



Los arquitectos madrileños hemos venido reuniéndonos en unas Sesiones que hemos llamado de Crítica de Arquitectura, que nacieron, se desarrollaron y han muerto en el ciclo conocido de las cosas de este mundo. Vistas ya con un poco de perspectiva, se debe reconocer que en alguna medida fueron útiles y provechosas y que podrían o deberían recrearse con distinta modalidad, según aconseja la experiencia que de ellas se ha obtenido.

A nuestro juicio, con independencia de otras consideraciones de tipo personal que aconsejen variaciones, aquellas Sesiones estuvieron faltas del fundamental aliento y colaboración del hombre de la calle, personaje ineludible, porque es para quien se hacen los edificios que los arquitectos construimos. En nuestras pasadas Sesiones, los arquitectos tratábamos nuestros problemas, que no son exclusivamente nuestros, sino de todos nuestros conciudadanos, entre nosotros solos. Pocas veces, a pesar de nuestras invitaciones, hemos conseguido el asistente no profesional. Ha sido este vacío más patente en la última Sesión, en la que se trató un tema de un verdadero interés para todos, el de LAS ACERAS EN LAS CALLES.

Allí, más que menos, se dijeron estas cosas:

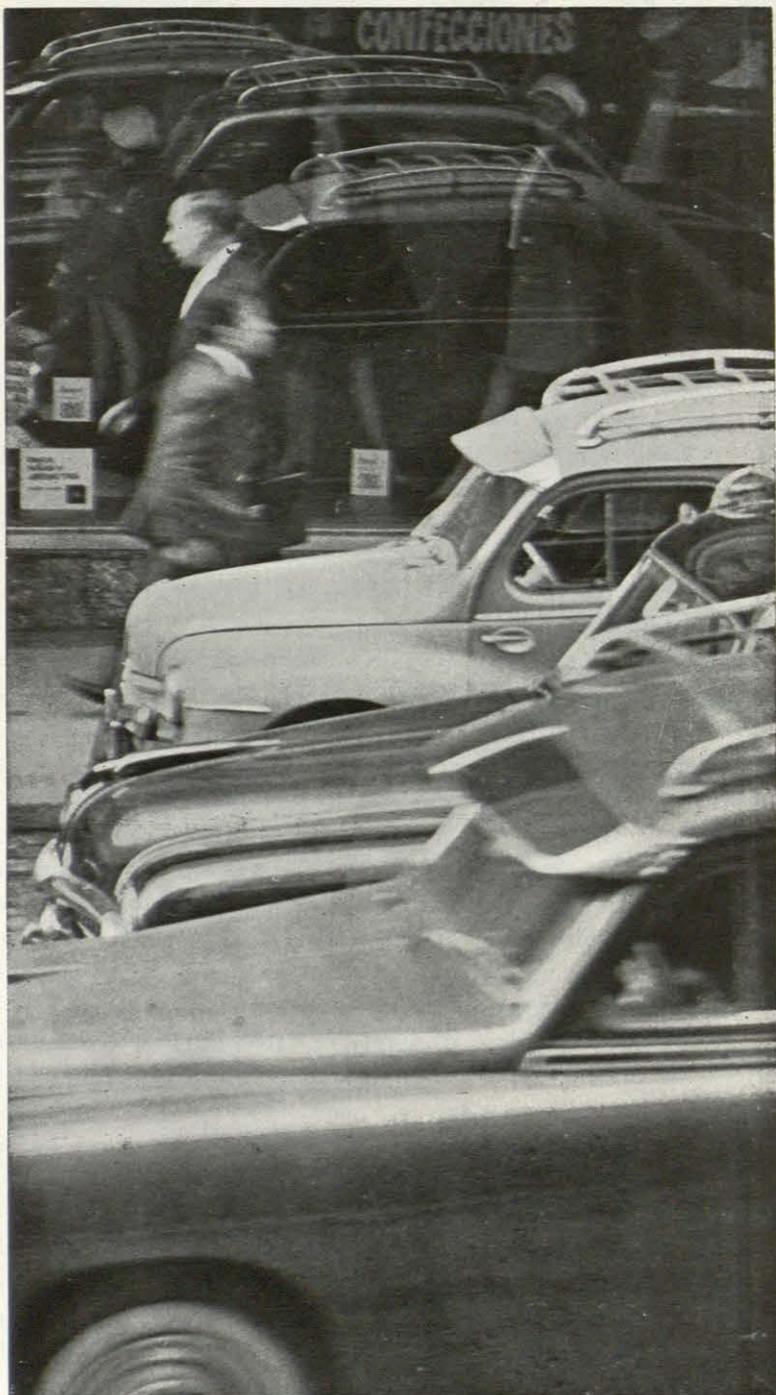
Las ciudades antiguas, que, como es natural siguen en uso en todos los países, han llegado en esta época, revolucionariamente mecanizada, a hacerse prácticamente intolerables. A este respecto, es curioso leer la nota que publicó el pasado verano un diario madrileño sobre lo que pensaba iba a ser el tráfico en Madrid este invierno de 1959-1960, con el colosal aumento de automóviles de que disponen los madrileños, porque nuestra ciudad, como todas las otras ciudades antiguas, está preparada para el uso de los ciudadanos que se venían desplazando para sus actividades con medios sencillos de tracción animal. Y si el periodista acierta, ir por Madrid va a ser tema fino.

El automóvil, la más deliciosa e importante invención que el hombre ha creado para su comodidad, ha venido a revolucionar todo el planteamiento urbano que ha tenido vigor y vigencia hasta esta época. El automóvil, siempre en cantidad creciente, exige, de minuto en minuto, mayores espacios para desenvolverse espurreando al peatón hacia unas aceras minúsculas y ridículas donde el ciudadano actual no puede más que ir, de prisa y corriendo, dando y recibiendo codazos, y lanzando y recogiendo improprios. El andar ahora por las calles no tiene nada de grato.

Pero una ciudad es, vamos, cree uno, algo más que unos canales para los coches. El tráfico es evidentemente algo muy importante, pero esto no quiere decir que la vida de la ciudad haya de ser supe-
ditada a esta necesidad.

Hay que hacer comprender a las gentes que tienen coche que con él no hace falta llegar precisamente hasta el mismo cuarto de estar de las casas, ni aun hasta el mismo portal, ni a la entrada del cine o de la tienda. Que el andar un poquito, además de que viene bien para la salud y de que contribuye a no fomentar las grasas del cuerpo humano, sirve para colaborar en resolver los conflictos del tráfico. Hay que dejar unas zonas de la ciudad a disposición de los peatones.

En el problema de los bulevares que ahora ha planteado el Municipio, aparte de que se hace desaparecer acera en perjuicio del peatón y en beneficio del automóvil, está la mentalidad equivocada de la simetría, que, como dijo alguien muy notorio y destacado, es la estética de los tontos. Como una fachada de los bulevares está orientada al Norte y la otra está orientada al Sur, y esto se ha dispuesto sabiamente por el Creador, es grotesco que nosotros, los hombres, vayamos a cierra ojos a la simetría y dispongamos el mismo ancho de acera en la fachada Norte que en la fachada Sur, cuando una y otra tienen un uso y unas posibilidades muy distintas, precisamente porque una está soleada y la otra no. En



Las fotografías de Gómez que ilustran este artículo están hechas en un día cualquiera en la calle Preciados de Madrid. Por ellas se comprueba que en esta calle, fundamentalmente comercial, es precisamente el comercio el que viene muy perjudicado en sus intereses por la circulación rodada, al no serle permitido al peatón sencillo, sin vocación de héroe, el libre deambular con la atracción de los escaparates. Otra cosa es, por ejemplo, la calle Sierpes de Sevilla, donde las gentes andan tan ricamente a su antojo y albedrío.



En varias ciudades españolas existen estas calles-paseo de peatones. Es la más popular y conocida la calle Sierpes en Sevilla. Y lo son asimismo las de Traperías y Platerías en Murcia.

el curso de las obras, se ha apreciado una disimetría que posiblemente, de haberse conservado, dejando una acera pequeña, una calzada y una acera grande, hubiera sido una solución práctica y eficaz.

Cuando se dispone de un tan excepcional clima como el de Madrid, cuando el andar por estas calles madrileñas ha sido y es una tan estupenda y deliciosa cosa, es lamentable perderla por no saber dar solución a este problema del tráfico. Que alguna debe de tener. No ha sido solución la de establecer sentido único en unas determinadas calles, porque en lugar de facilitar el tráfico lo que ha hecho es complicarlo, toda vez que los coches, para llegar a un sitio determinado, tienen que dar más vueltas debido precisamente a ese sentido único.

Los barceloneses, gentes tan finas y de tanto sentido, han hecho una prueba en su ciudad que convendría tomar en consideración aquí en Madrid. Han cerrado al tráfico rodado la calle del Obispo, contigua a la Catedral, porque en ella es costumbre que tengan lugar manifestaciones ciudadanas que requieren reposo y tranquilidad. Han cerrado la calle al tráfico, como se dice antes, y han variado el suelo de la calle, suprimiendo las aceras o, si se quiere, convirtiendo toda la calle en acera. La calle ha quedado muy bien, sirve perfectamente al uso previsto y no ha producido conflicto ninguno de tráfico.

El comercio tiene necesidad asimismo de reposo y tranquilidad. Las gentes vamos por las calles viendo los escaparates, por ejemplo en la acera de la derecha y de pronto se le antoja a uno algo en una tienda de enfrente. No hay quien cruce por las buenas: hay que buscar el paso de peatones, llegar hasta él, una vez que se encuentra tiene que encenderse la luz verde. Todo ello difícil y complicado. El comerciante de la acera de enfrente acaba de perder un cliente.

¿Por qué no se sigue el ejemplo de Barcelona, pongamos por caso, en la calle de Preciados? Si esta calle quedase libre de tráfico rodado, no hablemos de modificar su pavimento, porque ya hace bastantes obras en las calles nuestro Ayuntamiento para que le sugiramos una más, pero, en fin, con que el madrileño pudiera andorrotar por allí a su antojo se habría conseguido una deliciosa vía de paseo y de convivencia ciudadana y los comerciantes es seguro que verían muy notablemente aumentadas sus cifras de ventas.

Y puestos a soñar quizá otros comerciantes a la vista del éxito de esta calle Preciados llegasen a soluciones parecidas en sus barrios respectivos, con lo que nuestra ciudad podía disponer, a gusto de todos, o al menos de bastantes, de unos agradables recintos, lugar de reposo y esparcimiento. Y al tiempo divertidos y animados. Porque esas soluciones empíricas, basadas en nobles y elevados conceptos, suelen ser de pesadas y aburridas que no hay quien las aguante.



Los americanos son muy aficionados a coloquios técnicos, y así, en un viaje de estudio que hemos tenido ocasión de hacer a Estados Unidos, hemos podido comprobar que en las oficinas de arquitectura norteamericana, y cuanta mayor importancia tenían más ocurría esto, disponen de unos locales destinados a coloquios, en los que con mucha frecuencia tienen lugar reuniones de empleados de los distintos departamentos para que conozcan mutuamente los problemas que a cada uno se le plantean. Con ello consiguen una unidad de criterio en la realización del proyecto, que lleva aparejada la mejor solución del mismo.

No estaría del todo mal, posiblemente, que el Ayuntamiento y la Comisaría de Madrid hicieran un intento de colaboración en este sentido con los comerciantes madrileños.

Como decimos antes, algo así fué de lo que se habló en esta Sesión. Entre nosotros solos, que, además, éramos muy pocos, y por tanto sin ninguna trascendencia ni consecuencia práctica. Porque faltó, repetimos, la colaboración del hombre de la calle.

Si por el contrario se hubiera conseguido celebrar una Sesión a la que hubieran asistido algunos calificados arquitectos y algunos calificados comerciantes de esta calle de Preciados y en ella todos hubieran expuesto sus opiniones, es lo más probable, dado que la solución parece buena, que, con las modificaciones y enmiendas que entre todos se decidieran, se hubiera llegado a una fórmula que, puesta en conocimiento de las autoridades y modificada a su vez por las opiniones y criterios municipales, podía haberse llevado a la realidad como se ha hecho con la barcelonesa calle del Obispo.

