación de los nuevos núcleos de Toledo, Aranjuez, Guadalajara, Manzanares, Alcázar de San Juan y Aranda de Duero.

SOLUCION QUE SE PROPONE

Hemos visto que hasta hoy todas las soluciones urbanísticas adoptadas en Madrid han tendido a la modificación de la estructura de la ciudad.

Del análisis de estas medidas llegamos a las siguientes conclusiones:

- 1.^a La apertura de nuevas redes viarias dentro del casco antiguo de la ciudad no solamente no es favorable a la descongestión, sino que a la larga acaba siendo siempre contraproducente.
- 2.^a No se deben construir barriadas de tipo social en el extrarradio si éstas no tienen vida propia.
- 3.^a La creación de pequeños grupos comerciales diseminados no resuelve tampoco el problema de la descongestión.
- 4.^a Como quiera que el comercio tiende a agruparse se debe crear una zona comercial y administrativa tan amplia como sea preciso y convenientemente unificada, así como fácilmente accesible a todas las clases sociales.
- 5.^a Las zonas industriales deben quedar alejadas de la ciudad y disponer en su proximidad de viviendas suficientes para todos los empleados de la industria.
- 6.^a Para evitar la mayor congestión de Madrid nos parece adecuada la creación de nuevas ciudades satélites.

Teniendo en cuenta estas conclusiones demos ahora un paso más:

Si un núcleo de la ciudad no funciona y toda transformación en el mismo resulta perjudicial, la única solución, en vez de cambiar su estructura, es cambiar su estructuración social; es decir, devolver a este núcleo aquella forma de vida para la que fué creado, emplazar en él aquel sector cuyas condiciones vitales más se asemejan a las de la sociedad que en un principio lo habitaba.

Esta idea podría llevarse a efecto de la siguiente forma:

- A) Reservando las viviendas hoy existentes en el casco antiguo de Madrid a aquellas familias que no son usuarias de vehículos motorizados.
- B) Desplazando la población motorizada al extrarradio en barriadas periféricas de nueva construcción completamente acondicionadas a la forma de vida actual.
- C) Creando un centro comercial y administrativo en una zona intermedia entre las clases económicamente débiles y las de un nivel medio más elevado, que lógicamente se dispondría en forma de anillo de circunvalación exterior al casco antiguo de la ciudad.
- D) Con la creación independiente de nuevos núcleos industriales en los emplazamientos adecuados, dotados del número necesario y suficiente de viviendas, comercios y lugares de vida comunal.

A. DESPLAZAMIENTO DE LAS CLASES ECONOMICAMENTE DEBILES AL CASCO ANTIGUO DE MADRID

Las clases económicamente débiles no usuarias de vehículos motorizados pertenecen a una sociedad cuya forma de vida más se asemeja a aquella para la que la ciudad fué construída. Por tanto, si queremos que el núcleo de la ciudad vuelva a funcionar tenemos que llevar al mismo precisamente estas clases sociales.

Al hablar del casco antiguo de Madrid me refiero al correspondiente a todo trazado urbanístico anterior a la revolución industrial y a la invasión masiva de la ciudad por el automóvil. Este casco antiguo vendría delimitado por las calles...

Partiendo de Cuatro Caminos, avenida de Raimundo Fernández Villaverde, avenida Joaquín Costa, avenida Francisco Silvela, avenida Doctor Esquerdo, calle de Bolívar, paseo de la

Chopera, paseo de Yaserías, calle de Toledo, avenida de los Reyes Católicos, calle de Bailén, calle de Ferraz, paseo de Rosales, calle de Moret, paseo de Isaac Peral, paseo de Aceiteros, a cerrar de nuevo en Cuatro Caminos.

Cada cabeza de familia de este núcleo central podría adquirir su vivienda a un precio inferior a lo que le costaría una del *Plan de Urgencia Social*, de menor superficie en el extrarradio, ya que el valor de adquisición de estas viviendas resultaría de la capitalización de las rentas actuales, sensiblemente bajas en las casas construídas antes de 1936.

(Estudio de la renta media de viviendas del casco antiguo de Madrid antes de 1936.)

Téngase en cuenta, además, que la subvención a fondo perdido de 30.000 pesetas que el Estado entrega por cada vivienda de tipo social que se construye, podría ser dedicada a facilitar la ocupación de estos pisos por las clases económicamente débiles, por adquisición o arrendamiento, con lo que no dejaría por eso de fomentarse la construcción, toda vez que para conseguir que estos pisos quedaran libres sería necesario proceder a la construcción de otros de mayor calidad y categoría. Por otra parte, la finalidad social del *Nuevo Plan de Urgencia* sería indiscutible, por facilitar a las clases que no gozan de medios de transporte propio viviendas de mayor superficie más próximas y mejor comunicadas con sus lugares de trabajo, lo que les permitiría evitar gastos superfluos de transporte, ahorrándoles un tiempo que les devolvería la posibilidad de disfrutar de la vida social y familiar.

Este núcleo central pasaría a estar ocupado principalmente por los empleados del comercio, de la banca, de la administración, de la industria, de la construcción, intelectuales y artistas.

Al situar la industria en polos independientes la población productora viviría en los mismos, excepto en la industria de la construcción, que, por tener un carácter móvil, conviene emplazar su gremio en el núcleo central, en posición equidistante a todos los posibles lugares de trabajo.

Obsérvese que este casco central, habitado por aquella masa de población que no goza de medios de transporte propio, no tendería nunca a aumentar, toda vez que el coeficiente de población motorizada crece vertiginosamente y que la mayor parte del incremento de la población que vaya teniendo Madrid, quedaría absorbida por los núcleos industriales y por las zonas residenciales, dejando equilibrado el pequeño aumento de población correspondiente al comercio y a la administración, sin medios de transporte propio, por aquella masa de la misma, que, por mejorar su nivel medio de vida, adquiriese algún vehículo y pasase a vivir en las zonas residenciales.

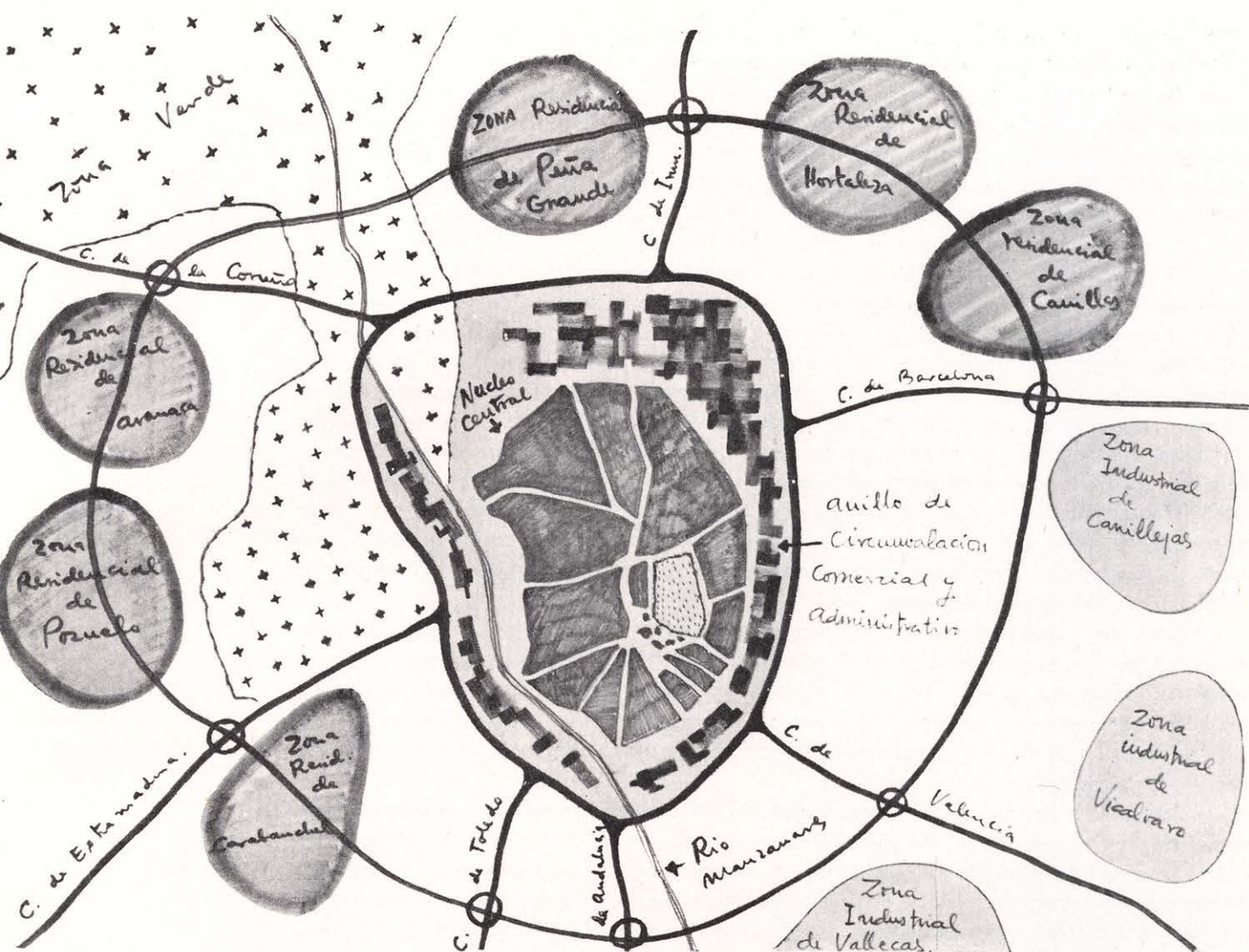
Al tener un carácter móvil la población que ocuparía este núcleo central parece más conveniente mantener el actual régimen de arrendamientos urbanos, dando en todo caso al posible ocupante la opción de compra de la vivienda.

Naturalmente existen dentro del citado núcleo central de Madrid cierto número de viviendas construídas después de nuestra guerra cuyos precios son demasiado altos para ser adquiridas por las clases económicamente débiles. Considérese, sin embargo, que la mayor parte de ellas gozan de alguna protección estatal y han sido acogidas a la Ley de Renta Limitada, siendo, por tanto, su renta legal módica y los precios resultantes de su capitalización inferiores a los actuales de venta.

B. DESPLAZAMIENTO DE LAS CLASES ACOMODADAS A LAS NUEVAS BARRIADAS EN EL EXTRARRADIO

La construcción de barriadas para la clase media y bien acomodada en el extrarradio permitiría un trazado urbanístico de mucha mayor calidad y categoría del que se viene realizando actualmente para los poblados de viviendas de tipo social.

La creación de espacios libres, zonas verdes, aparcamientos, amplias avenidas, redes de distribución de servicios comunes, etc., podría hacerse con una riqueza de medios muy superior a la de los trazados actuales, ya que el costo de las viviendas vendría incrementado en un coeficiente de urbanización. Como los accesos a estas nuevas zonas residenciales serían muy generosos, no se ahogaría la futura expansión de Madrid. Se llevaría al extrarradio aquella masa de población que goza de más posibilidades de transporte, proporcionándole hogares con toda clase de comodidades. Este desplazamiento dejaría libres cantidad suficiente de viviendas para alojar en ellas a las clases económicamente más débiles que no tienen medios de transporte propios y que trabajan en el comercio o la administración, con lo que se



descongestionaría verdaderamente el tráfico rodado dentro de la ciudad según ya hemos visto anteriormente.

Sé perfectamente que se me va a decir, por ejemplo, ¿cómo cree usted posible que una persona que vive en un amplio piso del barrio de Salamanca, pagando una renta módica, gozando de toda clase de comodidades, teniendo a su alcance cualquier tipo de comercio, así como su lugar de trabajo, estaría dispuesta a desplazarse al extrarradio a una vivienda que tendría que empezar por adquirir a un precio mucho más elevado?

Veamos cuál fué el proceso de la formación del barrio de Salamanca, ya que, como decía al principio, el objeto de la investigación histórica es siempre la comprensión del presente.

Hasta mediados del siglo pasado el núcleo urbano de Madrid, en su expansión hacia el NE., terminaba en el actual paseo del Prado, siendo el marqués de Salamanca (1811-1883) el creador del barrio que lleva su nombre; pues bien, a pesar de estar entonces la citada barriada completamente en el extrarradio, de su enorme distancia al palacio alrededor del cual giraba toda la aristocracia y burguesía, de carecer completamente de comercio y de que en el momento de su creación no existían medios ningunos de transporte colectivo (el primer tranvía de caballos aparece en Madrid en el año 1871, y el metro es muy posterior, ya que se inaugura en el año 1919) este barrio fué ocupado rápidamente por la aristocracia y burguesía madrileña que antes habitaba en el centro de la villa.

El motivo de este traslado es muy sencillo: el nuevo trazado del barrio de Salamanca era más amplio y generoso, estaba concebido con anchas avenidas y bulevares cubiertos de árboles, con viviendas dispuestas en manzanas de gran patio, entonces ajardinado, a semejanza de los conocidos Squares londinenses. Habían desaparecido los lóbregos patios interiores y las viviendas estaban mucho mejor acondicionadas que las del casco antiguo de Madrid.

Quiere esto decir que lo que hicieron los abuelos no hay por qué presumir que no

serán capaces de hacerlo los nietos, siempre y cuando se les ofrezca algo mejor que lo que tienen y a un precio que pueda serles fácilmente asequible.

De hecho esto ya ocurre en los niveles sociales más privilegiados, que actualmente prefieren la Colonia Puerta de Hierro, la Florida, Somosaguas, etc. Pero, naturalmente, no es éste el problema. El problema consistiría en darle al habitante tipo medio del barrio de Salamanca otra vivienda de igual superficie, mejor distribuida, con más sol, más verdor, más espacio exterior, más amplitud de accesos y más comodidades.

Pero veamos cuáles pueden ser estas comodidades:

Estas viviendas gozarían de servicios comunes y centralizados de calefacción, agua caliente, instalaciones de teléfono y televisión, evacuación de basura directa desde cada vivienda a un basurero general de recogidas en planta baja; garaje capaz en cada unidad, comunicado directamente por ascensor y montacargas a todos los pisos, etc.; teniendo en cuenta la escasez, cada vez mayor, del servicio doméstico, se podrían proyectar servicios generales de lavado y plancha, así como zonas comunes de vida social en planta baja, con vestíbulo, salón social, bar y comedor con servicios de restaurante abastecido por una cocina en planta semisótano, desde la que se podrían disponer montaplatos calientes a cada piso, dando la posibilidad a toda familia bien de elaborarse su propia comida en su cocina, bien de utilizar el servicio de restaurante en el comedor común o en su casa. Como la cocina general funcionaría en régimen de cooperativa, ello supondría una economía indiscutible en la adquisición de alimentos y en el personal de servicio.

Estas ideas, que en principio pueden parecer engorrosas de llevar a efecto, liberarían al ama de casa de muchos problemas, y se acabarían imponiendo como se ha impuesto ya la propiedad horizontal, cuyo concepto no hubiese cabido en la mentalidad de nuestros abuelos.

Las edificaciones complementarias para la vida comunal serían siempre mucho más fáciles de realizar que en los poblados de tipo social. Lo mismo puede decirse de las zonas verdes y deportivas.

En cuanto al posible coste de estas viviendas, ténganse en cuenta que el precio actual de venta del metro cuadrado de una vivienda subvencionada es de 2.190 pesetas, y que la iniciativa privada ha construido muchas, lo que demuestra que aun dentro de esta limitación los promotores han conseguido algún beneficio. Por tanto, fijando un precio de venta mucho más elevado de 4.000 pesetas metro cuadrado para este tipo de edificación que propongo, se podría conseguir, indiscutiblemente, con un control eficaz del Ministerio de la Vivienda, una calidad y categoría muy superior a la realizada en las construcciones sociales. Este precio dejaría, además, margen suficiente para aplicar el citado coeficiente de urbanización. Haciendo gozar a estas viviendas de los beneficios de la Ley de Renta Limitada resultaría, por ejemplo, que una casa de 150 metros cuadrados (superficie más que suficiente para una familia constituida por matrimonio, cuatro hijos y sirvienta) arrojaría un precio de 600.0000 pesetas, que, con los mismos créditos bancarios actuales que concede la Ley (60 por 100 del valor del presupuesto), quedaría reducido a un desembolso inicial del comprador de 240.000 pesetas, que se dividirían en cómodos plazos.

Pero además los precios de la construcción podrían reducirse mucho si se llevase a efecto una racionalización y una reorganización de la anárquica industria de la construcción, así como de sus industrias complementarias.

Esta reorganización se lograría exigiendo a toda empresa constructora un equipo técnico responsable que obrara de acuerdo con las normas dictadas por el Ministerio. Para hacer efectiva esta industrialización de la construcción sería necesario realizar los programas partiendo de unos módulos de viviendas fijos y lo suficientemente elásticos para que permitiera una gran variedad de posibilidades combinatorias. Estos módulos, que podrían ser renovables cada cierto período de tiempo, se seleccionarían por concurso entre todos los arquitectos del país, y como en ellos vendrían precisados no sólo de los materiales a emplear, sino también los sistemas constructivos, medios auxiliares, etc., ello permitiría la planificación previa de toda la industria de la Construcción, así como la coordinación de la misma.

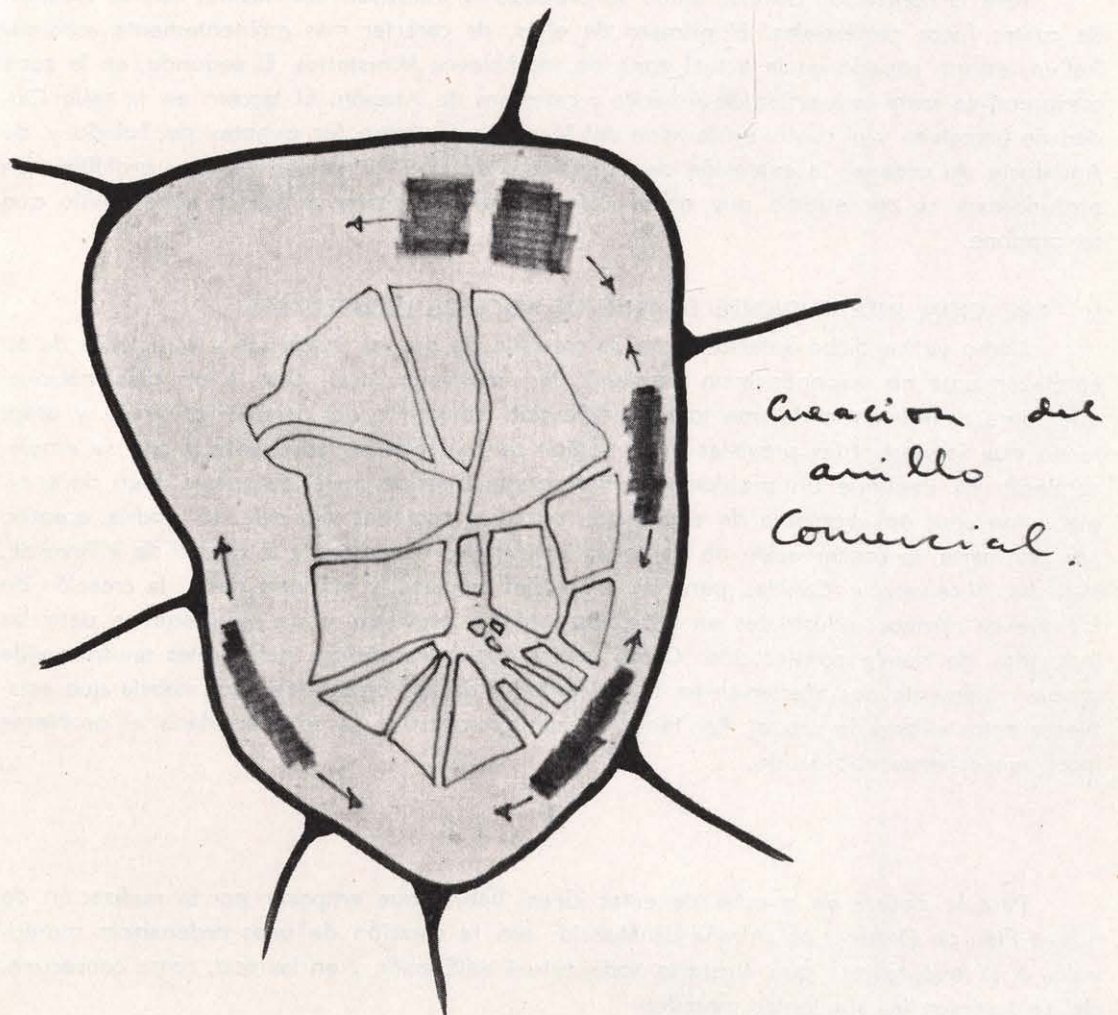
Qué duda cabe que si antes de realizar un número determinado de poblados se hiciera un estudio económico comparativo no sólo de los programas y superficies, sino también de los sistemas constructivos, de los materiales que pueden ser utilizados, del emplazamiento de las industrias que los han de suministrar, de los medios de transporte, de la maquinaria a disponer, y se racionalizara al mismo tiempo el trabajo de los distintos oficios a intervenir, se conseguiría un indiscutible abaratamiento en los precios de la construcción.

Las zonas residenciales se podían fijar en los siguientes emplazamientos: carretera de Extremadura entre Cuatro Vientos y Carabanchel Bajo; Somosaguas y Pozuelo, Aravaca, Peñagrande, Hortaleza, Canillas, las zonas de Villaverde, Vallecas y Vicálvaro se seguirán reservando como industriales. Estas zonas residenciales quedarían conectadas entre sí por una vía de circunvalación y con acceso directo al anillo comercial.

C. CREACION DE UN ANILLO COMERCIAL Y ADMINISTRATIVO DE CIRCUNVALACION EXTERIOR AL CASCO ANTIGUO DE LA CIUDAD E INTERMEDIO ENTRE LAS CLASES ECONOMICAMENTE DEBILES Y LAS DE UN NIVEL MEDIO MAS ELEVADO

Al trasladar las clases privilegiadas al extrarradio se conseguiría automáticamente la descentralización progresiva del comercio, de los espectáculos y de la administración, que se llevaría a cabo con la creación de un anillo periférico donde se emplazaría el gran conjunto comercial y administrativo. Este anillo sería intermedio entre el núcleo central, ocupado por las clases económicamente débiles, no usuarias de vehículos motorizados, y las de una categoría económica superior que gozan de medios de transporte propios en el extrarradio. La situación intermedia entre ambas clases sociales exigiría un mínimo desplazamiento a unos y otros. Concretamente los habitantes del núcleo central tendrían resuelto el problema del transporte a esta zona comercial con la actual red suburbana, toda vez que, al ser los desplazamientos exigidos muchos menores y fácilmente accesible dicha zona a pie por todos los habitantes de la periferia de este núcleo, la congestión del citado medio de transporte sería mucho menor. La única transformación que habría que introducir en la red suburbana sería la apertura de una línea de circunvalación que ligase todas las estaciones, que en el actual sistema radial quedan dentro del mencionado anillo.

Exteriormente a este anillo comercial se dispondría una amplia vía de doble circulación que lo integraría. Inmediatas a la misma se emplazarían las zonas de estacionamiento necesarias. Todos los enlaces y líneas de transporte interurbanas, así como los transportes colectivos y las zonas residenciales e industriales, partirían de esta red, que también pondría en conexión las distintas estaciones ferroviarias que estarían adosadas a ella.



La limitación interior de este anillo sería la del casco antiguo de Madrid, ya definida en cuanto a la exterior; partiría de la plaza de Castilla, por la ampliación de Mateo Inurria, a la nueva avenida Abroñigal, cruzando la zona de Vallecas, hasta empalmar con la nueva urbanización de la orilla suroeste del Manzanares, por la que se extendería hasta el puente de los Franceses y empalmaría con la carretera de acceso a la Dehesa de la Villa, prolongación de Bravo Murillo y plaza de Castilla.

Las ideas principales que nos han llevado a proponer este emplazamiento de la zona comercial, aparte de las ya anteriormente expuestas, son:

- 1.^a Creación de una red de circulación exterior al casco antiguo de Madrid, de la que partan todos los medios de transporte al extrarradio e interurbanos. Las estaciones ferroviarias estarían adosadas a esta red y la conexión con el aeropuerto de Barajas sería fácil e inmediata.
- 2.^a Situación dentro de este conjunto comercial adosado interiormente a la red de circunvalación de los Ministerios de la Vivienda, Obras Públicas y Turismo, ya emplazados en la zona de los Nuevos Ministerios, así como del centro comercial previsto para la misma. Integración dentro del citado anillo del Ministerio del Aire y otras muchas dependencias administrativas, Ministerio de Agricultura, Ministerio de Fomento, Archivo General de Obras Públicas, etc.
- 3.^a Máximo aprovechamiento de los trazados viarios del extrarradio, ya realizados o en vías de realización.
- 4.^a La disponibilidad de amplias zonas sin construir en la proximidad de la avenida Abroñigal, así como de una gran parte de la ordenación correspondiente a la canalización del Manzanares.
- 5.^a No interferir las zonas verdes, por lo que se ha pensado exterior a la Casa de Campo, y si bien la vía de circunvalación cruza a la Dehesa de la Villa, en esta zona no se prevé edificación.

Para la realización de este anillo se propone la iniciación del mismo, con la creación de cuatro focos comerciales. El primero de ellos, de carácter más eminentemente administrativo, estaría situado en la actual zona de los Nuevos Ministerios. El segundo, en la zona comprendida entre la avenida de América y carretera de Aragón. El tercero en la calle Ciudad de Barcelona y el cuarto en la zona del Manzanares, entre los puentes de Toledo y de Andalucía. Al ordenar la extensión de estos focos de una forma perimetral y prohibirla en profundidad, se conseguiría que en un breve plazo quedaran unificados en el anillo que se propone.

D. CREACION INDEPENDIENTE DE NUEVOS NUCLEOS INDUSTRIALES

Como ya he dicho anteriormente, la creación de nuevas industrias y el estudio de su emplazamiento no responde a un problema de urbanismo local, sino a un plan nacional que fuera consecuencia de una total planificación económica del país. En principio, y aceptando que las industrias previstas en la región central sean las adecuadas y que su emplazamiento no implique un problema de transporte, bien de materias primas, bien de energía, y no cree un problema de emigración en otras regiones del país, se podría aceptar, por una parte, la conservación de las zonas industriales inmediatas a la ciudad de Villaverde, Vallecas, Vicálvaro y Canillas para las industrias actuales, y por otra parte, la creación de los nuevos núcleos industriales en los polos satélites previstos y ya mencionados para las industrias de nueva construcción. Como quiera que estos núcleos industriales tendrían vida propia, solamente nos afectarían en la red exterior de comunicaciones que habría que establecer entre ellos y la capital. Por tanto, no comprometerían la solución dada al problema local que estamos abordando.

Para la puesta en marcha de estas ideas, habría que empezar por la realización de nuevo Plan de Ordenación Urbana de Madrid, con la creación de unas ordenanzas municipales a la que tuviera que ajustarse toda futura edificación y en las que, como consecuencia, se tomaran las siguientes medidas:

- a) Se prohibiese total y absolutamente la construcción en nueva planta, ampliación y reforma de edificios de oficinas, comercios, locales de espectáculos, almacenes o industrias, dentro del casco antiguo de Madrid.
- b) Se emplazasen en el anillo ya propuesto la administración, futuros comercios, locales y oficinas, espectáculos, etc.
- c) Se determinase toda nueva construcción de viviendas en las zonas adecuadas.
- d) Se apartase completamente la industria a los lugares propicios.

ASPECTO JURIDICO

Con las nuevas ordenanzas conseguiríamos evitar mayores males. Ahora bien: el traslado de las clases motorizadas al extrarradio, así como del comercio al anillo previsto, resultaría impulsado por las ventajas de confort y economía que encontrarían en sus nuevos destinos. No obstante, para activar este traslado, sería conveniente la supresión del derecho de subrogación forzosa a favor de los parientes del inquilino, tanto en las viviendas como en los locales comerciales.

Esta supresión impulsaría a los actuales inquilinos a preocuparse de la solución del traslado de sus comercios y viviendas a los emplazamientos previstos, ya que al dejar libres los que ocupaban en el centro tendrían prioridad para la adquisición, en condiciones muy ventajosas, de las nuevas construcciones realizadas en el extrarradio bajo protección estatal.

En cuanto a la ocupación de las antiguas viviendas por la clase económicamente débil, la solución estribaría en evitar que el propietario pudiese disponer libremente del piso abandonado, imponiéndole el arrendamiento a favor de las personas que según el proyecto deben habitar esa zona.

Esta limitación, necesaria jurídicamente, podría violar dos derechos importantes del casero:

- a) El derecho de propiedad sobre el piso que quedó vacío.
- b) El derecho de libre contratación para celebrar el contrato nuevo de arriendo con quien tenga por conveniente.

La violación del derecho de propiedad del casero impidiéndole disponer libremente del piso que queda vacío podría justificarse aplicando analógicamente la situación que actualmente regula la Ley de Arrendamientos Urbanos con el llamado derecho de retorno; en él se impide al casero la libre disposición del inmueble que queda reservada a favor de determinados inquilinos, por lo que la situación que se crearía ahora sería equivalente con la única diferencia de que las causas del derecho de retorno, ocupación anterior de la vivienda y las de esta ocupación preferente por determinados inquilinos que habría que alojar en el núcleo central, son naturalmente diferentes.

La violación del derecho de contratación del dueño imponiéndole un inquilino forzoso podría apoyarse jurídicamente en la actual regulación del derecho de subrogación del inquilino, ya que en él hay, evidentemente, otra violación del derecho de libre contratación, pues al casero se le impone un inquilino, el pariente del titular fallecido, con el que no contrató ni tuvo intervención alguna en la celebración del primitivo contrato de arriendo del piso. Este nuevo derecho de subrogación habría de ser regulado convenientemente a los fines deseados en el proyecto, y las líneas esenciales de su regulación podrían ser:

Se ejercitaría cuando alguno de los pisos de la zona central quedasen libres, a cuyo efecto, tanto el casero como el inquilino que dejase el piso, deberían comunicarlo a un organismo o registro que podría ser el Instituto de la Vivienda. La omisión de este aviso previo acarrearía la nulidad de pleno derecho del contrato de arriendo verificado por el propietario. Una vez recibido el aviso, el mismo Instituto u otro organismo que tuviese la relación de vecinos a alojar en esa zona, designaría la persona titular del derecho de subrogación en la vivienda vacía y se celebraría el nuevo contrato.

Por otra parte, se podría compensar al casero de estas violaciones pagándole un traspaso cuyo importe, por vivienda, siempre podría ascender a la cantidad de treinta mil pesetas, que el Estado, actualmente, subvenciona en las viviendas de tipo social.

En resumen, es evidente que el proyecto necesita una legislación *ad hoc*, hoy inexistente. Su instauración tendría la misma justificación que tiene la actual legislación de Arrendamientos urbanos, dependencia a hechos económicos y sociales a los que está subordinada.

da. Su popularidad o impopularidad dependería también de hechos extrajurídicos: la popularidad o impopularidad del proyecto en sí mismo, ya que este punto jurídico es en realidad sólo una consecuencia más entre las varias repercusiones que necesariamente ha de tener el proyecto fuera de su ámbito técnico.

Esta solución, perfectamente aplicable a la reestructuración de cualquier ciudad antigua, es la única, como hemos razonado, que resolvería de una forma eficaz los problemas urbanísticos dentro del núcleo central de Madrid. En este núcleo emplazaríamos, además de las viviendas de tipo social, todas aquellas entidades de carácter cultural: museos, bibliotecas, exposiciones, conciertos, etc., que nunca desgraciadamente proporcionan una congestión masiva del tráfico, así como Delegaciones, Embajadas, Consulados, etc., y aquellas oficinas del Estado que llevan consigo menos movimiento de público.

Con esta ordenación se devolvería al casco antiguo de la ciudad aquella forma de vida para la que fué creado. El hombre recuperaría su espacio vital dentro de la urbe de la cual había sido desplazado por el automóvil. La ciudad podría remodelarse de nuevo; todas las estrechas calles y plazuelas recobrarían su antiguo carácter, volverían a poblarse de flores, de árboles y de pequeñas zonas ajardinadas; desaparecerían ruidos, movimiento y caos y reinaría de nuevo la paz y tranquilidad, de la que todavía disfrutaban algunos pueblos y ciudades provincianas.

