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

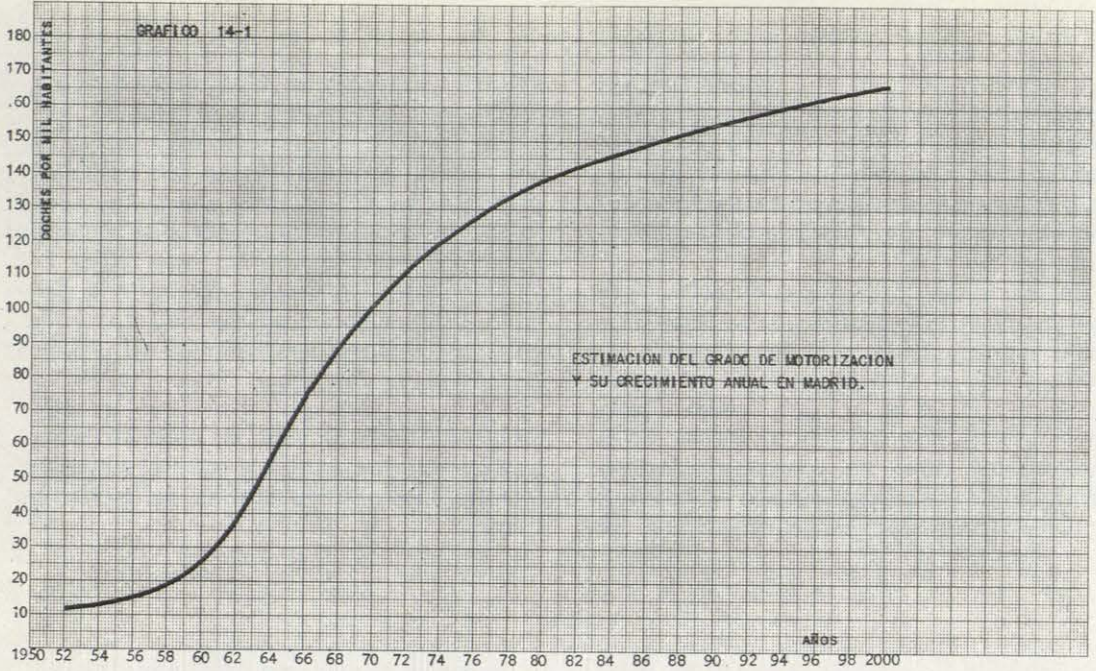
El recuento de vehículos estacionados durante la noche en las distintas parcelas del barrio se ha realizado en tres días distintos.

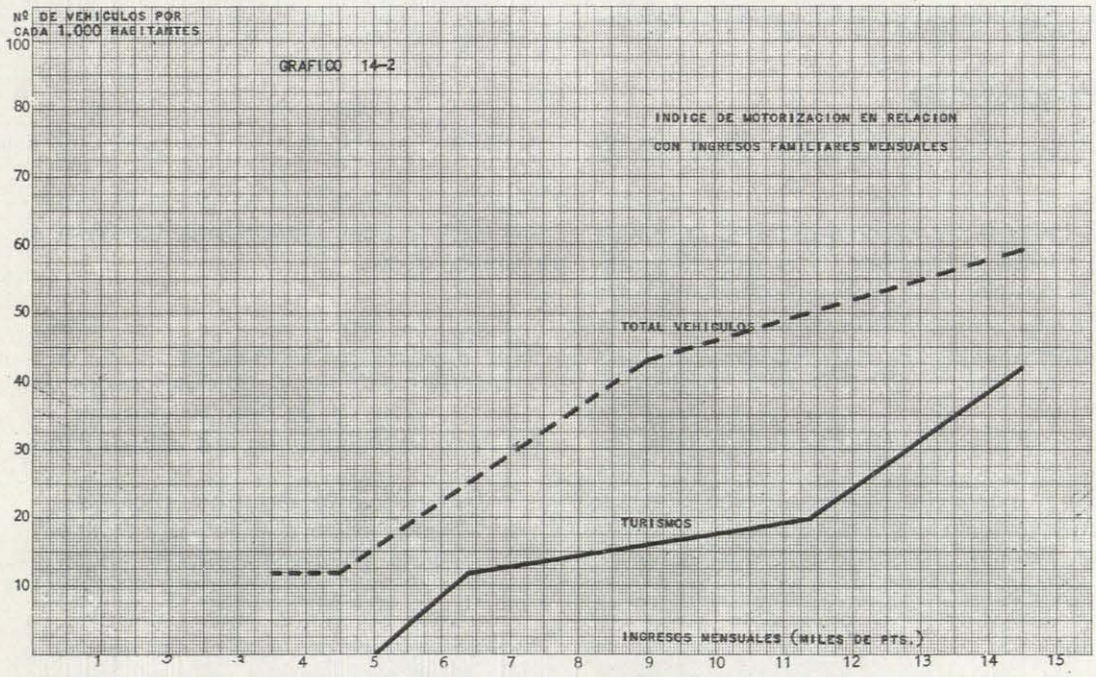
a Noche entre dos días laborables.
b Noche entre día laboral y festivo.
c Noche entre día festivo y laboral.

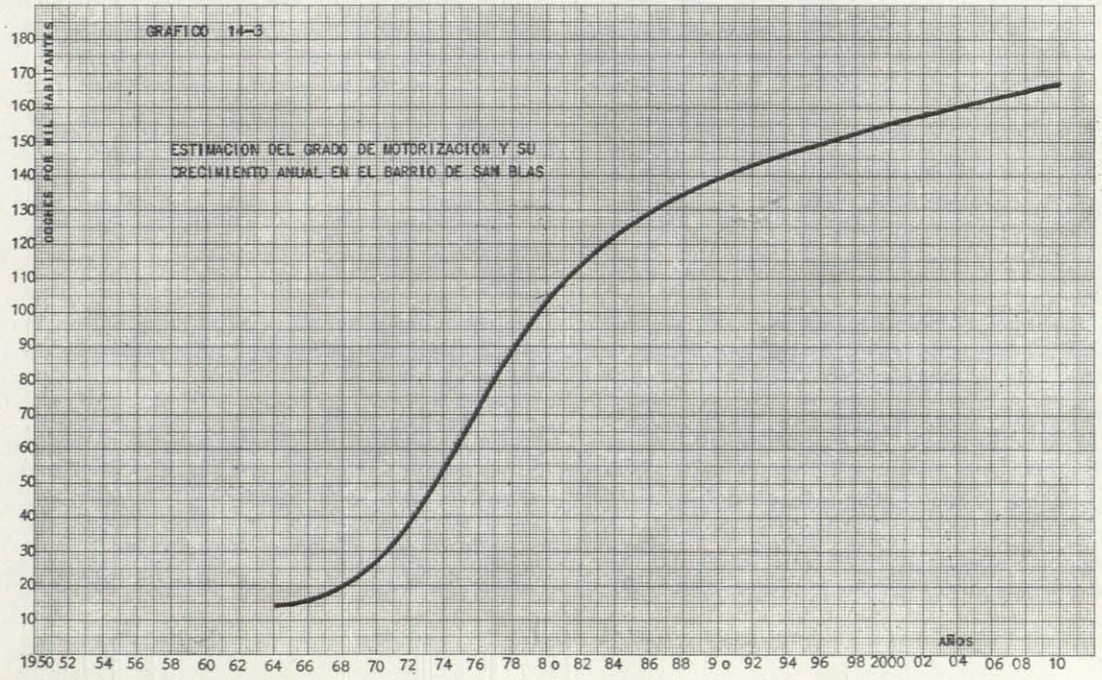
El índice de motorización del barrio es de 9,05 turismos por cada cien viviendas, o bien 18,10 turismos por cada mil habitantes (5,034 persona por vivienda); por lo que respecta al total de vehículos los índices son 13,70 vehículos por cien viviendas, o bien 27,40 vehículos por mil habitantes.

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







pesetas mensuales, alcanzando para esta última cifra un índice comparable a la media del barrio, 18 turismos por mil habitantes; a partir de este punto se registra un incremento creciente de la motorización de ritmo paralelo al producido en Madrid a partir del año 57, fecha en que alcanzó el índice madrileño una cifra semejante a la actual del barrio.

Si se compara la media de ingresos familiares del Gran San Blas, aproximadamente 8.000 pesetas mensuales, con la media de Madrid, se puede señalar un retraso en años de la primera sobre la segunda comparable al que existe en los respectivos índices de motorización.

En ausencia de datos sobre número de vehículos en San Blas en los últimos años que permitan la proyección al futuro del índice de motorización, podemos apoyarnos en los supuestos anteriores y proyectar con alguna aproximación la motorización del barrio comparativamente con la de Madrid, si hacemos la simplificación de suponer paralelo el crecimiento de la renta en todos los grupos económicos; el índice de motorización de San Blas (gráfico núm. 14-3) debería aumentar en los próximos años con el mismo porcentaje de crecimiento de la capital en los últimos nueve años. Teóricamente este porcentaje de crecimiento (29,5 por 100 anual) debería ser superado en San Blas al introducir una corrección ajena en sí al grado de motorización; este índice, calculado en relación al número de habitantes, sufre un aumento al disminuir el número de personas por hogar, que actualmente en San Blas es un 20 por 100 superior al que corresponde a Madrid, al cual es de esperar se aproxime lentamente en los próximos años.

MIGRACIONES LABORALES Y GENERACION DE VIAJES

Aunque la motorización del barrio habrá de aumentar a alto ritmo en los próximos años, el número de vehículos que existe ahora es insuficiente para estudiar las motivaciones y destino del tráfico de una forma que sea representativa para todo el conjunto de la población allí residente. Así, se ha creído preferible estudiar el destino y generación de tráfico que ha de producir San Blas analizando el movimiento de las personas desde el barrio a los lugares de trabajo y regreso; los viajes por motivos profesionales producen en una zona urbana de carácter residencial las horas punta de máxima concentración de vehículos.

El movimiento diario de viajeros en los transportes públicos que unen el barrio al resto de la ciudad se refleja en los gráficos números 14-4, 14-5 y 14-6; el 70 por 100 de los viajeros en estas líneas de transporte tienen su origen y destino en San Blas: las horas punta en las tres se registran de

siete a nueve de la mañana y alcanzan las siguientes cifras:

	Línea	*7-8 hora*	*8-9 hora*
Autobús ...	38	1.640	2.000
Autobús ...	48	1.520	1.425
Tranvía ...	70	3.040	3.920
TOTALES ...		6.200	7.345
Viajeros con origen en San Blas.		4.340	5.140

(Datos facilitados por la E.M.T.)

El máximo de salidas de viajeros, 5.140, se produce entre ocho y nueve de la mañana.

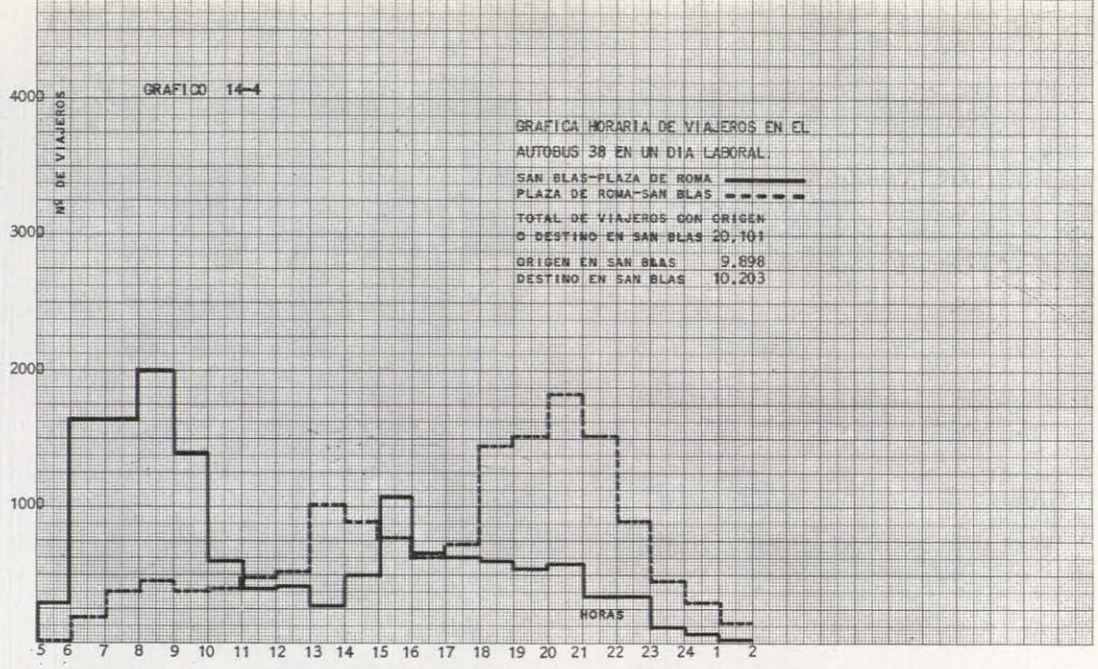
Los resultados obtenidos de la encuesta que incluyen además otros medios de locomoción y cuyas horas aparecen adelantadas sobre las anteriores por referirse a la salida del hogar (gráfico núm. 14-7), ofrecen completo el cuadro de viajes por motivos laborales; la hora punta se produce entre seis y media y siete y media de la mañana, con un máximo de 7.025 viajeros; sin embargo, como puede apreciarse en el gráfico, hay una media hora en la que se registra una intensidad bastante mayor: 9.150 personas por hora.

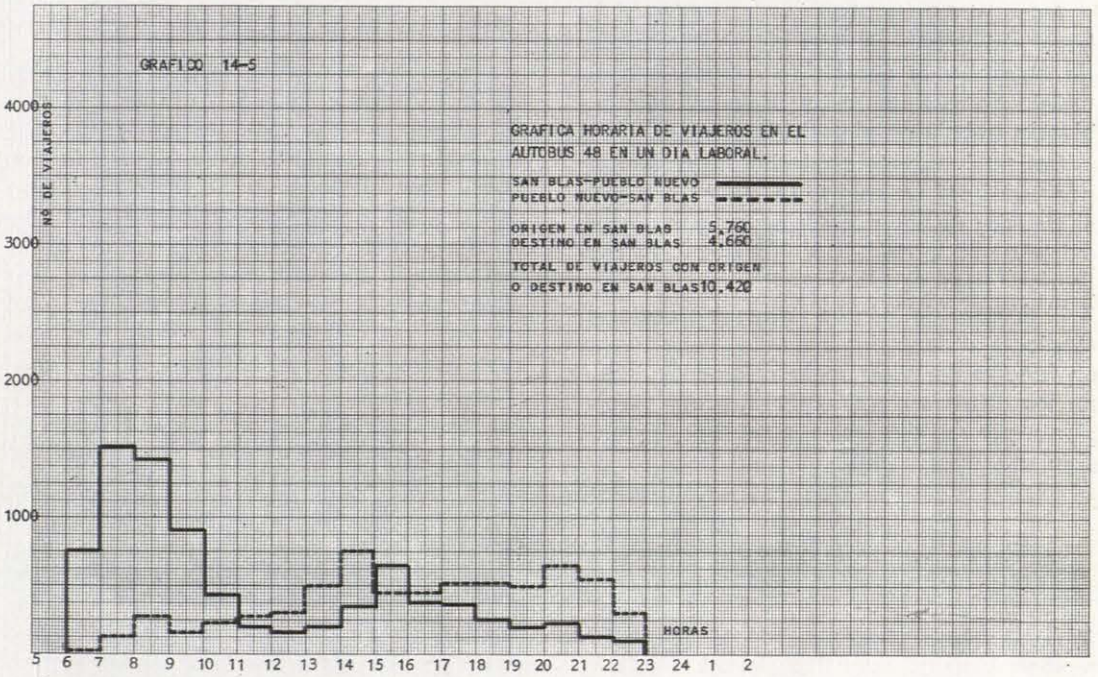
Los medios de transporte utilizados por los residentes en San Blas, expresados en porcentajes del total de personas que ejercen sus actividades fuera del barrio, son los siguientes:

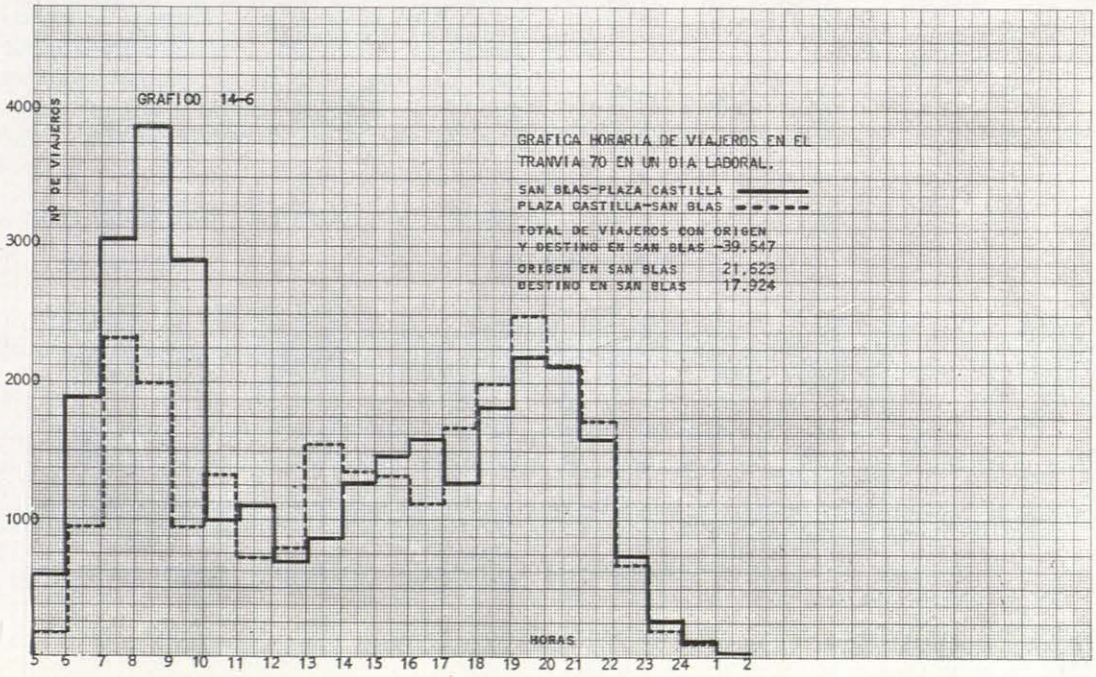
	%
Transportes públicos de superficie	57
Metro	28
Autobuses de la Empresa laboral	5,5
Vehículo propio	5,5
A pie	3,0
Otros medios	1,0
TOTAL	100

La preferencia se dirige claramente a transportes públicos de superficie, y en especial hacia las líneas de autobuses, si bien hablar de preferencia en este caso no parece muy justificado, dado lo poco que hay para elegir; el alto porcentaje con que interviene el ferrocarril Metropolitano, a pesar de no tener línea directa con el barrio, sugiere que si en el futuro éste prolongase sus líneas hasta San Blas, tal como está previsto con la línea que desde la Moncloa, por Cea Bermúdez y María de Molina, ha de llegar hasta el Gran San Blas, una gran masa de viajeros se decidirían por él, abandonando los transportes de superficie.

A fin de poder estudiar en qué zonas de la ciudad trabajan los habitantes del barrio, se ha clasificado Madrid en zonas, en correspondencia con los 12 distritos municipales; sin embargo, las limitaciones impuestas por el ordenador electrónico empleado en el análisis de la encuesta, obligaron a reducir las zonas a nueve, englobando en una sola los cuatro distritos (I, III, IV







y VIII) que componen el centro de la ciudad, y que a efectos de la encuesta tienen características bastante similares. El tráfico generado en el barrio por motivos laborales con destino a los distintos distritos de Madrid queda reflejado en el gráfico núm. 14-8, y en cifras es el siguiente:

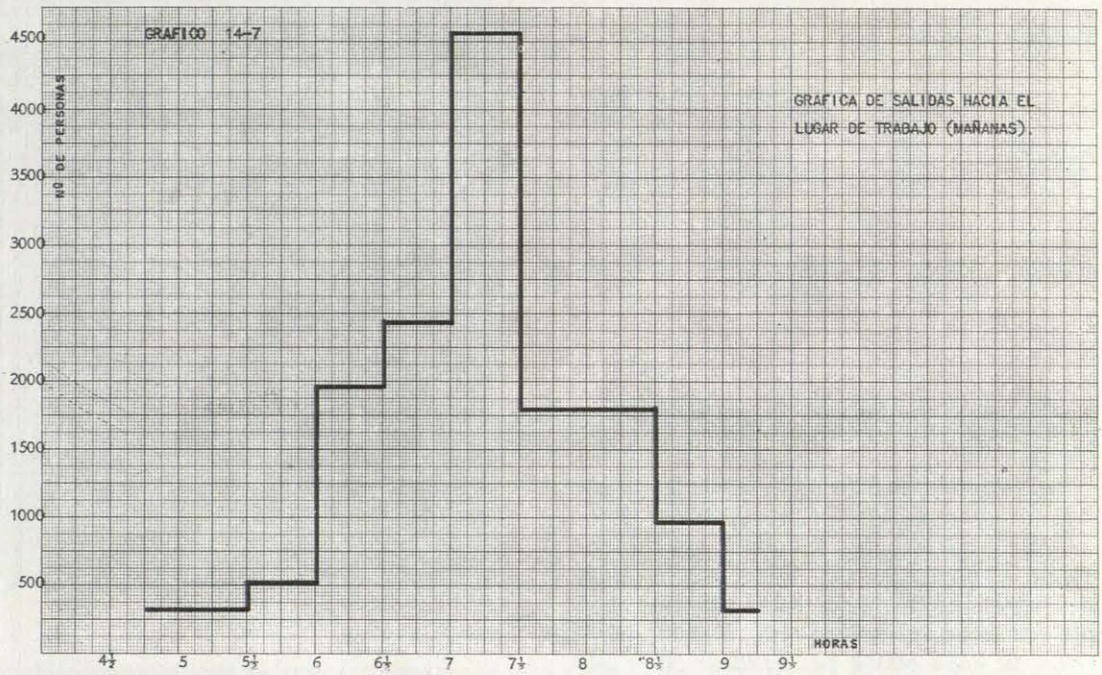
Distrito	*Número de personas*	*%*
I-III-IV-VIII (Centro, Universidad, Chamberí y Buenavista)	5.200	32
II (Latina)	500	3
V (Tetuán)	1.100	7
VI (Chamartín)	1.100	7
VII (Ventas)	4.200	26
IX (Retiro-Mediodía)	1.310	8
X (Arganzuela - Villaverde)	1.630	10
XI (Carabancheles)	500	3
XII (Vallecas)	650	4
TOTALES	16.300	100

Más del 50 por 100 de la población laboral del barrio se reparte entre el centro de Madrid y el distrito de Ventas; ello da indicio de que una gran parte de esta población trabaja en el sector servicios.

Del total de esta población laboral el 60 por 100 hace un solo viaje de ida y vuelta al trabajo; el 38, dos viajes, y, por último, existe un resto del 2 por 100 que hace más de dos viajes de ida y vuelta.

El número de los que regresan a comer al mediodía al barrio lógicamente debería estar en función de la distancia al lugar de trabajo; los distritos clasificados en orden decreciente por sus distancias a San Blas, dan los siguientes porcentajes:

Distrito	*Distancia Km.*	*Vuelven a comer %*	*No vuelven a comer %*
XII (Vallecas)	12,4	18	82
XI (Carabanchel)	11,4	27	73
V (Tetuán)	11,3	27	73
X (Arganzuela - Villaverde)	10,7	27	73
IX (Retiro-Mediodía)	8,9	40	60
II (Latina)	8,8	53	47
I-III-IV-VIII (Centro, Universidad, Chamberí y Buenavista)	7,4	48	52
VI (Chamartín)	5,3	31	69
VII (Ventas)	3,0	43	57



De los que se deduce una estrecha correlación entre las distancias y el hecho de que se regrese o no a comer al barrio; salvo la anomalía que presenta el distrito VI, la cual puede ser atribuida a lo reducido de la muestra, los porcentajes de los restantes distritos aparecen ordenados conforme a las distancias, si bien se observa que hasta una distancia de nueve kilómetros el porcentaje de personas que vuelven a comer se mantiene entre el 40 y el 50 por 100, con oscilaciones que indican la influencia de factores no relacionados con la distancia; a partir de los nueve kilómetros el porcentaje disminuye rápidamente con la distancia, lo cual deja ya entrever una fuerte influencia de este factor.

En función de los porcentajes que acuden a trabajar a cada uno de los distritos, de los porcentajes de personas que hacen uno o dos viajes de ida y vuelta, y de las respectivas distancias que recorren, se ha podido calcular el recorrido medio por persona, que es de 19,5 kilómetros al día; este recorrido medio se refiere únicamente a las 16.298 personas que componen la población activa que trabaja fuera del barrio y que representa el 31 por 100 de la población total. Estas 16.298 personas hacen al día un total de 22.705 viajes de ida y vuelta al trabajo, con un recorrido medio por viaje de 14,0 kilómetros; el total de kilómetros recorridos diariamente por motivos profesionales es de 318.060.

El tiempo que emplean en transporte por motivos laborales se distribuye:

Tiempo empleado	*Porcentaje de personas %*
Entre ¼ y ½ hora	12
" ½ y 1 hora	22
" 1 y 1½ hora	22
" 1½ y 2 horas	25
Más de 2 horas	19

La media de tiempo invertido por persona activa en transporte es de una hora veintiún minutos diarios; teniendo en cuenta los porcentajes de personas que hacen un único viaje y los de aquellas que hacen dos y más de dos, resulta un tiempo medio de cincuenta y ocho minutos por viaje de ida y vuelta; suponiendo iguales los tiempos de ida y de vuelta, el resultado es un tiempo de ida al trabajo de aproximadamente treinta minutos. Esta cifra, si bien en términos absolu-

RECUENTO DE VEHICULOS EN EL BARRIO DE SAN BLAS

	a) NOCHE LABORAL				*b) VISPERA FESTIVO*				*c) FESTIVO NOCHE*			
Parcelas	*Coches*	*Motos*	*Camiones*	*TOTAL*	*Coches*	*Motos*	*Camiones*	*TOTAL*	*Coches*	*Motos*	*Camiones*	*TOTAL*
D (1)	237	4	19	260	242	4	19	265	248	5	20	273
E	118	64	22	204	125	76	19	220	158	55	12	225
F	156	161	20	237	149	162	25	336	160	159	23	342
G	195	106	15	316	239	120	19	378	233	92	12	337
H	74	40	8	122	72	44	12	128	80	35	9	124
San Blas 2	68	28	11	107	87	56	15	158	66	45	17	128
TOTALES	848	403	95	1.346	914	462	109	1.485	945	391	93	1.429

(1) El recuento de la parcela D debe ser admitido con ciertas reservas; la desproporcionadamente alta cifra de coches encubre con toda probabilidad una gran parte de las motocicletas existentes.

tos es alta, en términos relativos resulta sorprendentemente baja; comparado este tiempo de transporte con los tiempos equivalentes de ciudades de parecida población, pero de características urbanas menos concentradas que Madrid, y teniendo en cuenta especialmente la situación del barrio estudiado en la extrema periferia de Madrid y su escasa motorización, podemos afirmar que este tiempo medio es muy bajo, lo cual no parece ser una consecuencia de la rapidez de los transportes públicos, sino de la menor longitud de los recorridos que se producen comparativamente en la ciudad de mayor densidad.

Incluyendo los tiempos de conmutación en espera de la llegada del vehículo y los trayectos a pie hasta o desde la parada de la línea de transporte y en los cambios de línea, la velocidad media de desplazamiento conseguida es de casi 14 kilómetros-hora.

GASTOS DE TRANSPORTES

Gastos por familia Pesetas	*% De familias*
No contestan	19,6
0 a 5	6,1
5 a 10	26,9
10 a 15	15,3
15 a 20	13,2
20 a 25	6,9
25 a 30	5,3
30 a 35	1,3
35 a 40	1,4
40 a 45	0,8
45 a 50	2,1
50 a 55	0,1
55 a 60	0,1
60 a 65	0,5
65 a 70	0,2
70 a 75	0,2
TOTAL	100,00

Por término medio una familia en San Blas gasta 16,43 pesetas diarias en transporte, lo que equivale a 493 pesetas por mes; puesto que la familia tiene unos ingresos mensuales aproximados de 8.000 pesetas, el gasto de transporte representa el 6,23 por 100 del presupuesto familiar, porcentaje superior al 5 por 100 que suponen sobre el ingreso global los gastos de vivienda. (Se terminó de redactar el trabajo antes de la última subida de agosto de 1967 en las líneas de autobuses urbanos.)

EL TRAFICO FUTURO

El estudio del tráfico futuro en el barrio ha de consistir en determinar la evolución potencial de cada uno de los tipos de desplazamiento y la determinación de los máximos y puntas de tráfico generado por cada uno de ellos. Las circulaciones pueden agruparse bajo cuatro epígrafes:

— Trayecto de la residencia al lugar del trabajo (ida y regreso).

— Desplazamientos profesionales dentro del trabajo.

— Salidas debidas a relación social y diversiones.

— Compra y circulaciones diversas.

En las grandes zonas urbanas, y salvo escasas excepciones, las mayores concentraciones de vehículos son provocadas por las salidas hacia el trabajo y regreso; encuestas francesas e inglesas han revelado que el máximo de concentración se produce al regreso del trabajo hacia los lugares de residencia; sin embargo, el resultado de la encuesta en San Blas arroja para el regreso unos máximos, entre siete y nueve de la tarde, con 3.422 personas por hora, mientras las horas puntas de salida por la mañana cuantifican 7.025 personas-hora entre las seis y media y las siete y media; esta divergencia cabe atribuirla a factores tales como mayor diversidad en las terminaciones de la jornada laboral, pluriempleo, horas extraordinarias y tal vez falta de atractivos en el barrio para el empleo de las horas libres.

Con base en el máximo de salidas del barrio (7.025 personas-hora) podemos calcular a distintas fechas las concentraciones de vehículos; sin embargo, dado el bajo grado de motorización del barrio, hasta el año 2000 no deben producirse graves trastornos circulatorios. Si tomamos como fecha horizonte el año 1987, a veinte años de plazo, el flujo de vehículos desde el barrio puede calcularse como sigue:

Indice de motorización año 1987: 125 coches/1.000 habitantes.

Como índice de utilización de vehículo personal para trayectos profesionales utilizamos 0,78.

El índice de ocupación por vehículo que arrojan las encuestas incluidas en los estudios de la red arterial de Madrid señalan 2,15 personas por vehículo en turismos; sin embargo, este índice, muy alto, corresponde a tráfico por carretera. Para trayectos profesionales sería necesario rebajarla hasta 1,5 personas por coche.

Con estos datos, las 7.025 personas de una hora punta en 1987 deben repartirse del modo siguiente:

	Personas
Conductores de coche	2.185
Conductores de motocicleta	730
Acompañantes	1.457
Líneas regulares de transporte	2.012
Autobuses propia Empresa	430
A pie	211
TOTAL	7.025

Esta distribución de viajeros representa, trasladado a número de vehículos, una hora punta de aproximadamente 3.050 vehículos/hora, lo que ha de originar dificultades en las salidas del barrio y primeros tramos de García Noblejas, pero estas dificultades no habrán de ser seguramente insalvables, aunque sí requerirán el reacondicionamiento de intersecciones de vías y desviaciones si sólo se contase con el tráfico generado por el barrio estudiado, pero en la zona existen otras 10.000 viviendas que se sirven de las mismas vías y, hecha abstracción de las que se puedan construir en el plazo de veinte años estudiado, sería necesario duplicar la cifra de 3.000 vehículos/hora, lo que exigiría en los puntos de cruce repartidores a varios niveles; por otro lado, la red arterial de Madrid incluye dos vías importantes que pueden dar salida al tráfico generado por la zona: una de ellas la prolongación de Arturo Soria y García Noblejas hacia el sur de Madrid, la que a través de su enlace con la proyectada autopista prolongación de O'Donnell llevará este tráfico directamente al centro de la población, y la otra la prolongación de la vía que bordea el barrio en su costado NE., la cual lo conectará con las vías radiales (carretera de Aragón y avenida de América) y con los distritos al norte de la ciudad. El hecho de que llegue o no a producirse la congestión de esta zona periférica de Madrid está, por tanto, en estrecha relación con la rapidez con que se lleven a cabo las grandes obras previstas en la red arterial de Madrid.

Teóricamente las cifras de vehículos que hemos citado deberían aumentar en un 25 por 100 para el año 2000, pero teniendo en cuenta la elevada congestión del tráfico, que es de esperar ya en Madrid para fechas próximas, resulta del todo aventurado proyectar distribuciones del transporte aun a plazo no largo como veinte años fecha, puesto que la congestión del tránsito puede hacer perder gran parte de su atractivo al empleo del vehículo privado en las zonas interiores de la ciudad y obrar como factor limitador del tráfico generado en las zonas periféricas.

Por lo que respecta a la capacidad de la red interior del barrio para almacenar en horas nocturnas las masas futuras de vehículos, la saturación de las calzadas, que con sus diez kilómetros de longitud permitirán el aparcamiento lineal de aproximadamente 2.700 vehículos, aun a costa de reducir considerablemente su capacidad circulatoria, se producirá posiblemente a plazo muy corto; a diez años fecha, en 1977, el parque total de vehículos de San Blas se elevará hasta la cifra de 6.600, y puesto que no es conjeturable que antes de esa fecha la capacidad económica del barrio permita la financiación de grandes silos para el almacenamiento de vehículos, es fácilmente previsible que ha de producirse la invasión por el automóvil de los espacios libres, ahora reservados al peatón, invasión que de hecho se produce ya, si bien en la actualidad no se debe a exceso de vehículos, sino a circunstancias derivadas del excesivo alejamiento (superior en lugares a los 150 metros) de muchos de los portales a la red de tráfico rodado.

CONCLUSIONES

El valor primordial que tiene para el que se dedica a trabajos de urbanismo un estudio de la naturaleza del que se ha abordado en el Gran San Blas, consiste en el posible acercamiento al conocimiento de todos los aspectos de la vida en una zona urbana, en la acumulación de datos y cifras, y en el reconocimiento de los errores y aciertos producidos en la realización del barrio, cosas todas ellas que resultan de gran utilidad en las fases de proyecto y que suplen con ventaja a los conocimientos intuitivos con que el urbanista en múltiples ocasiones se ve forzado a trabajar.

Del estudio de tráfico han surgido unas series de cifras y datos que pueden ser de utilidad y que han quedado expuestas; de entre ellas volvemos sobre algunas que parecen revestir más importancia, quizá porque son las mismas que han sorprendido al equipo que realizó el estudio por estar en contradicción con ideas preconcebidas.

Sorprende la importancia que dentro del conjunto de las migraciones laborales cotidianas tienen las que se dirigen al centro de Madrid; si tenemos en cuenta que allí se concentran gran parte de las actividades administrativas, comerciales y de espectáculos de la ciudad y que las redes de comunicación tienen un trazado de tipo radial que alarga los recorridos y multiplica innecesariamente la circulación por el centro, el hecho de que sobre todas estas actividades se acumulen las de tipo laboral en las proporciones que han quedado señaladas, es indicio de una excesiva centralización en la conformación urbana de Madrid.

El hecho de que las horas de máxima intensidad en las migraciones pendulares producidas por el trabajo se sitúen en la salida hacia éste y no al contrario, está en abierta contradicción con estudios realizados en barrios similares de París y con los planteamientos de los estudios de tráfico en la descongestión de Londres; es un hecho que necesita confirmación por encuestas en otras zonas urbanas de Madrid y a cuyas posibles causas, que ya se apuntaron anteriormente, residen seguramente en la prolongación de la jornada laboral y el pluriempleo, y también en la alta concentración de espectáculos y diversiones que ofrecen las zonas céntricas en comparación con el barrio.

Es alto el porcentaje (40 por 100) de la población activa que regresa a comer a mediodía al hogar, teniendo en cuenta la situación totalmente periférica del barrio, señal sin duda de costumbres muy arraigadas en la población, y de la falta de servicios de comidas a precios económicos a disposición de esta población, pero también, como hemos visto al clasificar estos porcentajes con arreglo a las distancias al lugar de trabajo, señal que estas distancias no han superado en un gran número de casos los recorridos máximos que permiten hacer dos viajes de ida y vuelta al día.

La velocidad media del transporte, incluyendo tiempos de conmutación, 14 Kms./hora, es muy baja; sin embargo, no resulta muy inferior a la velocidad de 19 Kms./hora que Colin D. Buchanan indica como velocidad del tráfico en diversas grandes aglomeraciones urbanas en Europa; puesto que el barrio que hemos estudiado está escasamente motorizado, en esta velocidad obtenida tienen mayor influencia los transportes públicos, más lentos en general que los vehículos privados, y, por tanto, con la motorización del barrio se conseguirá un incremento de la velocidad de transporte.

Resultado anómalo es que el gasto en transporte sea superior al gasto en vivienda; ello es consecuencia no del alto coste del transporte, sino del bajo gasto para la amortización de las viviendas, pero en cualquier caso refleja una política de subvención a la vivienda, lo cual sugiere la necesidad de una subvención paralela al transporte público que trajera consigo mejores condiciones de habitabilidad en nuestras ciudades y ahorro en la infraestructura viaria.

Queda, por último, el más sugerente de todos los resultados; el tiempo medio empleado en el trayecto de ida al trabajo, o al regreso, es de treinta minutos, resultado sumamente bajo para el lugar en que se sitúa el barrio generador de los viajes y para sus índices de motorización, y que deberá ser contrastado con estudios similares en otras zonas de Madrid, pero que en todo caso confirma experiencias personales que apuntan en el sentido de que las ciudades concentradas poseen mejores cualidades en lo que se refiere a los desplazamientos dentro de sus núcleos urbanos, y también cualidades que han de permitirles, en su evolución futura, un mejor enfrentamiento y solución ante el problema de la invasión del vehículo privado que a las aglomeraciones urbanas de muy baja densidad; pero este hecho que parece ser paradójico debe ser objeto de más seguras confirmaciones.