

realidad, quedando todo lo demás reducido a elemento decorativo. El caminante, por el contrario, siente la naturaleza toda como una realidad viviente, y el fin de su marcha es entrar en contacto vivo con ella, en la llanura abierta y en las quebradas montañas, en la calle y en el campo, en suelo firme y en el mar.

Lo antedicho nos permite entrever que la diferente manera de moverse provoca dis-

tintos modos de vivir el espacio, el tiempo y el paisaje y de relacionarse con el prójimo. Bastaría un ligero análisis de lo que es y significa una excursión a través del campo para ver todo esto con plasticidad y relieve.

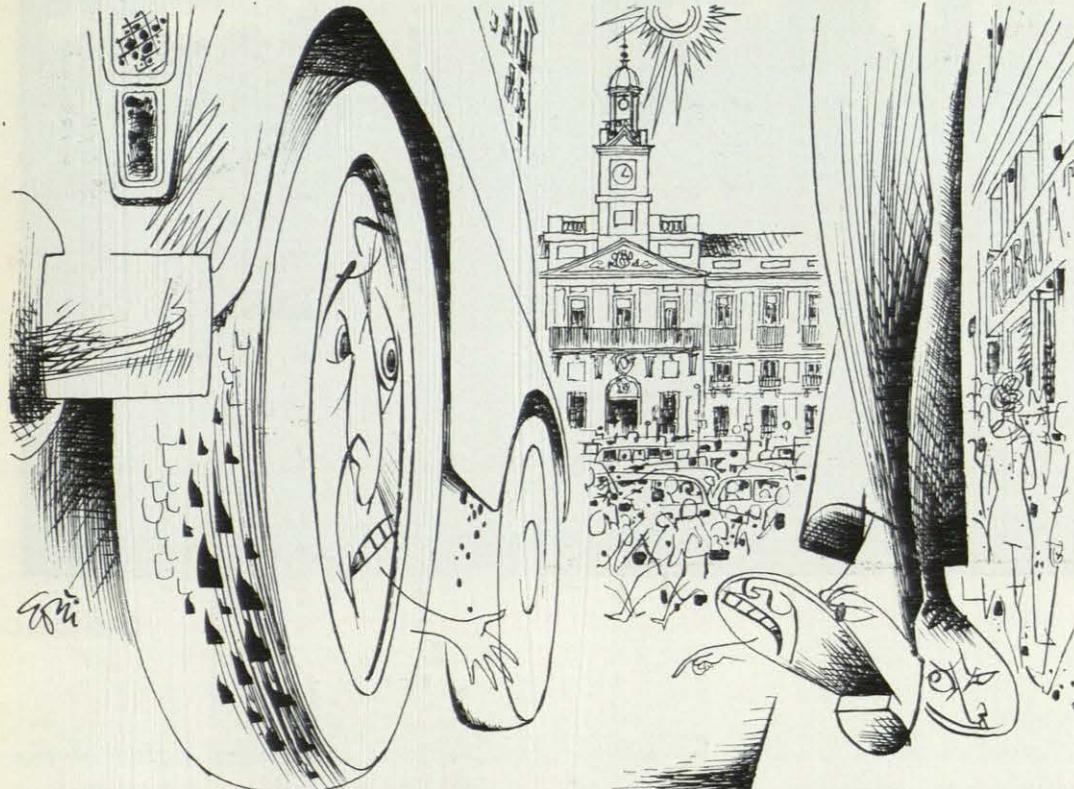
Si se tiene en cuenta que la ciudad debe ser ante todo un lugar de comunicación y mutuo encuentro, no de fuga mutua, se comprende la necesidad de lograr una forma de estructura tal que queden perfecta-

mente delimitadas las calles de mero tránsito y las calles de comunicación, las plazas que son meros nudos de carreteras y las que ofrecen albergue a la necesidad humana de diálogo y convivencia. Sólo así se conseguirá que la arquitectura de nuestras ciudades se incorpore orgánicamente a la vida de los ciudadanos y deje de ser fugaz visión decorativa.

A. L. Q.

LO QUE VEMOS

JULIAN PEÑA



De la misma manera que un día, para nosotros ya algo lejano, nos enteramos que quienes "traían" los juguetes la noche de Reyes no eran Melchor, Gaspar y Baltasar, sino papá y mamá, así otro día, de repente, sabemos que la madrileñísima calle de Preciados no termina en la plaza del Callao, sino que continúa, girando su eje un ángulo de casi noventa grados, para acabar, según nos informa el callejero, en la Costanilla de los Angeles, muy cerca ya de la plaza de Santo Domingo. La solución de continuidad que la plaza supone en la edificación de la acera de los pares de la calle, unida a la abertura visual que representa, es la causa, nos parece a nosotros, de que los madrileños permanezcamos años y años, a este respecto, sumidos en la ignorancia. Así, generalmente, cuando se habla de esta calle

nos referimos a su primer tramo Sol-Callao. A él va dedicado este comentario, con motivo de la supresión del tráfico rodado, ocurrido estas últimas Navidades.

El Ayuntamiento madrileño decidió, a título de ensayo, hacer la experiencia de dicha supresión en determinadas calles del tradicional centro comercial de nuestra ciudad, con el fin de ordenar, previsoramente, la circulación de vehículos y peatones. El anuncio de las medidas que se iban a tomar fue acogido con gran expectación por la ciudad en general. Por nuestra parte, en la Revista ARQUITECTURA, con verdadero júbilo. No en balde, ya en el año 1959, en el número 12, se pedía la supresión del tráfico rodado por la calle; y, más recientemente, en el número 94 de octubre de 1966, el que suscribe lanzó su "Propuesta al Se-

ñor Alcalde de Madrid", en el mismo sentido, que terminaba con un: "¡Animo, Señor Alcalde!", que, nos parecía había sido considerado favorablemente. Nuestro alcalde, conveniente y eficazmente asesorado por los técnicos municipales, había tomado una decisión que, a nuestro juicio, sólo podía proporcionar ventajas a la ciudad. La sensación palpable de que el tema de la circulación está, aquí en Madrid, en buenas manos, se nos confirmaba.

Conviene advertir que cuando hablamos de la circulación en una ciudad nos referimos a toda ella, y no solamente a la de los vehículos; también pensamos en la circulación de los peatones, cosa que nos parece natural. Este enfoque del tema sería muy conveniente se tuviera en cuenta por aquellos que andan metidos en estos menesteres.

P R E C I A D O S

Nos pareció que empezaba a hacerse así, y nos alegramos bastante.

No creo que haga falta insistir sobre la necesidad de que, desde el punto de vista de la circulación, se clasifiquen de manera conveniente las calles de la ciudad según las distintas funciones a que se destinan. Conviene dejar bien sentado que una cosa, quizás de las pocas, en la que todos los urbanistas están de acuerdo es en la perentoria necesidad de someter a las vías urbanas a la clasificación que señalo. Entonces, inmediatamente, lo primero que a todos se nos ocurre es separar las circulaciones de vehículos y de peatones. Un inciso. Convendría quizás decir mejor: la del hombre conduciendo su automóvil, y la del hombre andando; como dicen los castizos, "a golpe de calcetín". Digo que convendría para subrayar que en ambos casos de lo que se trata es de regular y favorecer la circulación de los hombres. No la de los automóviles por un lado, y la de los hombres por otro. Terminado el inciso, que hay que reconocer ha resultado un poco largo, sigamos. En las ciudades satélites, y en los barrios periféricos de nueva construcción así procura hacerse. Las Normas Urbanísticas de los Planes Generales de Ordenación Urbana se ocupan también de que estas consideraciones se tengan después en cuenta, al desarrollar los Planes Parciales. Es evidente que resulta mucho más complicado hacerlo sobre el trazado, digamos tradicional y vivo, de una ciudad en pleno funcionamiento. Aquí tropezamos con la costumbre, la tradición—hay costumbres y tradiciones buenas y otras, por el contrario, recusables—, con los intereses creados, las situaciones de hecho, etc.

Pero no nos cabe duda—y por lo visto a los responsables municipales de Madrid tampoco—que hay que actuar rápidamente en el sentido apuntado si no queremos que se produzca la muerte por colapso urbanístico de los viejos barrios de nuestra ciudad. Y hablamos de colapso porque la enfermedad es de tipo circulatorio y más acusada en el centro de las ciudades, al que también llamamos en urbanismo, de forma poética, "el corazón de la ciudad". De forma poética y, a la vez, muy gráfica. Si el corazón de una ciudad funciona mal, la ciudad no está sana y expuesta a cualquier ataque irremediable.

En Madrid hemos notado últimamente cómo se trabaja acertadamente en la clasificación de las calles desde el punto de vista



FOTOS GOMEZ.

de la circulación. Así, en la convencional cuadrícula de algunos de sus barrios, se han creado calles para el estacionamiento, por las que se circula, como debe ser, muy mal. Es precisamente, como diría otro castizo, "lo suyo", "lo que pide". Por otra parte, las calles de circulación rápida son cada día más fácilmente reconocibles, por señalización, preferencias, etc. Esta actuación, pese a las molestias y cambios de situación que supone para algunos, ha sido recibida con el general beneplácito. No en balde, aparece claro, con ella no se pretende otra cosa que favorecer la circulación del hombre conduciendo su automóvil. A todos les parece éste el principal, por no decir el único, problema que hoy debe preocupar a los Ayuntamientos. No entran en si, con lo que va acostar aquel paso elevado, por ejemplo, se podrían construir un determinado número de escuelas primarias; o si, con el presupuesto de este colosal es-

tacionamiento subterráneo, podría llevarse el agua corriente o la pavimentación a un barrio modesto de la periferia de la ciudad. El ambiente general de los vecinos es que lo importante, y lo que hay que resolver, es que todos se puedan mover en su propio coche, y a ser posible de uno en uno, por cualquier barrio o vía a cualquier hora del día o de la noche y sin limitación alguna, sin pararse a considerar que en las ciudades con ese planteamiento, el problema "no tiene solución". El Ayuntamiento, como fiel reflejo de la voluntad de sus administrados, se dedica con entusiasmo plausible aunque, a nuestro juicio, digno de mejor causa, a intentar solucionar lo insoluble, realizando cuantiosas inversiones. Ahora, siguiendo hacia adelante, inicia la creación de las calles para peatones, con las que de forma indirecta se beneficia el tránsito rodado. Parece natural que si pudiera hacerse y se suprimiera la circulación ro-

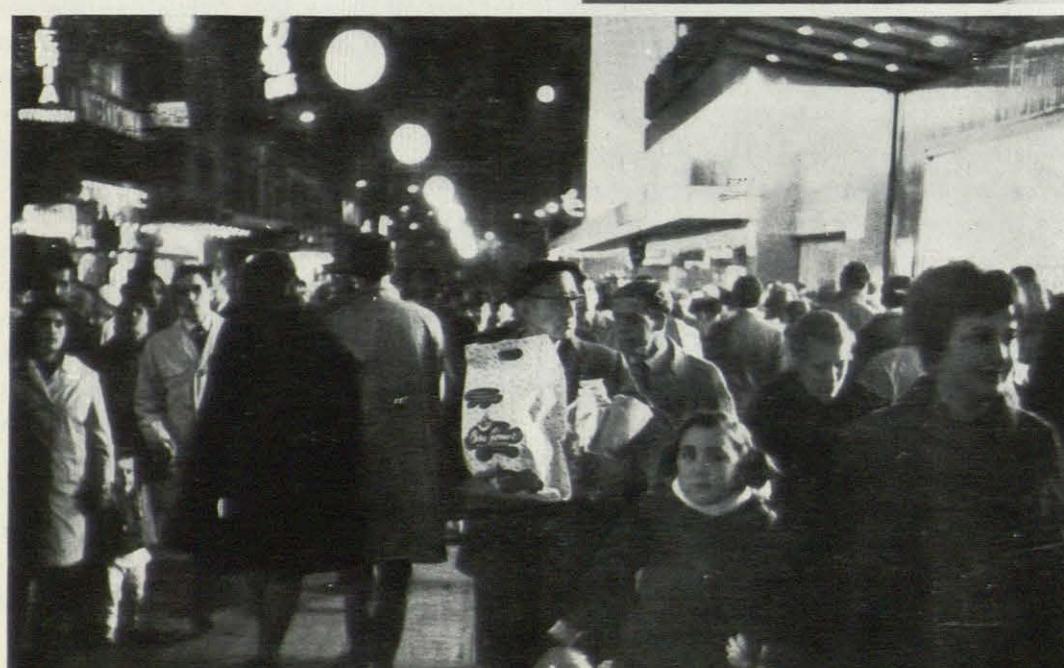
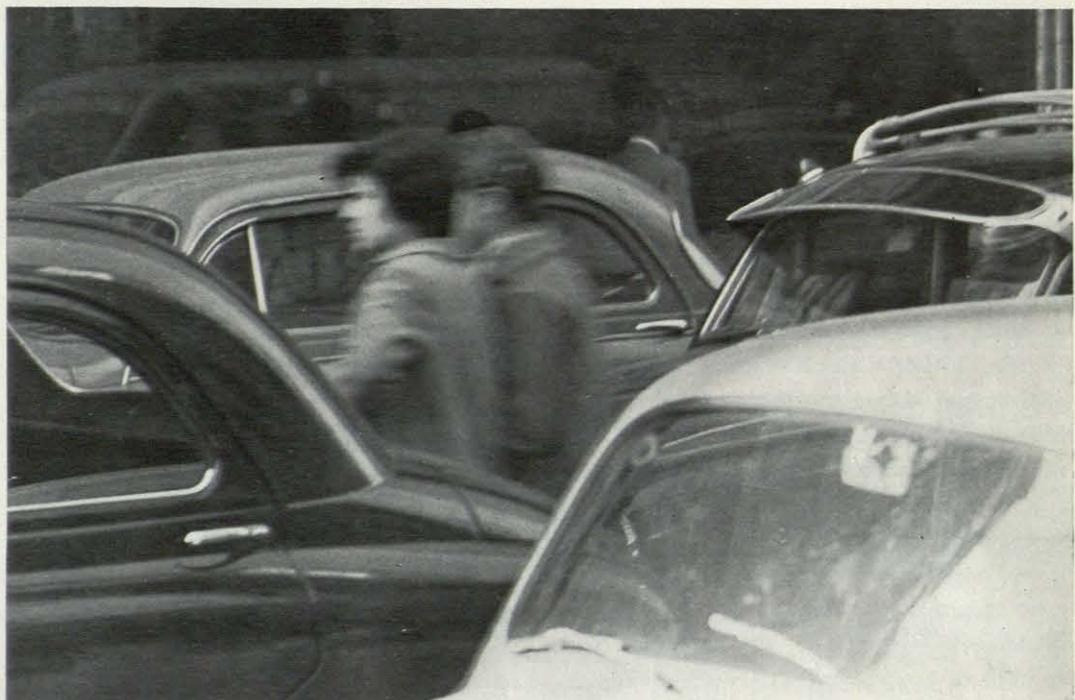


ble, por el tamaño y forma de las manzanas actuales. Entonces se podrían conseguir itinerarios completamente separados para vehículos y peatones, a la vez que aumentaba la escala del conjunto del trazado.

La experiencia de estas Navidades ha confirmado mis especulaciones previas sobre el tema, lo que me satisface. En efecto, la circulación por la Puerta del Sol de los automóviles ha mejorado mucho; los peatones—y han hecho pero que muy bien—han abandonado en gran número Carretas para optar por Espoz y Mina, tranquila y sin coches; la plaza del Callao se ha convertido en un fondo de saco, que ha resultado de gran

LA CALLE DE PRECIADOS SIN TRAFICO DE COCHES Y CON TRAFICO DE COCHES.

dada de la mitad de las actuales calles de nuestra ciudad, aquélla mejoraría en grado sumo, haciéndose más fluida y rápida. Suprimiendo, hablamos en esquema, por ejemplo, la circulación rodada de "una sí y otra no", resultaría que el tamaño de las manzanas había aumentado de escala; los cruces y puntos de conflicto, sobre ser menos, estarían más alejados entre sí; muchos semáforos sobrarían, etc. Pero es natural que esto que digo no sea viable, ni pueda hacerse así como así... Sin embargo, en los trazados viarios antiguos, caso del centro tradicional de Madrid, la cosa parece algo más realiza-



utilidad para cabecera de líneas de microbuses; la calle de Preciados ha resultado concurridísima.

¿Cuál ha sido la reacción de los madrileños en general y la de los comerciantes de la calle de Preciados, ante el corte de la circulación rodada? Parece que, como en los cosos taurinos acontece a menudo, hay división de opiniones. Unos aplauden mientras otros silban y patean. Aplauden los compradores y clientes y silban, según dicen, los comerciantes. Esto, al principio, francamente no lo entendíamos. Los primeros aplauden porque tienen más facilidades y comodidad para comprar. Los segundos silban porque este año han vendido menos



EL TRANSITO DE COCHES SUPRIMIDO HA DEJADO A LA VISTA DEFICIENCIAS DE PAVIMENTO QUE SE VAN A SUBSANAR.

géneros que los anteriores. Ambas cosas parecen contradecirse, aunque en realidad son perfectamente compatibles, si es cierta mi teoría que trata de explicarlas. El periodista Antonio Izquierdo, en un agudo e inteligente comentario titulado "Barricadas" (Arriba, 13-I-68), pone el dedo en la llaga al decir que lo que ocurre es que el corazón de la ciudad está enfermo y que la actuación municipal trata de curarlo antes de recurrir a un trasplante. Y ya sabemos que en las ciudades el nuevo corazón se coloca en otra parte de su organismo. Estoy completamente de acuerdo, añadiendo: Es posible que los comerciantes hayan vendido menos; pero también es posible que con automóviles en la calle aún habrían vendido menos. Casi quitaría lo de posible y diría: es seguro. Muchos madrileños han ido este año a efectuar compras a la calle de Preciados, aparte de por la comodidad, por la novedad. Por otro lado conviene decir que la mayoría de las personas que atravesaban la calle en automóvil no eran compradores de su comercio, sino más bien honrados madrileños que procedentes de Cuatro Caminos, es un decir, se dirigían a Usera o los Carabancheles. Lo que ocurre es que en Madrid se abren nuevas zonas de comercio y compra lejos de las tradicionales. La forma de salvar, si es que se puede, ésta no es otra, a nuestro juicio, que continuar con la actuación iniciada este año, y que no debe detenerse en el aspecto circulatorio, sino

complementarse con todos los demás para reorganizar, revitalizando, el sector.

Pensemos en el pavimento de la calle. El de la de Preciados es lamentable. Si era lamentable para los automóviles, no digamos para andar sobre él. La calzada, en alguna fotografía se aprecia, está pavimentada con loseta asfáltica, que tiene, a modo de remiendos, unos pegotes de hormigón del mismo material que, aunque entona en color, no consigue evitar el aspecto de chapaleta.

Si la calle quedase para el uso exclusivo del hombre andando, no cabe duda que habría que pavimentarla de nuevo, suprimiendo la calzada y convirtiendo toda su anchura en acera. Si se hace, queremos hacer una sugerencia. Nos agradaría mucho que —¡por favor!, como ahora se dice— no se pavimente utilizando esa horrible loseta de cemento que tanto se prodiga en nuestra ciudad y que parece ser el único material apto para este fin. En este aspecto estoy de completo acuerdo con el admirado compañero Chueca Goitia, y con cuanto dice en su artículo augural publicado en la prensa madrileña (Ya, 1-I-68). Deberíamos emplear algo más el granito en forma de losas en aceras y paseos. Un perfil cóncavo, con unos buenos absorbaderos para el agua de lluvia en el centro y un pavimento especial y cuidado que diese categoría y empaque a la calle. No hay que ir muy lejos para ver algunos posibles modelos. La Explanada, en

Alicante; la Avenida, en San Sebastián; "el marmolín", en Oviedo... Luego vendrían los bancos para sentarse, quizás algún estanque, un puesto de flores... Las fotografías que ilustran este comentario muestran el animado aspecto de la calle estas Navidades y el buen semblante de los madrileños que "han ido al centro de compras", aunque al parecer no han comprado tanto como hubiesen deseado los comerciantes. Pero se les ve cómodos, andando por la calle de su ciudad, que, estoy seguro, les parecería más cálida, humana, propia y entrañable.

Lo que posiblemente podría hacerse ahora es el estudio de unos itinerarios que, a través de calles reservadas exclusivamente para la circulación de peatones, pudiesen ser utilizados por éstos para, desde los distintos barrios, trasladarse a este enfermo centro de Madrid, que creo merece la pena intentar salvar. Es seguro que las calles que formasen los itinerarios que propugno, alcanzarían muy pronto importancia comercial y que serían utilizadas por muchos madrileños para pasear y andar, por el solo placer de hacerlo. Hoy en día, en nuestra ciudad, se debe renunciar a ambas acciones, antes que hacerlo en las insanas e incómodas condiciones obligadas; en calles con la indeseable promiscuidad de los vehículos de motor, ruidosos y pestilentes.

Si los recorridos resultasen para algunos largos y cansados, no creo que el caso debiera preocupar. Para después de las compras reparar las maltreras fuerzas en el corazón de nuestro Madrid, por los aledaños de la calle de Preciados que nos ha servido de motivo para hilvanar estas disquisiciones urbano-circulatorias, aún se puede hoy en día, y Dios quiera que sea por muchos años, disfrutar con el bacalao frito de Casa Labra; con los calamares, en ración o bocadillo de La Farola; con los champiñones de Vista Alegre; con los callos a la madrileña de casa "El Picardías"; con las patatas a la brava de La Casona; con los chanquetes de Gayango; con el caldo gallego de O'Pote; con el "montado" de jamón de Triana..., todo ello regado con el líquido elemento de Valdepeñas o Arganda. Y que nadie piense que me he extendido demasiado precisando lo que se debe ingerir en cada establecimiento. En esto de la gastronomía, es bien sabido, la especialización es importante y fundamental; y, cada uno, es cada uno.

J. P.