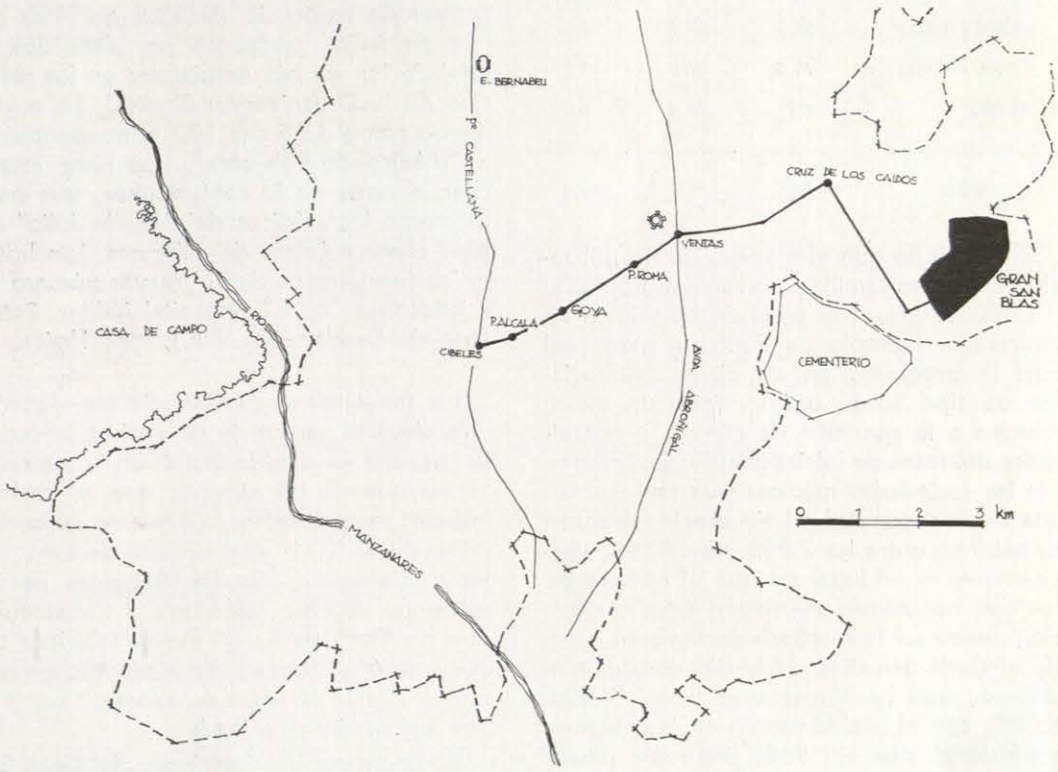
13 RELACION FUNCIONAL ENTRE EL BARRIO Y MADRID

Sobre el plano de una ciudad moderna se pueden reconocer dos tipos característicos de crecimiento: continuo y discontinuo:

El primero corresponde a un aumento de población lento y tiene su origen en iniciativas aisladas que construyen sobre un pequeño solar un corto número de viviendas; los bajos de estas edificaciones, generalmente libres, se destinan a locales comerciales, y en los solares intermedios aparecen edificios públicos (escuelas, etc.), hoteles, fábricas, etc. Así, han ido apareciendo un cierto tipo de barrios prolongación de la ciudad, pero que poseen una personalidad propia, adquirida a través del tiempo, ya que no son sólo habitación, sino también escenario de las funciones urbanas más típicas.

El crecimiento discontinuo de las ciudades está relacionado con un aumento excepcional de la población producido por la revolución industrial y su consecuencia: la emigración del campo a la ciudad. Este fenómeno, que comienza de forma masiva en Madrid hacia 1950, refleja sobre el plano un tipo de barrio muy diferente: se construyen en la periferia de la gran ciudad enormes promociones de viviendas, cuya característica más importante es la unifuncionalidad (habitar). El escaso espacio dedicado a otras funciones reduce estos edificios a lo que pudiéramos llamar barrios-dormitorios. Con esto se creyó que se resolverían los problemas de aglomeración y congestión de la gran ciudad. Sin embargo, nuestro primer acercamiento al estudio de uno de estos barrios, el Gran San Blas de Madrid, nos llevó a preguntarnos: ¿Hasta qué punto no sucede lo contrario? ¿En qué medida un barrio nuevo, de estas características, congestiona más el resto de la ciudad? ¿Qué relación tienen los barrios residenciales con las zonas industriales vecinas?

El tema concreto de nuestro trabajo es la descripción del grado de integración del barrio con la ciudad tradicional, para ver hasta qué punto es válida la zonificación de los planes generales de Ordenación Urbana. ¿Hasta dónde la zonificación basada en el aislamiento de las diferentes funciones urbanas (trabajar, habitar, circular, educar el cuerpo y el espíritu) no destruye la vida urbana?



Para tratar de descubrirlo nos hicimos las siguientes preguntas:

¿Qué relación existe entre las zonas industriales vecinas y las residenciales como el caso del Gran San Blas?

¿Qué grado de autonomía tiene el barrio con respecto a la ciudad global en cuanto a funciones comerciales, lúdicas, administrativas y laborales?

¿En qué medida los habitantes de un barrio nuevo unifuncional utilizan el centro y el resto de la ciudad?

¿Hasta qué punto la gran congestión de la ciudad continua no tiene su fundamento en la insuficiencia funcional de los barrios nuevos periféricos?

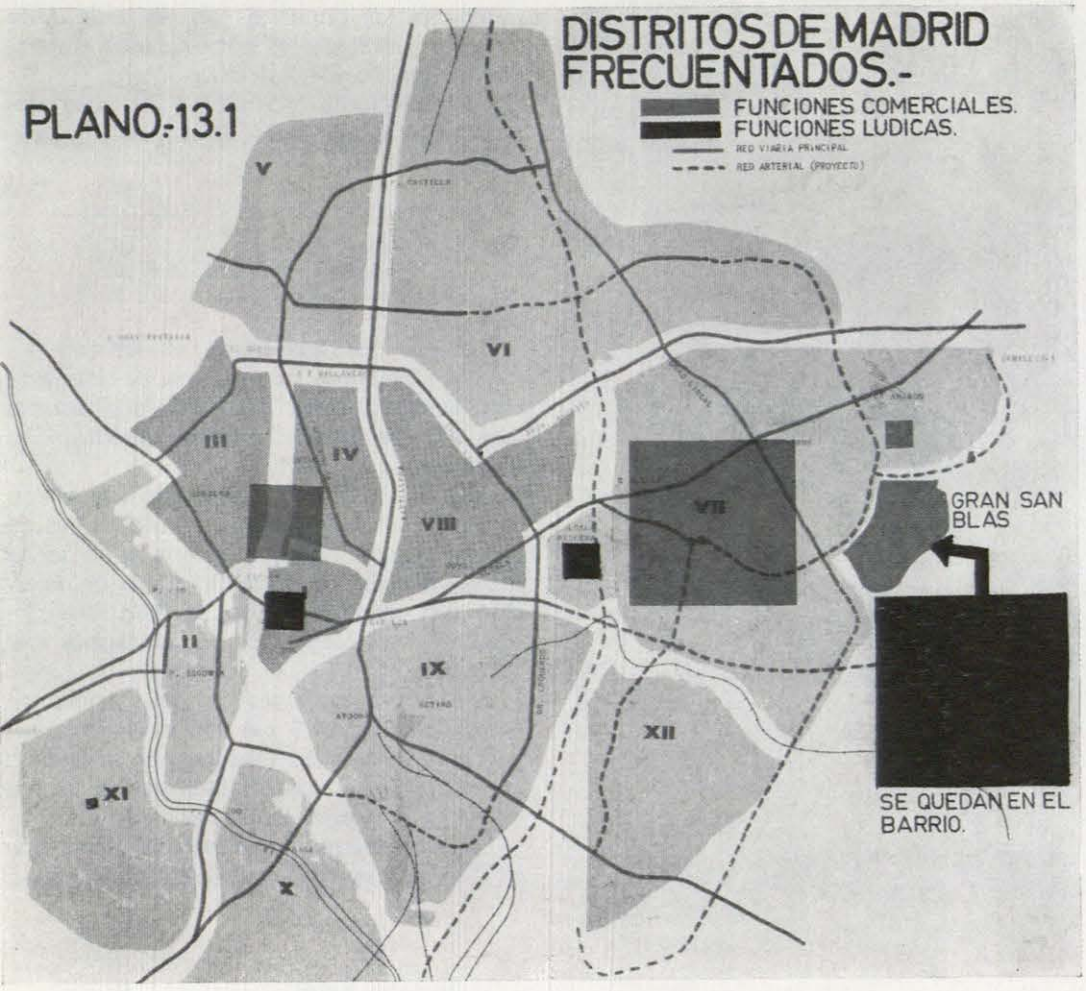
¿Qué repercusiones tendría en el futuro la creación de un barrio de 10.000 viviendas respecto al centro de la ciudad continua?

A medida que avanzaba el trabajo se pudo observar un tipo de relaciones muy importantes con el distrito Ventas, lo que nos llevó a la hipótesis siguiente:

¿En qué medida la multiplicación de barrios periféricos unifuncionales genera la aparición de centros "secundarios" de la ciudad en los límites de ésta? Nos referimos concretamente a la zona de la plaza de Roma y Cruz de los Caídos, siguiendo la carretera de Aragón como polo de atracción respecto a los barrios periféricos del Este de Madrid.

RELACIONES DEL BARRIO CON EL RESTO DE LA CIUDAD PARA LA SATISFACCION DE FUNCIONES COMERCIALES

Como en todo barrio de tipo unifuncional, advertimos en el Gran San Blas una falta de autonomía respecto al resto de la ciudad. Distinguimos tres niveles de compras: cotidianas, excepcionales (televisor, etc.) y el hecho abstracto, general, de comprar. Tratamos de analizar, a través de los resultados de la encuesta, el grado de autonomía o dependencia del barrio, localizando los centros de este último.



1 Compras cotidianas.

A la pregunta "¿Dónde compra usted los artículos de consumo diario?", respondieron así:

	%
En la parcela	58
En el barrio	28
Fuera del barrio	13

Teniendo en cuenta las características de este tipo de compras (su frecuencia y su peso) cabría esperar una total autonomía del barrio en este sector comercial. Sin embargo, un 13 por 100 de las amas de casa se desplazan diariamente para comprar artículos necesarios. ¿Buscan precios más bajos? ¿Buscan mejor calidad? ¿Prefieren simplemente comprar en otra zona? La ausencia de mercado, considerada por el 41 por 100 de los encuestados como la falta más importante del barrio, podría ser una de las causas determinantes de estos desplazamientos.

Aproximadamente 1.357 familias (unas 7.000 personas) se abastecen diariamente fuera del recinto del barrio.

2 Compras excepcionales.

Frente a lo cotidiano, lo excepcional, el artículo que se compra una vez y durará muchos años. Nos preguntamos a dónde se dirigen los habitantes del Gran San Blas para comprarlo y obtuvimos el siguiente resultado sobre cuatro objetos:

GRAFICO

	Lavadora %	*Televisor* %	*Gabardina* %	*Reloj de pulsera* %
En el centro de Madrid	24	37	44	38
En la zona comprendida plaza de Roma y Cruz de los Caídos	9	7	11	8
A un representante	10	11	—	—
En el Gran San Blas	11	12	7	1
No tiene o nulos	46	32	37	53

Aparece aquí una clara interpenetración entre el barrio y la ciudad. La importancia del Centro tradicional, en el caso de estos artículos, se debe quizá a su elevado precio que les confiere la connotación de compras "para siempre". Es preciso encontrar el modelo más conveniente y mejores facilidades de pago, y seguramente el barrio no ofrece tantas posibilidades como las grandes tiendas de la ciudad. En el caso de los electrodomésticos opera también una conexión, en sentido inverso del barrio con el Centro, cuando un representante se desplaza a vender, casa por casa, la lavadora o el televisor.

3 El hecho abstracto de comprar.

En tercer lugar, nos interesó la imagen local que los habitantes del barrio asocian con el hecho de "ir de compras", en general, sin referencia a ningún artículo concreto.

He aquí los resultados obtenidos de la pregunta "¿En qué parte de Madrid compra con más frecuencia?":

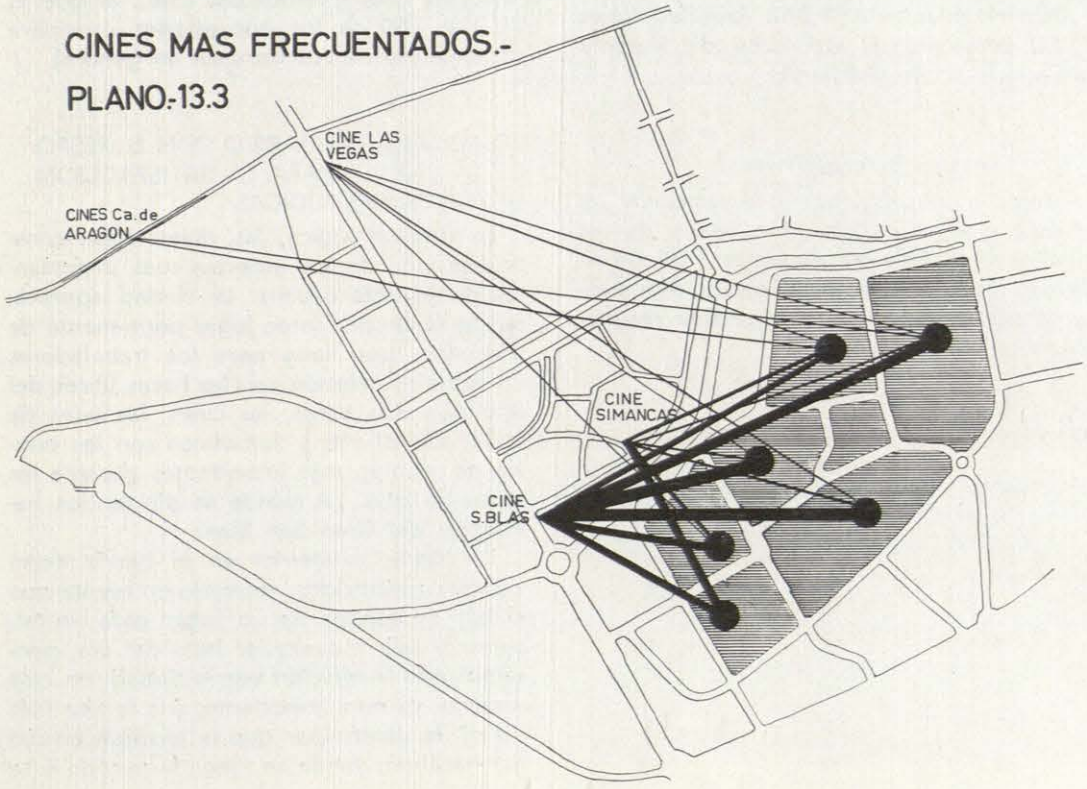
	%
Centro	14
Zona comprendida entre plaza de Roma y Cruz de los Caídos	78
Barrios cercanos (Simancas, etcétera)	5

La imagen abstracta de comprar, según esto, no está asociada con el barrio mismo. El placer de comprar y de ver tiendas, función típicamente urbana en una sociedad de consumo, proyecta a los habitantes del barrio en dirección al centro de la ciudad. Sin embargo, muy pocos llegan a él. Descubrimos un sector del que se hablará más adelante (el nuevo centro del Este), al que el 78 por 100 de los encuestados considera como centro de sus compras en general.

RELACIONES DEL BARRIO CON EL RESTO DE LA CIUDAD PARA LA SATISFACCION DE FUNCIONES LUDICAS

La función lúdica, las diversiones, constituyen uno de los aspectos más importantes de la vida urbana. La ciudad aparece, desde el campo, como lugar permanente de diversión, que tiene para los trabajadores un ritmo en relación con las horas libres del domingo. Los bares, los cines, las salas de baile, los billares y futbolines son los puntos de reunión más importantes durante las horas de ocio. ¿A dónde se dirigen los habitantes del Gran San Blas?

Los bares existentes en el barrio están siempre concurridos; teniendo en cuenta que el bar en España es un lugar para entrar, beber y salir a cualquier hora del día, pensamos que la relación barrio-ciudad, en este aspecto, es más importante, y a la vez más difícil de determinar que la localización del bar habitual, donde se juega la partida o se



toma café los domingos por la tarde. Sólo un 28 por 100 de los entrevistados respondieron que no iban al bar.

De la pregunta "¿Suele ir a los cines próximos o a los céntricos y otras zonas?", obtuvimos:

	%
No va nunca	39
Va los cines próximos	52
Va a otras zonas	9

Destaca, por una parte, el elevado número de personas que no van al cine. ¿Ha sido sustituida esta diversión, en nuestros días, por la presencia de la televisión en las casas?

A la vez un 52 por 100 afirmó que suelen ir a los cines próximos (no existen cines en el barrio); este hecho convierte a las zonas próximas en un importante centro de diversión con respecto al barrio (San Blas, Simancas y Las Vegas son los cines más frecuentados).

Finalmente los cines de otras zonas de Madrid reciben el 9 por 100 de los encuestados, sin duda, los sábados por la tarde o los domingos, únicos días en que se dispone de varias horas dedicadas al ocio.

Los desplazamientos a otras zonas de Madrid en función del cine se localizan así:

	%
Centro de Madrid	11
Distrito de Ventas	10

Aunque el centro sigue siendo un lugar tradicional de diversión, la zona comprendida entre plaza de Roma y Cruz de los Caídos, siguiendo la línea Ventas-Carretera de Aragón, que se constituye en segundo centro, absorbe gran parte del público, que en otros casos no se hubiera desplazado al primero.

En este mismo sentido, y en la misma dirección, aunque necesitaríamos hacer un trabajo más preciso de observación, cabe esperar que se produzcan desplazamientos hacia los clubs de jóvenes (inexistentes en el barrio), situados en el centro de Madrid.

Reproducimos a continuación nuestros datos sobre las posibilidades para la diversión en la zona comprendida entre plaza de Roma y Cruz de los Caídos:

	%
Bares	51
Billares	1
Juegos electrónicos	3
Cines	8
Sala de Fiestas Aragón	
Club Canciller	
Club Eolo	
Jardines Yuvana, etc.	

Finalmente queremos apuntar un tema que podría ser estudiado algún día en relación con la importancia de este centro secundario, "Nueva Puerta del Sol" para los

barrios del este de Madrid. En la Nochevieja, noche de diversión por excelencia, se produce una desbandada general hacia la ciudad, símbolo de la juerga, de tal modo que la plaza de Roma ofrece en las primeras horas del año el espectáculo único de la ciudad hecha diversión, en contraste con los barrios exteriores, casi vacíos y por ello más aburridos que nunca.

RELACION DEL BARRIO CON EL RESTO DE LA CIUDAD PARA LA SATISFACCION DE FUNCIONES ADMINISTRATIVAS

Otro tipo de funciones que interrelacionan el barrio con el centro de la ciudad son las que se refieren a la vida administrativa. Como señalamos más arriba, uno de los elementos que caracterizan al desarrollo discontinuo de las ciudades es que los grandes barrios creados en su periferia están concebidos como residenciales y, por tanto, apenas aparecen en ellos edificios públicos, oficinas, etc. No obstante, las múltiples necesidades administrativas hacen depender al barrio de diferentes sectores de la ciudad.

Podríamos preguntarnos dónde obtienen los habitantes de San Blas ciertos certificados o documentos tales como:

Certificados municipales	Ventas
Carnet de identidad	"
Pasaporte	Centro
Certificado de Penales	"
Seguridad Social	"

Aun con esta pequeña muestra aparece clara la dependencia del barrio respecto a la ciudad localizada en dos sectores principales: Centro y distrito de Ventas. Conclusión que prueba una vez más una de las hipótesis que habíamos planteado al principio: En el Gran San Blas no encontramos un barrio con autonomía real. Ni pensamos que sea conveniente. La unidad de la ciudad sólo puede ser un hecho con la interdependencia mutua entre sus partes. No obstante, el Gran San Blas debería tener funciones que atrajeran a personas de otras zonas de Madrid (esto sólo se produce en el caso del Ambulatorio del I.N.P. del Gran San Blas).

CONSIDERACION ESPECIAL DE LA RELACION DEL GRAN SAN BLAS CON LA ZONA INDUSTRIAL DE CANILLEJAS Y CON EL DISTRITO VENTAS EN CUANTO A LA FUNCION PRODUCTIVA

El norte de Madrid, carretera de La Coruña, Generalísimo, el Oeste, Rosales, Palacio son las zonas privilegiadas:

Su altitud, clima, paisaje configuran una textura social acomodada y ascendente:

Hacia el Sur y el Este la situación es muy otra y ello permite planificar con libertad zonas industriales, así las más importantes de Madrid, Villaverde, Legazpi, Canillejas. Esta última es una de las planificadas y urbanizadas por el Ayuntamiento y para la que se exige dedicación íntegramente industrial.

Esta limita con la carretera de Aragón y García Noblejas.

Alrededor de ella se sitúan los barrios de la Obra Sindical del Hogar, San Blas, Gran San Blas, Grupo Francisco Franco, Barrio de Simancas, Grupo Hermanos García Noblejas, U.V.A. de Canillejas. Así se realizaría la idílica perspectiva del trabajo al lado de la residencia.

La zonificación es rigurosa cercanía, pero no mezcla de la residencia con el lugar de trabajo considerado insaluble y, en otro nivel, cercanía de la ciudad, pero no fusión con ella.

Esta zonificación suministra los justificativos normales y da respaldo ficticio a una vida de la clase obrera que se quiere, en realidad, segregar en una localización física apendicular y periférica a esa gran ciudad.

Frente a estas previsiones se plantea nuestra investigación sobre el barrio en una primera preencuesta que da ya unos resultados totalmente en desacuerdo con aquéllas, es decir, hay relativamente poca gente del Gran San Blas que trabaja en la zona industrial de Canillejas. (Aquí se presenta un tema de investigación futura e importante cual sería conocer con precisión la procedencia real de los obreros de dicha zona, las densidades por hectárea de puestos de trabajo.)

Unas apreciaciones a simple vista en días y horas laborables en esta zona industrial demuestran lo gratuito de la afirmación que habla de incompatibilidad de vivienda-industria en función de ruidos, humos, etc. Estos, en realidad, sólo son producidos por un número limitado de factorías que conviene aislar; son muy escasos en Canillejas: el aire que allí se respira está menos contaminado que el del centro de Madrid.

Un 31,5 por 100 de la población activa del Gran San Blas trabaja en el distrito V (Ventas). Dado que la amplitud de este Distrito es notable, englobando casi una ciudad dentro de Madrid, con su línea dorsal siguiendo la carretera de Aragón, hemos hecho un desglose procurando delimitar varias zonas significativas:

CUADRO DE LOCALIZACIONES DE PUESTOS DE TRABAJO EN EL DISTRITO V

	%	
Zona industrial de Canillejas	9,5	
Gran San Blas	5,3	
Zona de la carretera de Aragón	4,3	13,9
Zona de Ventas y Barrio de la Concepción	6,4	
Zona de Manuel Becerra y Doctor Esquerdo	3,2	
Zona de Barajas y Aeropuerto	1,4	
Distrito V, sin especificar localización.	1,4	
TOTAL	31,5	

Vemos, por tanto, que mientras la zona industrial de Canillejas ocupa sólo a un 9,5 por 100, las zonas de carretera de Aragón, Ventas y Manuel Becerra totalizan un 13,9 por 100.

Es decir, incluso a la escala de Distrito de micro-ciudad dentro de la ciudad global, fracasa la concepción primaria de la zona residencial obrera planeada con centros de trabajo cercanos.

La ciudad moderna se tercializa; el comercio, las oficinas, etc., ocupan a un número creciente de personas. A este respecto es significativo tanto el 5,3 por 100 que trabaja en el mismo Gran San Blas, donde sólo hay puestos de empleo en tiendas y algún pequeño taller, como el elevado porcentaje que lo hacen en el centro donde predomina el terciario.

La zona de Barajas engloba a un pequeño tanto por ciento (1,4) que no sería mayor que el de otras zonas industriales, Legazpi por ejemplo, más alejadas.

En resumen: ni el distrito polariza una mayoría de puestos de trabajo ni dentro de éste las zonas cercanas previstas arrojan los porcentajes esperados por algunos planificadores.

UN NUEVO CENTRO DE MADRID

Queda, por último, el planteamiento de un fenómeno totalmente imprevisto por los realizadores del proyecto, y que es muy importante de destacar. Según el resultado de los cuestionarios se observa que lo mismo que ocurría en el caso de atracción comercial y lúdica, la zona Ventas-plaza de Roma relega a segundo término el centro clásico (al que no obstante deberán ir para la resolución de gestiones administrativas) y se constituye, como ya dijimos, en un segundo centro comercial de tipo lineal que une la plaza de Roma con las calles de Arturo Soria y Hermanos García Noblejas. Es importante hacer hincapié en este asunto, tanto por lo imprevisto de su creación como por el auge que toma en la actualidad y que lo convierte en amortiguador de los efectos de los nuevos barrios creados al este de Madrid, uno de los cuales es el Gran San Blas.

Necesitamos una investigación más amplia para explicar los motivos de este fenómeno. ¿Por qué el centro de la ciudad no es ya el centro comercial único para el barrio del Gran San Blas?

Si este Centro secundario ha sido capaz de frenar el movimiento del comprador desde el barrio al centro de la ciudad, supusimos que debería poseer las características de suficiencia y diversidad necesarias a todo centro comercial (a pesar de su origen espontáneo).

He aquí una descripción cuantitativa de

los comercios existentes en este segundo centro:

Grandes Almacenes	5
Mercado	1
Alimentación	49
Confecciones	67
Zapaterías	34
Muebles	17
Electrodomésticos	14
Relojería y Joyería	14
Perfumería y Droguería	11
Bancos	10
Peluquería de Caballeros	7
Ferreterías	6
Garajes	6
Bolsos	5
Tintes	5
Opticas	5
Estancos	5
Fábricas de Churros	4
Carbones	4
Lotería	3
Papelería-Librería	3
Fotografía	3
Accesorios de automóviles	3
Colchonerías	3
Quinielas	2
Jugueterías	2
Alquiler de automóviles	1
Auto-escuela	1
Imprenta	1

Una investigación sistemática nos llevaría a descubrir en este centro dotaciones comerciales en cantidad equivalente, tal vez, a las de una ciudad de más de 300.000 habitantes. (El Distrito de Ventas se aproxima a 500.000).

La estructura urbanística que está adoptando este distrito está basada en la carretera de Aragón, que lo atraviesa como una espina dorsal a lo largo de la cual se va polarizando poco a poco.

Esta realidad, si continúa la tendencia actual, llegará hacia la zona de Pegaso y continuará posteriormente hasta Barajas, para atravesar en su día Torrejón de Ardoz y llegar hasta Alcalá de Henares.

Por ahora el tramo Cruz de los Caídos-plaza de Roma comienza a congestionarse, al igual que ocurrió anteriormente con la calle de Alcalá.

La observación del tráfico en esta vía muestra que es ya a todas luces excesiva para su capacidad; compuesto en gran parte por las camionetas que enlazan con estas nuevas barriadas, nos induce a pensar en la magnífica solución que hubiese sido el prever este incremento de necesidades proyectando una vía de diferentes niveles, aprovechando el inferior para Metro, otro intermedio para tráfico rápido, transportes, etcétera, y el superior de superficie para tráfico lento, aparcamiento y peatones, creando así una vía de comunicación en consonancia con la importancia que ha adquirido, aliviando la actual congestión y facilitando la conexión de otras nuevas barriadas con sus respectivos polos de atracción.

LA PUERTA DEL SOL DEL ESTE DE MADRID. LA PLAZA DE ROMA FORMA PARTE DEL GRAN SAN BLAS

Es necesario empezar por algún lado para observar un sector desconocido de la realidad. Sobre todo cuando esta realidad parece tan compleja, a simple vista, que sería fácil pasar la tarde escuchando, con asombro, el discurso ininterrumpido del vendedor de barajas. Había que alejarse, tomar una cierta distancia, y observar el conjunto desde un lugar más tranquilo, el bulevar de Francisco Silvela hacia el Norte, por ejemplo.

La primera impresión que ofrece la plaza es de movimiento casi continuo, algo así como una noria en las atracciones de una verbena. Desde aquí se ve, a veces, el eje material de ese movimiento, un espacio circular que aún recuerda, con sus jardincillos y sus árboles, su origen primitivo de pequeño jardín público en el centro de la plaza. Hoy ya no es eso. Me hubiera gustado llegar hasta allí y descubrir el significado de esa columna de piedra rematada por una gran estrella. Si es un monumento a alguien, el homenajeado ha tenido poca suerte: es muy difícil fijarse en él, dado el ritmo vertiginoso del tráfico y el bullicio de las aceras. En realidad, el espacio central funciona hoy exclusivamente como un "rond about", una de esas casi maniáticas construcciones británicas en las encrucijadas. Y es que la plaza es, fundamentalmente, una encrucijada. La ciudad tradicional y los nuevos sectores residenciales e industriales de Madrid se unen aquí, mostrando un ejemplo vivo de las múltiples interconexiones en que consiste la totalidad de la vida urbana. Por aquí pasan, o aquí acaban, muchos de los autobuses de la ciudad: "Todos los autobuses de Madrid, menos unos pocos", me dice el camarero. Hay también una estación de Metro. De la misma plaza o de sus inmediaciones salen los otros autobuses y las "camionetas" hacia los diferentes barrios del este de Madrid (San Blas, Simancas, La Elipa, Necrópolis, Barajas, etc.).

La encrucijada sorprende por su diversidad. Desde aquí puedo ver un sector de acera, que ocupa escasamente una semicircunferencia, dominado por construcciones modernas. Sus límites son una iglesia de ladrillo rojo y las oficinas de un Banco. Por las mañanas hay cuatro o cinco puestos de flores. Unas pocas personas salen de la iglesia, algunos niños compran helados antes de entrar en el parque; hay un estanco más lejos, un puesto ambulante de libros y una cerillera al final. No sé por qué apenas hay gente en este sector. Podría considerarlo desierto, a pesar de que algunas personas se acercan a un cine pequeño o a la parada de las camionetas hacia la avenida de Gómez Ulla. Resulta desierto y silencioso en contraste con el espectáculo que ofrece la otra mitad de la plaza. Desde las mesas de este otro lado del bulevar, donde mucha gente bebe cervezas y horchatas, esta mitad "viva" de la plaza tiene algo de zoco árabe o de vieja feria castellana.

En torno a las dos entradas del Metro, a ambos lados de la calle de Alcalá, hay un intenso palpitar de vida. Varios hombres, apoyados en la baranda, esperan a alguien o contemplan con profunda calma lo que pasa: en la plaza, a uno y otro lado, se bebe, se compra, se ríe, se vive. Los vendedores ambulantes extienden en la acera sus mercancías, sobre mantas de diversos colores, y gritan de cuando en cuando para atraer la atención de los posibles clientes: bolígrafos, encendedores, monederos y carteras para documentos, peines alemanes irrompibles, abanicos, transistores "made in Japón", gafas de sol, etc. Las gafas de sol atraen muchos compradores. El vendedor ofrece un par de gafas con cristales polaroides como espejo en la prueba. Quise saber si tenían un nombre especial y la respuesta fue: "Ciento noventa pesetas." Sin duda, para ser un buen comprador hay que saber mucho, hasta un lenguaje. El vendedor sabe el suyo y conoce bien su oficio: ofrece la mercancía, discute las ventajas del producto, habla con el cliente sin prisa, y acepta de buen grado el regateo, como concesión psicológica al comprador.

Hay además un puesto en cuyo toldo puede aún leerse "almendras", pero que hoy vende objetos de diverso tipo, por ejemplo soldaditos de materia plástica en color, a dos pesetas. Se venden helados en dos quioscos y desde una máquina automática situada a la puerta de un bar. Dos puestos de periódicos, donde mucha gente compra un periódico de la tarde y unas pocas revistas ilustradas.

En la parte interior de la acera, junto a los bares, se distribuyen una serie de funciones: varias cerilleras, vendedores de lotería, limpiabotas (hay dos en el espacio de un metro) que se afanan en acabar con un cliente para atender al que ya espera.

Los bares son, en cualquier caso, punto de parada obligado. Sólo en este sector se concentran siete, aunque habría que contar casi otros tantos, muy cerca, en las calles que confluyen con la plaza. Cerveza, tapas de todas clases, mariscos, etc. La barra del bar es el elemento más importante. Se podría decir que estos bares son sólo una barra, en torno a la cual se agrupan muchos hombres con camisas de color, sin chaqueta, algunas mujeres con vestidos de verano. Están aquí de paso; quizá es sólo una etapa en un recorrido por varios bares. Son tan diferentes de aquellos cafés tradicionales con salón y sillas de terciopelo, donde se podía pasar la tarde meditando, con un café con leche, que parecen de otro mun-

do. Allí se consumía tiempo y aquí se consume cerveza o un disco, por unas monedas, o se juega por un rato con el "boxing".

Este semisector de vida acaba prácticamente en la confluencia de la plaza con la calle Ramón de la Cruz. Aquí se anuncia por un altavoz la "Gran Rifa de Santurce", "dos Dodges-Dart", así reza el anuncio, sobre uno de los coches del sorteo. Paradójicamente, a pesar de la apariencia magnífica del coche, nadie parece interesado en probar fortuna. En estos momentos más de cincuenta hombres se concentran en torno a un charlatán, situado junto a la parada del autobús de Simancas. "¿Cómo ganar el café a su amigo?" y sigue una demostración con una baraja especial, en la que el caballo de oros aparece donde se desea. "Y si usted le quiere ganar también la copa..." Las barajas se venden muy de prisa a cinco pesetas. ¿Quién no puede pagarse este placer de sorprender con algo nuevo, de poseer la clave del engaño por un rato?

En este sector de la plaza, en este nuevo centro del este de Madrid, se vive en presente, por el placer de vivir. Grupos de chicos y chicas, algunas parejas, se dirigen sin demasiada prisa al Club Ayala—"baile en la terraza, sólo por las tardes"—, otros recorren los bares, se acercan al cine, se paran en los diversos puestos a comprar o a ver; todos aprovechan estas horas de libertad para sentirse vivir entre la vida, nunca entre las paredes de su casa.

Los productos y actitudes más típicos de una cultura se concentran en este punto espontáneamente, de manera anárquica, puesto que no se adapta a ningún plan establecido, pero seguramente con una lógica interna que sería necesario descubrir, a partir de esta manifestación de vida que bulle en la plaza. Como en la pintura de una feria castellana que hace Carpentier en su "Camino de Santiago", hay aquí un afán de vivir viendo la vida, de huir de la soledad y de estar juntos, aunque el transistor japonés ha sustituido al mito del oro americano.

14 EL TRAFICO GRAN SAN BLAS-MADRID

LA RED VIARIA

El barrio del Gran San Blas dispone de una red destinada al tráfico rodado de 7.840 metros, con ancho de calzadas de 10 m. y muy escasamente provista de aparcamientos.

Su trazado no parece tener otra intención que la de dividir el terreno en seis unidades de vivienda y un centro cívico-comercial, puesto que no se aprecia en ninguna de las vías un tratamiento especial en anchos de calzada, en separación de sentidos o en un especial acondicionamiento para el estacionamiento de vehículos que las diferencie de las restantes vías y sirva como base para una clasificación en distintas categorías o usos; en algunas zonas las calzadas siguen las curvas de nivel; sin embargo, en otras siguen las líneas de máxima pendiente, por lo que tampoco puede deducirse que el diseño de la red sea una consecuencia de la topografía del terreno, la cual, por otra parte, no impone condicionamientos especiales, puesto que, salvo en contados puntos, las pendientes no pasan del 4 por 100.

En el interior de casi todas las unidades de vivienda existe una red viaria secundaria, con una longitud total de 2.340 m., cuyos anchos de calzada oscilan entre 2,5 m. y 10 m. y cuyas características varían totalmente de una unidad a otra, adivinándose, sin embargo, en todas ellas la misma intención: evitar las interferencias de vehículos y peatón, lo que se consigue unas veces por la disposición de la vía en fondo de saco, de forma que ninguna de ellas atraviesa la unidad de viviendas, y otras veces con un trazado tortuoso y giros esquinados en los que un vehículo difícilmente puede pasar de 20 kilómetros a la hora, sin peligro de dejar las ruedas en los ángulos del bordillo. En algunos puntos de esta red secundaria están previstas plazas de estacionamiento, pero muy escasas en relación al número de viviendas; es evidente que cuando se proyectó el barrio existían pocos vehículos y no fue previsto el auge que éstos iban a tomar en el plazo de pocos años; el movimiento de vehículos, salvo en contados puntos de la red, es muy escaso; los habitantes del barrio acostumbran a caminar tranquila y despreocupadamente por la calzada.

Dos vías importantes bordean el barrio en sus costados NE. y SE.: la futura vía de enlace con la zona industrial de Canillejas, y Hermanos García Noblejas, prolongación de Arturo Soria; a ambas vías tiene salida la red interior, y por la última de ellas enlaza su tráfico con el resto de Madrid, dirigiéndose hacia la plaza de Castilla por Arturo Soria, y desde el cruce de esta calle con la carretera de Aragón, y siguiendo ésta, hacia la plaza de Roma y el centro de Madrid; con las zonas al sur de la población no existe comunicación directa.

Las comunicaciones con el resto de Madrid se efectúan fundamentalmente por las líneas de autobuses 38 y 48, que hacen los trayectos plaza de Roma-San Blas y San Blas-Pueblo Nuevo, y las líneas de tranvías 70 y 75, que hacen los trayectos San Blas-plaza de Castilla y San Blas-Ventas, el último de ellos de muy escasa importancia para las comunicaciones del barrio. Existe, por último, una "camioneta" que enlaza San Blas con la zona industrial de Canillejas y plaza de Roma.

MOTORIZACION DEL BARRIO

El recuento de vehículos estacionados durante la noche en las distintas parcelas del barrio se ha realizado en tres días distintos.

a Noche entre dos días laborables.
b Noche entre día laboral y festivo.
c Noche entre día festivo y laboral.

El índice de motorización del barrio es de 9,05 turismos por cada cien viviendas, o bien 18,10 turismos por cada mil habitantes (5,034 persona por vivienda); por lo que respecta al total de vehículos los índices son 13,70 vehículos por cien viviendas, o bien 27,40 vehículos por mil habitantes.

Estos índices se encuentran bastante por debajo del índice de motorización correspondiente a Madrid: 74,44 turismos por mil habitantes en 1966; si se analiza la curva de crecimiento del índice de motorización madrileño (gráfico núm. 14-1) se observa un tramo de crecimiento a ritmo muy pronunciado que comienza en los años 57 a 60; al pie de este tramo de fuertes pendientes se encuentra precisamente el índice que corresponde al barrio.

El análisis de los índices de motorización correspondientes a los grupos de distintas categorías de ingresos económicos ha dado el resultado que se refleja en el gráfico número 14-2; el grado de motorización en turismos permanece casi estacionario para ingresos familiares entre 7.000 y 10.000