

MEDITACIONES URBANÍSTICAS SOBRE MADRID

Por RICARDO ALONSO-MISOL

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

El autor de este artículo, veterano urbanista que ocupa en la actualidad el cargo de Jefe de Planes y Estudios en el Ayuntamiento de Madrid, colabora hoy en nuestra Revista con lo que modestamente llama "un vagabundeo por la Capital". En realidad, lo que hace es sentar las bases para un posible nuevo enfoque del urbanismo madrileño. El trabajo está dividido en tres partes, de las cuales las dos primeras constituyen una rápida síntesis objetiva; en la tercera, tal vez la de mayor interés, el autor confiesa soñar y lo hace de modo directo y claro, sin disimular su apasionamiento por la Ciudad a la que sirve. Así el tema está tratado con sencillez y sin conceptismos, como si se tratase de una conversación entre amigos, en la cual sólo es preciso apuntar las ideas. Las necesidades de composición de nuestra Revista nos obligan, bien a nuestro pesar, a la publicación de este trabajo en forma escalonada a lo largo de tres números consecutivos.

I. El pensamiento.

Siempre es bueno recordar a Benavente cuando afirmaba que sólo los necios ocultan sus llagas hasta hacerlas incurables. Porque es cosa sabida que la corrección de un vicio exige en nosotros firme voluntad, pero también, y como medida previa, el reconocimiento digno y humilde del mismo.

Así, pues, tanto en la vida del individuo como en el desarrollo de las ciudades, que al fin y al cabo constituyen una especie bien definida de individuos de orden más complejo, conviene, de vez en cuando, hacer un alto, respirar hondo y llevar a cabo una sincera y serena labor de síntesis autocrítica de nuestra actuación.

A tal convencimiento obedecen estas meditaciones, en las cuales he de tratar un tema vivido a lo largo de un dilatado período profesional y con el que estoy ligado sentimentalmente por ser madrileño de nacimiento y de corazón.

En muchas de sus vicisitudes he tomado parte activa, y en otras, indiferente o interesado, he sido un mero espectador, sin que con esta diferenciación quiera desligarme de lo erróneo, postura muy humana pero que en modo alguno pretendo adoptar.

En todos estos años me he regido por el absoluto convencimiento de que la ciudad debe ser considerada desde los siguientes puntos de vista:

- 1.º Como máquina.
- 2.º Como obra de arte.
- 3.º Como ente al servicio de su elemento más importante: el hombre.

De estos tres puntos el primero es claramente objetivo; en el segundo, intervienen ya determinados factores subjetivos; el tercero, tiene íntimos contactos de tipo económico y sociológico y, sobre todo, con la psicología.

Como es lógico, estos tres aspectos de la ciudad no presentan fronteras precisas entre sí, sino que tienen zonas de superposición más o menos amplias y más o menos difusas, cosa que se comprobará de modo repetido más adelante.

Nosotros vamos a referirnos, en mayor medida, a ciertos aspectos de los dos primeros puntos señalados. El tercero, poco o nada estudiado hasta la fecha en su vertiente psicológica, será tocado incidentalmente, dada la naturaleza de nuestro objetivo.

Así, pues, ciñéndonos a estos dos puntos, se comprende sin dificultad que de una armoniosa conjunción máquina-obra de arte habrá de resultar la ciudad materialmente perfecta. Esto fue muy bien comprendido en la Florencia de los Médicis.



Fig. 1.ª — Brujas, delicia turística.

Igualmente cierto es que el predominio total de uno de estos factores sobre el otro, nos conduce de modo fatal a un vivir incómodo.

Toledo, Brujas o Venecia son ciudades soberbiamente bellas, casi podríamos decir que perfectas, pero con fallos básicos e irremediables desde el punto de vista de la ciudad-máquina. Son una delicia para hacer turismo y para gozar de emociones estéticas, pero no lo son tanto para vivir en ellas.

En el polo opuesto podemos situar la casi totalidad del casco de Londres. Aun teniendo presente lo agobiante de su circulación y la pesadez de su atmósfera cargada de humos, se trata de una máquina de suma perfección, pero monótona y falta de calor y por tanto de un vivir no placentero.

Por eso es importante afirmar, aun a riesgo de provocar sonrisas compasivas, que toda ciudad bien equilibrada es producto de la técnica, pero también hija de la fantasía.

Y el olvido de esto último es mal que aqueja endémicamente a Madrid, tal vez desde los tiempos de Carlos III y muy concretamente en los nuestros, porque a fuerza de crear ordenaciones y de formular proyectos, nos hemos olvidado de soñar nuestra ciudad.

Parece como si se hubiese sentido un extraño temor a dar de lado a la razón pura, sin recordar, como bien nos hizo ver Goya, el desconcertante pintor de lo madrileño, que la razón, cuando sueña, tan sólo engendra monstruos.



Fig. 2.^a — Bucólica convivencia de masas de edificación y huertas regadas frecuentemente con aguas negras.

Tal vez todo estribe en un derivar hacia la línea de menor resistencia, porque lo cierto es que la ciudad, como máquina, tiende a perfeccionarse día a día; en parte, debido a los adelantos materiales, y en parte, al mejor conocimiento de los problemas. Y si alguna de sus facetas nos desborda no es por defecto técnico, sino precisamente por falta de grandeza en las concepciones.

Pero sobre todo por el hecho dolorosamente irrefutable de que las ciudades hermosas no han sido jamás construidas por los eruditos ni por los financieros, aunque estos últimos sean necesarios como medios auxiliares.

Insistiendo en el aspecto mecanicista de la ciudad, es innegable que hoy día, en toda aglomeración urbana discretamente evolucionada, están por completo superados problemas tales como el suministro de agua o energía eléctrica y el de la evacuación de las aguas residuales. Ya no lo está en igual medida el relativo a la depuración de estas últimas, al menos en lo que concierne a nuestro país, en general, y a Madrid, en particular, a pesar de las previsoras y no obedecidas disposiciones estatales y de que las consecuencias inmediatas de ello no vienen a gravitar sobre los causantes, sino los que viven aguas abajo en las cuencas de vertido.



Fig. 3.ª — El centro de Madrid según el plano de Teixeira, en el siglo XVII. Resulta una interesante lección el compararlo con la realidad actual

Es una amarga paradoja que Madrid, que cuenta con una magnífica calidad de agua potable, supervigilada desde el punto de vista bacteriológico, sea una ciudad donde el tifus es endémico.

Máxime cuando la causa nos es conocida: el riego de huertas con aguas fecales sin depurar. Tal desafuero está, como es natural, terminantemente prohibido, pero el extraño y muy particular sentimentalismo de los madrileños hace que la compasión hacia el huertano fuera de la ley sea ilimitada, en tanto que se ignora olímpicamente los bacilos de Eberth.

Salvado este punto es también un hecho cierto el incesante avanzar de la ciudad-máquina en otros aspectos. Los problemas de abastecimiento de alimentos, enseñanza pública, sanidad o alumbrado, atrasados o no, tienden de día en día a completarse y perfeccionarse.

Y, sin embargo, existe un punto en el cual la situación es regresiva:

El de la circulación; monstruo que poco a poco va transformando el vivir de un agrio tormento.

Es más, su angustia ha calado tan hondo en la vida cotidiana que llega a entrelazarse con el sentido estético, dando origen, en la psicología del habitante de las grandes ciudades, a una zona de superposición con el concepto propio de la ciudad-obra de arte.

A tal extremo que su ánimo queda predispuesto a encontrar belleza en un tra-

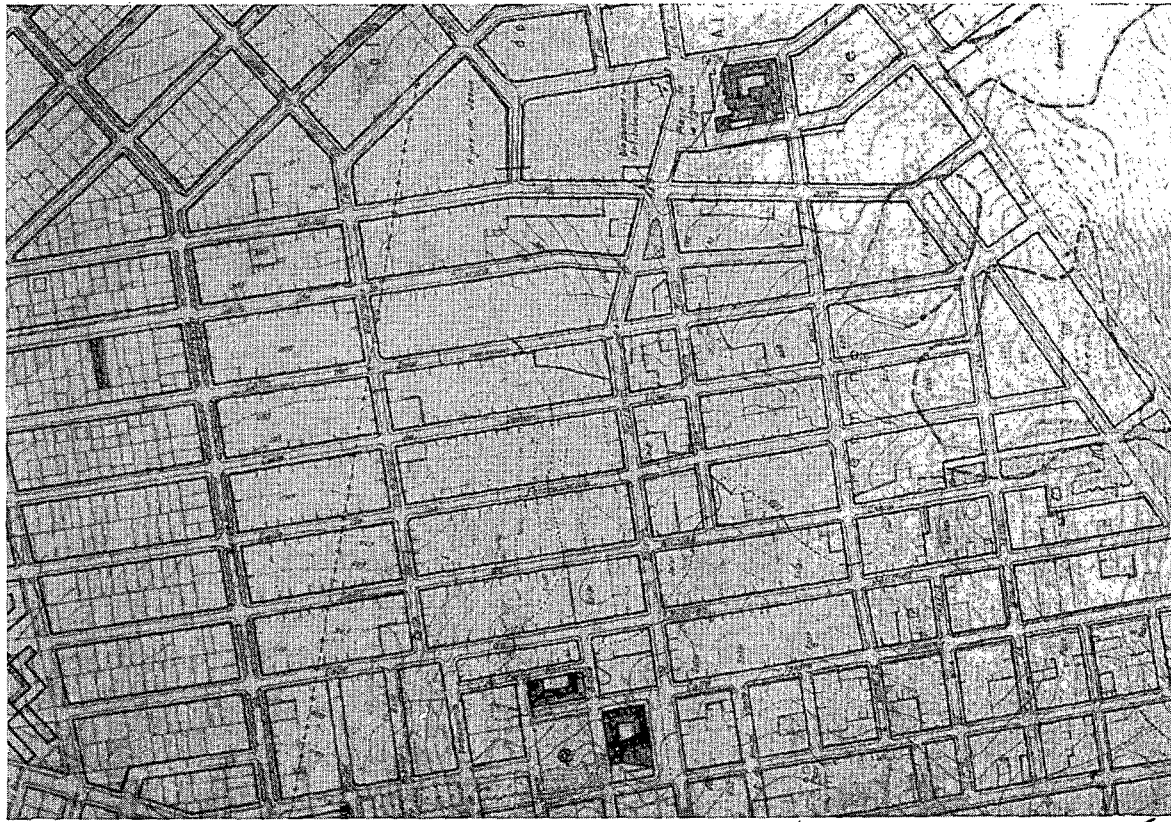


Fig. 4.^a — Reproducción de una hoja del Plan de Ordenación, relativa a parte del Barrio de Usera, con calle-tipo, de 10 metros de anchura. Sinceramente: No se observa un gran avance, desde el siglo XVII.

zado vial, por el simple hecho de que sea capaz de soportar con fluidez una circulación intensa. Y no digamos si se ha cuidado la ornamentación del mismo, por poco que sea.

Esta predisposición tal vez pueda parecer discutible, pero al menos no lo es, en modo alguno, el sentimiento de grandeza y de libertad que produce, y, al fin y al cabo, tal sentimiento también tiene carácter estético.

Así, pues, en el análisis de la ciudad-máquina, éste es en la actualidad el punto verdaderamente importante.

Y ya situados en esta línea, es innegable el hecho de que, sea por la causa que sea, el Plan de Ordenación de Madrid ha sido concebida con mezquina visión y que, por ello, un problema como el que ahora tocamos, ya de por sí intrínsecamente grave, se anuncia como catastrófico.

Y no cabe escudarse en que este sea factor común a la casi totalidad de las grandes capitales, porque la sabiduría popular califica el mal de muchos como consuelo de tontos y por que el Plan de Ordenación sigue siendo todavía objeto de elaboración.

Personalidades tan complejas como Haussman o el Marqués de Salamanca debieron parecer dementes a los ojos de sus contemporáneos, que no podían comprender sus hermosos y fanáticos sueños, pero tales personajes son precisos en los

momentos cruciales del desarrollo de una ciudad, y Madrid se encuentra, sin género de duda, en uno de ellos.

Es cien veces preferible la ruina por grandeza de ideas que por mezquindad de concepción; entre otras razones, porque aquélla concluye por no producirse, y así sólo elogios merece quien, al igual que los canónigos medievales de Sevilla, decide "erigir una Catedral tan grande que le tomen por loco".

II. La realidad.

Madrid es una población hermosa que está dejando de serlo, y tal vez a nadie más que a mí duela el decirlo.

El azul de su cielo era famoso, pero ya el cielo no es tan azul, que de ello se encargan el polvo y los humos.

Hubo un tiempo en el cual fue llamada la ciudad de los jardines, pero esto pertenece al pasado.

Contamos ahora con un nuevo parque: la Casa de Campo, incorporada al patrimonio municipal por generosa donación del Estado y que vamos perdiendo trozo a trozo, sin que se hayan sumado, en compensación, al conjunto verde otra cosa que pequeñas migajas.

La ciudad del oso y el madroño perdió sus madroños y no parece tener gran interés en replantarlos.

Madrid no fue nunca lo que se entiende por una ciudad monumental, pero tenía monumentos que, con mejor o peor fortuna, le daban carácter. Muchos de ellos se hicieron trahumantes y otros, incluso, fueron arrinconados.

Estaba considerada como una población amplia y desahogada, pero también esto pertenece al pasado.

Y, sin embargo, tan pesimista impresión no es conclusiva: todavía somos dueños de su destino y en nuestras manos está el hacerla inmensamente bella o convertirla en un monstruo feo y antipático.

Si bien sólo con amor y con auténtica grandeza de espíritu podremos dar la vida a todo aquello que espera ser usado sabiamente por nosotros.

De hombres prudentes es, pues, partir de la fría realidad; de sus aciertos y de sus errores, y tratar de desvelar las posibilidades que aún nos restan, haciéndolas tan fecundas como sea posible.

Esto y aprovecharse sagazmente del desarrollo de los problemas análogos en otras ciudades que, por desgracia para ellas, los padezcan en mayor medida. En una palabra: transformar posibles atrasos en victorias a conseguir, al menos, en las áreas de expansión de la capital.

Tal será, pues, nuestra línea de pensamiento, y ya en ella, comencemos por algo duro de confesar:

La red de colectores principales de Madrid está sin concluir. En unos casos, como el del Butarque, porque no se han iniciado las obras necesarias para su construcción, y en otros, como en el colector de la margen derecha del Manzanares, por actual insuficiencia.

Sería injusto negar la labor llevada a cabo en este asunto, así como el acusar a quienes proyectaron colectores que hoy día deben hacer frente a un servicio que era imposible de prever. Nosotros nos limitamos simplemente a enunciar un hecho

que, como es lógico, arrastra una inevitable secuela: el defectuoso saneamiento o incluso la carencia de él, en ciertos barrios de Madrid.

Cosa análoga sucede con la depuración de aguas negras, punto en el cual es forzoso se desarrolle un gran esfuerzo en los próximos años.

En lo que respecta al abastecimiento de agua, hemos bordeado una situación gravemente peligrosa, salvada, por fortuna, gracias a la enérgica labor que viene desarrollando el Canal de Isabel II de un año a esta parte. Ello no obstante, la red de distribución todavía presenta apreciables lagunas, pero no creo pecar de optimista si afirmo que pronto hemos de verlas cubiertas.

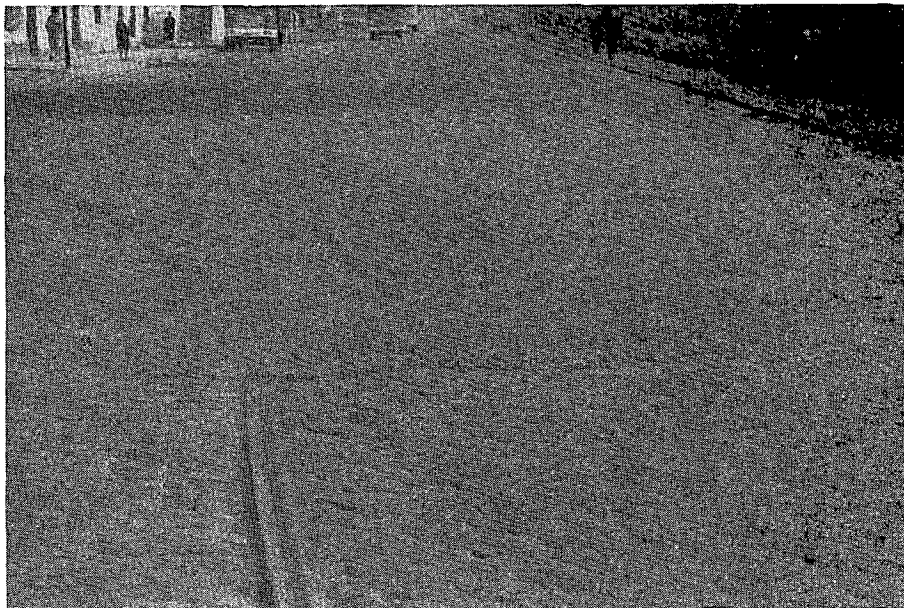


Fig. 5.^a—En esta foto, referente al tramo final de la calle del General Ricardos, puede apreciarse el resultado de la técnica de extensión de aglomerado asfáltico sobre un viejo empedrado en aceptables condiciones de firme.

Capítulo especial merece el tema de la pavimentación, porque una gran parte del antiguo término municipal tiene sus pavimentos en un estado de vejez avanzada, y otra, no menos importante de los anexionados, es transformada por las lluvias en tremendos barrizales.

Así, no créo se dude de que la carencia de medios para remediar esta situación pueda sumir a cualquier ingeniero con sentido de la responsabilidad, en un estado de rabia sorda, agravada por la impotencia ante censuras no siempre justas.

Con lo cual no son de extrañar soluciones francamente raras en el siglo en que vivimos, tales como la utilización de un pavimento antiguo y tan poco adecuado para nuestra circulación y para una base de arenas arcillosas, como es el vulgar empedrado sobre arena, hasta hace poco barato en cualquier caso y que ahora, al menos, lo es como medio de aprovechar a bajo coste los adoquines viejos procedentes de una calle modernizada. Ni tampoco el que, buscando dar nueva vida a pavimentos decrepitos, se instaurase, por cierto con un resultado de conjunto sumamente halagüeño, la técnica de extensión sobre aquellos de asfalto fundido o aglomerados asfálticos, dando origen a que en el argot municipal quedase incorpo-

rado el término “usar el negrillo”, innegable barbarismo que tiene cierta gracia.

Claro que lo verdaderamente cómico fue que muchos años después de que se utilizase esta fórmula en Madrid, se nos invitó a una conferencia que había de pronunciar un francés sobre un tema de gran novedad: “La mejora de pavimentos viejos mediante la extensión, sobre los mismos, de aglomerados asfálticos”. Naturalmente, según es costumbre nacional, nadie se tomó la molestia de hacer constar que aquello era asunto antiguo en Madrid.



Fig. 6.^a — Farola de la más avanzada técnica.
Plaza del Callao.

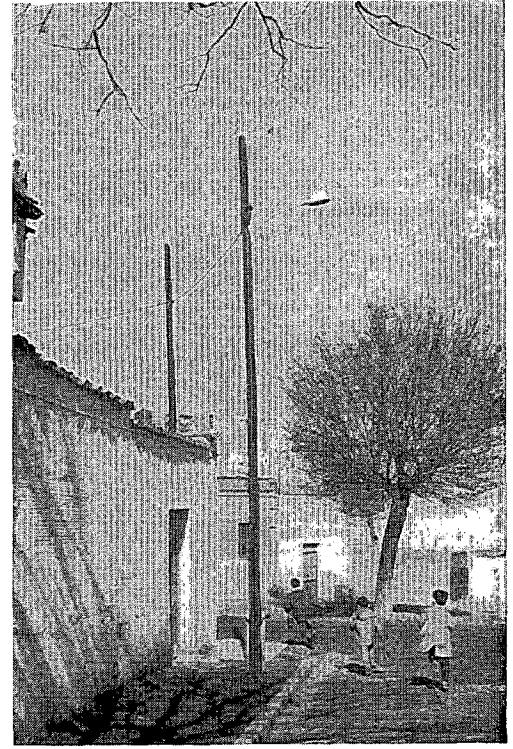


Fig. 7.^a — Farola de tipo rudimentario.

Cuestión de cortesía, creo yo.

Hace años, en uno de los momentos de angustia impotente a los que hace poco nos hemos referido, sentí la necesidad de conocer en su exacta dimensión el problema de la falta de pavimentos, si bien me limité a centrarlo en el distrito de los Carabancheles.

Consecuencia de ello fue la confección de un Plan trienal de actuación, que sometí al criterio del Ayuntamiento y que, como siempre, no fue tomado en consideración por falta de medios económicos; porque, justo es decirlo: a pesar de tener un carácter tan parcial y de lo poco lujoso de los tipos de pavimento supuestos, la cifra resultante era elevada de veras.

He sacado a colación esta incidencia municipal como pieza justificativa de que las proporciones alcanzadas por la falta o defectos de los pavimentos en Madrid, ha excedido con mucho de aquello a lo cual es posible hacer frente con los medios ordinarios, los cuales apenas si alcanzan las necesidades del mantenimiento y renovación.

Tal vez a ello contribuya la circunstancia de haber minimizado el concepto de vía pública, como si Madrid fuese un pueblo rústico a escala titánica, pero pueblo al fin y al cabo, con sus muchos pocos característicos. Más adelante volveremos indirectamente sobre este tema.

En lo referente al alumbrado público y a la recogida de basuras, podemos ofrecer una hermosa muestra del carácter extremista hispánico.

En el primero contamos con instalaciones que nos sitúan entre las punteras de Europa, al mismo tiempo que con otras del tipo palo-bombilla más bien rural... o incluso ni esto. De todas maneras también es de justicia confesar que el esfuerzo realizado en estos últimos años ha sido meritorio.

En lo que atañe a la recogida de basuras, conviven amistosamente los más modernos tipos de camión con el sainetero y mugriento carrito; pero esto sí tiene justificación, ya que el proceso evolutivo entraña problemas sociales que ni pueden ni deben ser soslayados.

Pasando a otros puntos de la gestión urbana, es muy raro encontrar alguien que discuta el buen funcionamiento de las casas de socorro. Podrán, como todo lo humano, tener algún fallo ocasional, pero creo, con sinceridad, que en conjunto constituyen algo digno de elogio.

Esta es, asimismo, mi opinión acerca del servicio de bomberos, el cual ha suplido en muchas ocasiones la falta de medios materiales con la abnegación y el coraje personales de un grupo de hombres, con el cual me satisface estar ligado por un nombramiento honorífico.

Para toda mejora de tal servicio se cuenta con lo más difícil de encontrar: el elemento humano. Así, pues, todo es cuestión de facilitarle los medios modernos adecuados.

La gestión oficial relativa a los mercados no se ha desarrollado con la agilidad debida; sin embargo, la creación por parte de la iniciativa privada de las llamadas galerías de alimentación, contra las que inicialmente existió un ambiente hostil, está contribuyendo al alivio de tal problema. Ejemplos bien significativos los tenemos en Carabanchel Alto y en la calle de Juan Duque, para la ribera izquierda del Manzanares.

Respecto a Grupos escolares existe un déficit notorio, asunto de verdadera gravedad, porque gran parte de nuestras lacras como pueblo arrancan de una deficiente o nula instrucción primaria. También en esto falta un largo camino a recorrer. Ahora bien, la rapidez con que se ha comenzado a operar, algunas veces impaciente precipitación celtibérica, nos está conduciendo a que, en ciertos casos, se construyan en menoscabo de alguna de las escasas zonas verdes disponibles, cosa evidentemente nociva.

En este mismo capítulo deben ser incluidas las bibliotecas públicas, y aquí sí que la situación es deficitaria. Resulta una insoportable cantinela la de que al español no le agrada leer.

Tal vez sea cierta, pero yo me pregunto:

¿Se le ha ocurrido al urbanista que la primera condición para que la lectura sea grata es hacerla en un ambiente adecuado? Pretender que una persona no habituada a este placer y que no dispone de medios para adquirir determinados libros, se transforme en lector en un ambiente inhóspito, es pura entelequia.

Por eso urge remediar este mal, creando bibliotecas públicas numerosas, bien surtidas, atractivas y cómodas; tanto, que apetezca permanecer en ellas.

Y así, dando de lado de momento al tema de las zonas verdes, sobre el que

más adelante hablaremos, vamos a pasar al más espinoso del Madrid-máquina actual; un tema tan vidrioso que sobre él lo más sabio es utilizar, como únicos instrumentos eficaces, la observación y un activo buen deseo, no queriendo disfrazar la oscura doctrina a la impotencia.

En una palabra: hablemos de la circulación.

En tal campo, el porvenir se presenta tan sombrío que precisa se piense en él

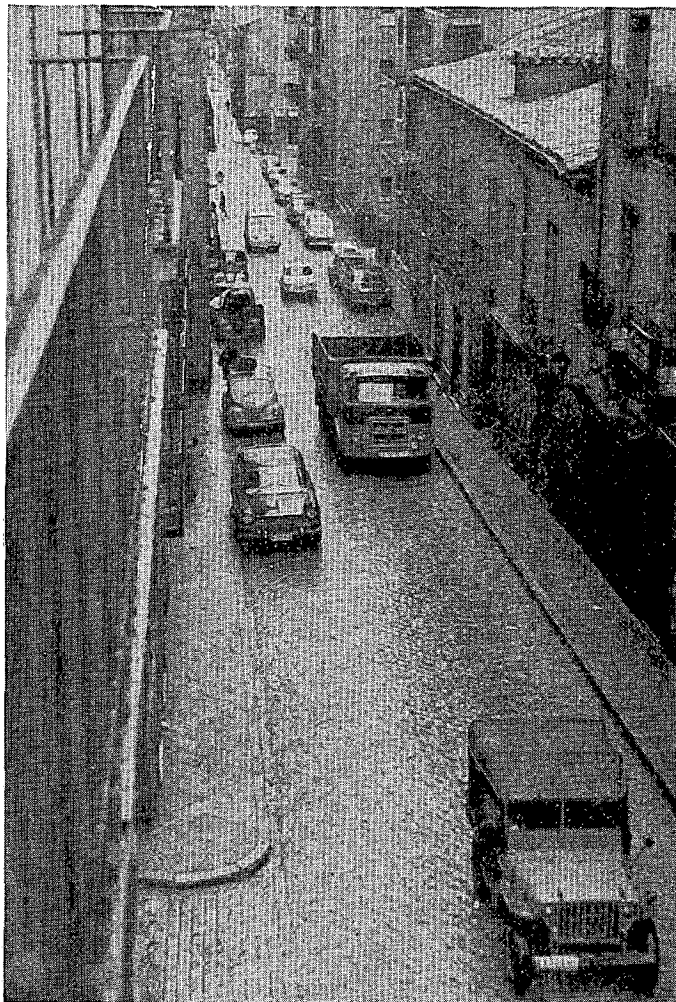


Fig. 8.ª — Calle de Amanuel, tal vez el más valioso elemento auxiliar en la comunicación Norte-Sur.

de modo trascendente, sin conformarse con soluciones que *a priori* se sabe no son más que alivios fugaces, que incluso pueden llegar a causar a la ciudad un daño grave de otro orden.

Si la fluidificación del tráfico en la Plaza de la Independencia, pongamos por caso, exigé la demolición de la Puerta de Alcalá, soportemos mil veces la congestión allí.

Y en último extremo, los obstáculos deben ser acicate activador del interés que tiene salvar todo aquello que tenga remedio, por nimio que parezca.

Claro que Madrid presenta formidables barreras, tales como el Retiro, la Casa de Campo, la Estación del Mediodía o la Ciudad Universitaria.

Ahora bien, estas dos últimas no son insalvables, a poco que nos lo propon-gamos, y en lo que se refiere a las dos primeras, es muy de desear que continúen como son y no sucumban a la incomprensión o a la codicia.

Vamos, pues, a hacer un intento en orden a lograr una visión de conjunto de la red actual, destacando las vías que pueden ser consideradas como ejes fundamen-tales de circulación y que por ello conviene sean aprovechadas en su máximo ren-dimiento.

Al menos, el máximo rendimiento compatible con sus restantes características dado el que, por desgracia, algunas no pueden alcanzar el nivel que sería de desear sin llevar a cabo un volumen de demoliciones desproporcionado y, por tanto, una intolerable complicación del problema de la vivienda. Ejemplo arquetípico de tal si-tuación nos lo brinda la sobrecargada, útil y angosta calle de Amanuel.

La impresión que inmediatamente se obtiene de una observación atenta del plano de Madrid es la de que, salvo en zonas de anexión claramente periféricas donde las cosas están todavía sumamente confusas, el sistema radial se encuentra mucho más desarrollado que el de circunvalaciones, el cual, mal que nos pese, deja bastante que desear.

La verdad es que hasta ahora sólo se han llevado cuatro intentos serios de ata-car este defecto, y de ellos, el segundo se encuentra pendiente desde hace unos tres años, del absurdo obstáculo que representa el no haber llevado a cabo la ex-propiación de un pequeño grupo de semichabolas.

Estos cuatro intentos son:

1.º La fundamental obra de los Bulevares.

2.º La apertura de los sucesivos tramos del llamado Camino de Ronda del Oes-te de Madrid, que enlaza transversalmente las carreteras de Andalucía y Toledo, calle del General Ricardos, Camino de las Animas y Carretera de Extremadura.

3.º La sobradamente conocida Avenida de la Paz, hoy en desarrollo sobre el antiguo Abroñigal.

4.º El sistema Ronda de las Sacramentales-Caramuel, también en franco des-arrollo.

Dejando, pues, a un lado estas vías y refiriéndonos a la zona Este de Madrid, se aprecia inmediatamente la existencia de dos anillos básicos.

El interior o primer anillo de circunvalación, es el definido por Reina Victoria, Raimundo Fernández Villaverde, Joaquín Costa, Francisco Silvela y Doctor Esquerdo.

Este anillo tiene un precario arranque sin posibilidades directas, pero afortu-nadamente puede ser completado, a través de Ibáñez de Ibero, con el antiguo Paseo de Aceiteros, hoy de San Francisco de Sales, hasta el acceso principal de la Carre-tera de la Coruña. También el final se estrella contra las playas de vías de la esta-ción del Mediodía, pero de ello existe, asimismo, solución, aunque de tipo más bien estatal.

Por fortuna, están ya en curso las obras conducentes a obtener de este primer anillo el máximo rendimiento.

El segundo anillo es muchísimo más incompleto, pero su interés crece de día en día y conviene, por lo tanto, otorgarle la máxima atención. Nos referimos a las calles de Hermanos García Noblejas y Arturo Soria, sobre las cuales hemos de insistir más adelante. Eso sí, conviene advertir que, en un futuro lo más próximo posible, preci-san ser prolongadas hasta enlazar con el nuevo acceso de la Carretera de Valencia e

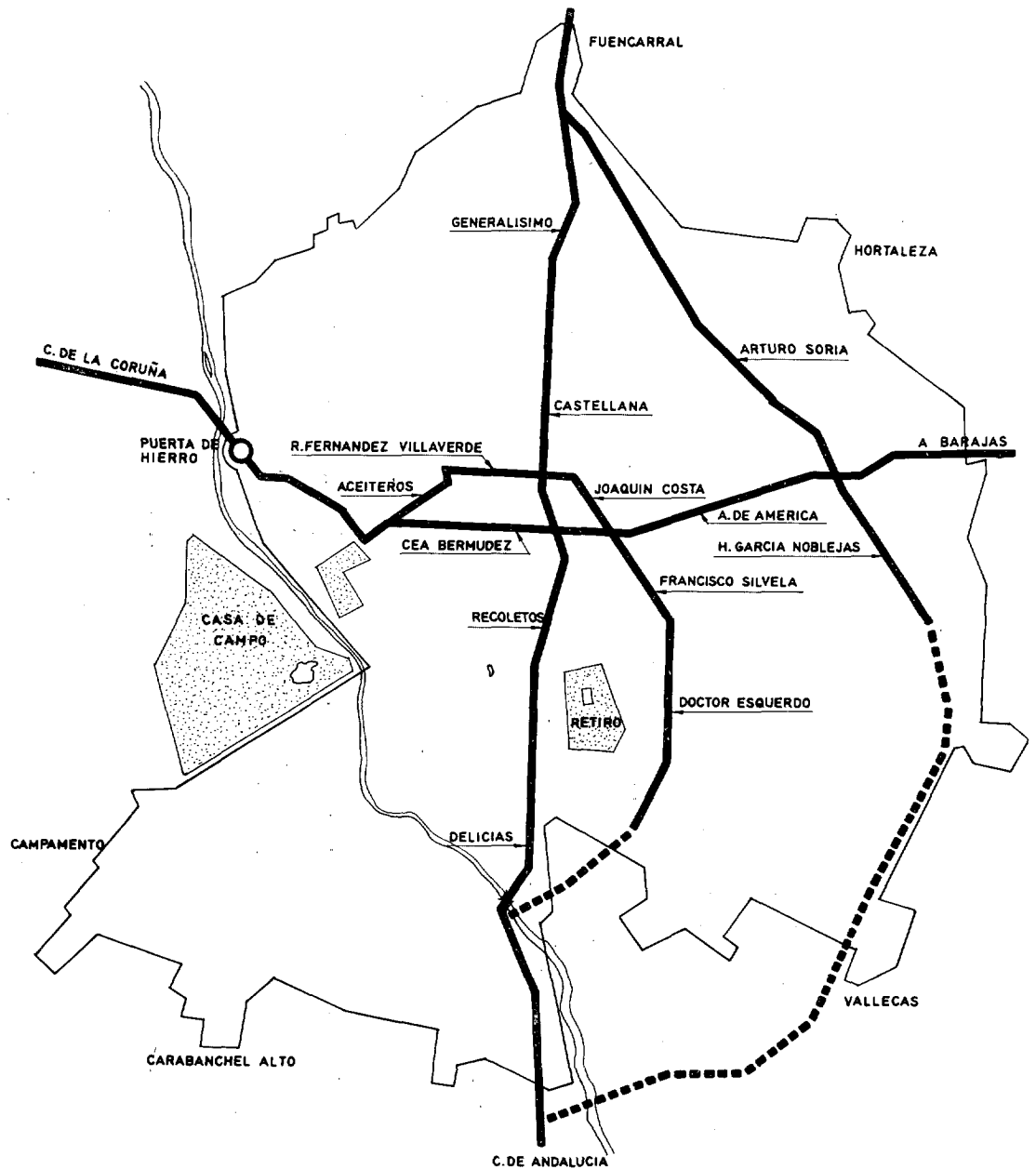


Figura 9.^a.

incluso, continuando hacia el Sur, cerrar un completo circuito con lo que pudiésemos llamar segunda Ronda Sur, al parecer prevista en el Plan de la Red Arterial, del cual hace años viene tratando el Ministerio de Obras Públicas.

La materialización de este Plan ya no debe demorarse si no se quiere correr el riesgo, tan común a los proyectos ambiciosos, pese a su posible acierto y buen deseo, de que concluya por convertirse en una especie de perro del hortelano, al bloquear iniciativas más modestas, pero prácticas e inmediatas, sin suplirlas en el acto por las soluciones de altura correspondientes.

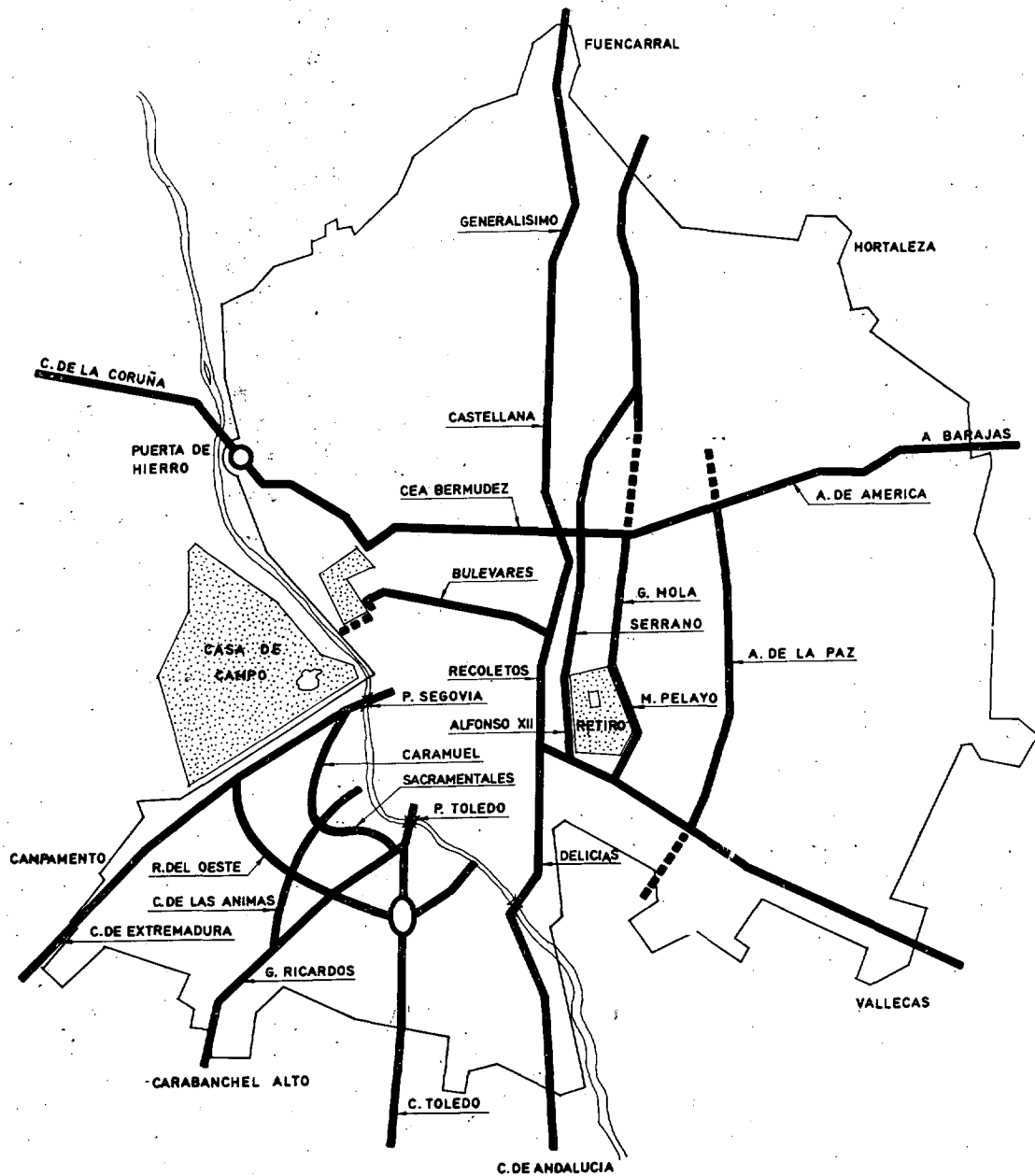


Figura 10.

Tal cosa estuvo a pique de dar al traste con el pequeño plan de descongestión del Puente de Toledo, felizmente llevado a término, y de hecho ha invalidado el acuerdo del Ayuntamiento, de fecha 28 de enero de 1966, en el que se decidía la unión de las carreteras de Carabanchel Alto a Campamento y a Cuatro Vientos, por medio de una vía de relativa anchura denominada Camino de las Cruces, mediante la cual se evitaba la travesía del angosto sistema vial del núcleo citado en primer término.

Continuando el examen de la zona Este del evidente eje básico de Madrid, es

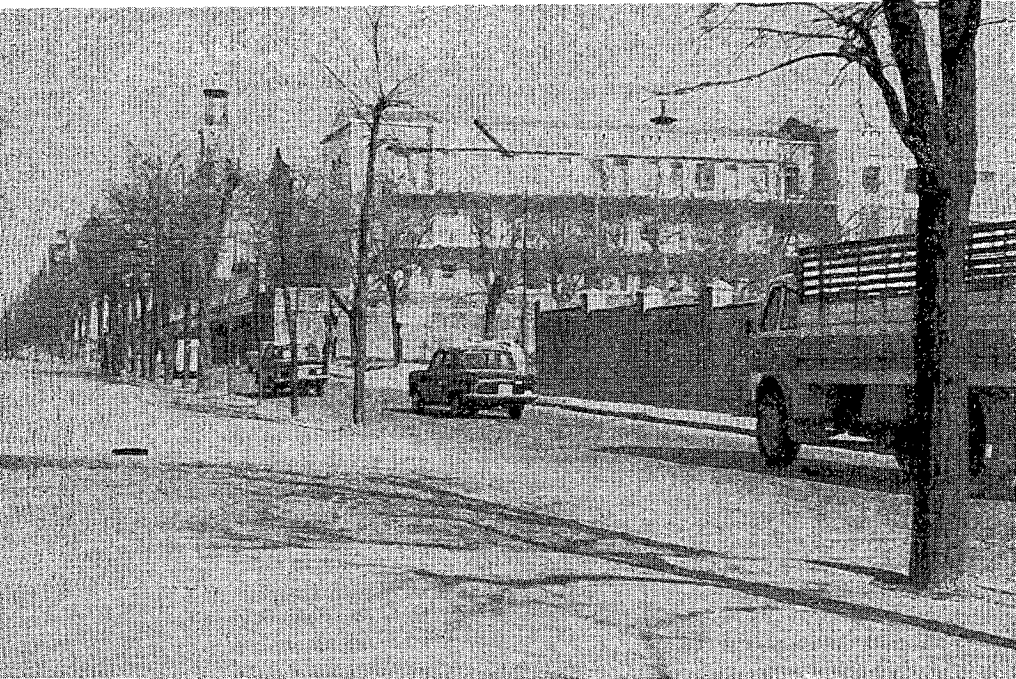


Fig. 11.— Interesante ejemplo de la inutilidad del andén central de los llamados Bulevares. La foto corresponde a la calle de Menéndez Pelayo, y está tomada a las once de la mañana. En otros casos, dicho andén está convertido en un amorfo estacionamiento de vehículos.

decir, de la línea Norte-Sur, constituida por Generalísimo-Castellana-Recoletos-Prado-Delicias, comprobamos la existencia de una nueva línea Norte-Sur de primer orden, definida por General Mola-Menéndez y Pelayo, la cual está flanqueada por los ejes secundarios relativos a Velázquez y a Conde de Peñalver-Narváez, completando el dispositivo el eje primario Serrano-Alfonso XII.

Debemos agradecer a nuestros antecesores la creación, en alguna de las calles citadas, de un amplio andén central que nos permite incrementar sus posibilidades viarias.

Espíritus mezquinos han tratado de empañar el mérito de esta previsión, asegurando neciamente que no fue tal, sino que obedeció a falta de medios económicos para llevar a cabo la pavimentación total.

Tal aserto es ridículo ya que mucho más barato y fácil hubiese sido estrechar estas calles, como, por desgracia, se ha hecho en nuestros días repetidamente. Ejemplo: la calle de Alicante, disminuida de anchura a poco de haber sido pavimentada.

Urge, pues, explotar al máximo y con total prioridad respecto a otras posibles obras, la reserva que todavía nos brindan las calles de Velázquez, Juan Bravo, Menéndez Pelayo y General Mola, dando de lado absurdas sensiblerías como las que fueron causa, en tiempos del Alcalde Alcocer, de que se desistiese de la transformación de los bulevares, cuando todo, incluso de las bocas del Metro, estaba ya dispuesto para ello.

Y que nadie nos acuse de pertenecer a ese nutrido grupo que no sólo desprecia los valores estéticos de Madrid, sino que ni siquiera llega a percibirlos. Conviene no olvidar que hemos comenzado estableciendo la ineludible necesidad, en urbanismo, de considerar la ciudad como obra de arte.

Pasando ahora al Oeste de lo que hemos llamado anteriormente eje básico de Madrid, nos encontramos con que el cuadrante NO. ofrece muy pocas perspectivas de mejora inmediata debido, en primer lugar, a que tal vez sea el que tiene sus posi-

bilidades más aprovechadas (acceso de Puerta de Hierro, Cea Bermúdez, General Sanjurjo, Aceiteros, Bulevares, etc.), pero también, y como factor negativo, a la tremenda compacidad del barrio de Cuatro Caminos y a la doble barrera constituida por el complejo Ciudad Universitaria-Casa de Campo.

La concepción del barrio citado es algo execrable. Respecto a la Ciudad Universitaria es muy sensible que no posea una clara y definida vía Este-Oeste que uniese con amplitud Puerta de Hierro con la Avenida de Reina Victoria. Afortunadamente, aún se está a tiempo de remediar este mal y aclarar el laberinto que constituye para el no iniciado habitual, la red de vías de la Ciudad Universitaria.

En este cuadrante destacan, solamente como líneas a considerar, las paralelas formadas por la Carretera de Castilla y Paseo de Monistrol y por Virgen del Puerto-Paseo de la Florida.

También aquí se pierde estérilmente la prolongación de Marqués de Urquijo a través del Parque del Oeste hasta el Paseo de la Florida, bloqueada endémicamente por el anacrónico paso a nivel con las líneas ferroviarias del Norte.

En este mismo cuadrante merece atención muy especial la comunicación Norte-Sur, dado el que, posiblemente, constituye el más grave problema vial de Madrid.

El rendimiento de las supercargadas calles de Hortaleza y Fuencarral, no puede ser incrementado, y cosa análoga sucede con la utilísima calle de Amaniel, anteriormente citada.

La llamada Nueva Vía Diagonal, de cuya apertura afortunadamente se desistió, no resolvía este problema, y no lo resolvía, sea dicho con todos los respetos, porque no lo encaraba dentro de la realidad, suponiendo, por tanto, una espantosa convulsión demográfica, humana y económica sin fruto verdaderamente real.

Queda, pues, como única posibilidad de alivio, en principio más bien mediocre, la actual calle de San Bernardo. Como primera medida, es de urgencia la mejora de su deficientísimo pavimento.

Pasemos ahora al cuadrante aproximado del Suroeste de Madrid.

En él hay que distinguir dos partes de características básicas esencialmente distintas: la correspondiente a la margen izquierda del río Manzanares y la periférica, relativa a la margen derecha.

Destacan, pues, en primer término las llamadas avenidas de las márgenes, ambas de enorme importancia vial, lo cual hace más sensible el estrangulamiento funcional que se produce en la derecha con el Estadio recientemente inaugurado.

Estas avenidas, que mueren hoy día en el Puente de Toledo, conviene sean prolongadas en el plazo más breve posible.

En la parte izquierda, y aparte del ya citado Paseo de las Delicias, destaca, como vía general de importancia básica, la constituida por las Rondas de Segovia, Toledo y Valencia y por el Paseo del General Primo de Rivera, definiendo un primer anillo de orientación Este-Oeste, en sensible prolongación de la línea Paseo de la Florida-Virgen del Puerto.

La habilitación de todo este sistema para obtener de él un rendimiento máximo, se encuentra afortunadamente en plena marcha.

El segundo anillo es el formado, ya en las inmediaciones del río, por los Paseos Imperial, de Yeserías, de la Chopera y del Molino, muy deficientemente aprovechado en conjunto y que exige con urgencia un paso a desnivel bajo el acceso izquierdo del Puente de los Héroes del Alcázar.

Ahora bien, en la zona Suroeste, el sistema radial está en condiciones propor-

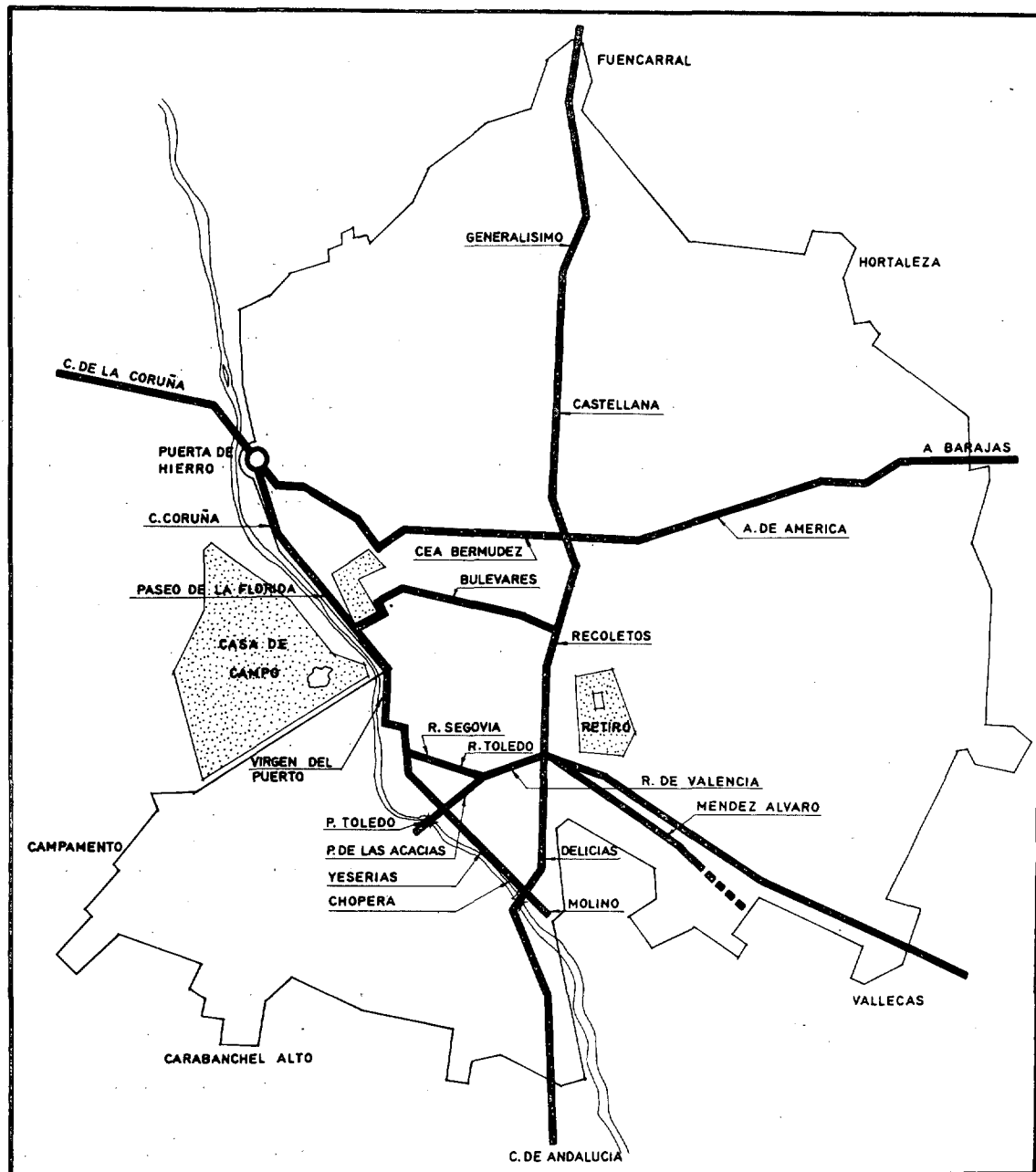


Figura 12.

cionalmente inferiores a las que corresponden a las áreas analizadas con anterioridad.

En primer lugar, y lo mismo que vimos sucede con la falta de comunicación Norte-Sur en la zona Noroeste, también aquí se aprecia la indiscutible conveniencia de una vía que, partiendo del centro de Madrid en la dirección dicha, lo enlace, en la Glorieta de Embajadores, con los tramos anchos de la calle del mismo nombre.

La utilidad en tal sentido de la antigua calle de Embajadores y de la Ribera de Curtidores, es más bien problemática.

Solamente la sobrecargada calle de Toledo, de muy limitadas posibilidades, y de un modo muy colateral, la calle de Atocha, pueden ser tenidas en cuenta, si bien ha constituido una notabilísima mejora la apertura al tráfico de la nueva Avenida de los Reyes Católicos, vía que evita, en cierto modo, en la zona Oeste el paso por el centro propiamente dicho, y sobre la cual volveremos más adelante.

Además de todo lo dicho, es indudable que reclaman inmediata atención vías tales como el Paseo de las Acacias, Santa María de la Cabeza, Alejandro Dumas, Ferrocarril, Bustamante, Palos de Moguer, Ancora y la interesantísima calle de Méndez Alvaro.

A propósito de esta última, no cabe la más mínima duda de que será preciso estudiar seriamente la prolongación del anillo básico del Este, uniéndolo, a través de las playas de la Estación del Mediodía, con Méndez Alvaro hasta la calle de la Antracita o punto próximo; es decir, buscando la unión con el Paseo del Molino.

Y con ello pasamos al propio río Manzanares.

Es de extrema urgencia el destruir la barrera física y, lo que es peor, psicológica que representa para Madrid este río, a pesar de su pequeñez.

La verdadera dificultad del problema estriba en la falta de vías de fácil acceso en una y otra margen.

Por lamentable que nos resulte, es forzoso reconocer en este asunto una total falta de visión de nuestros antecesores.

Parece como si todo el dispositivo urbanístico hubiese sido montado a base de considerar que nunca jamás serían precisos otros puentes que los que existían, y así nos encontramos cómo las únicas vías relativamente importantes de acceso al casco de Madrid, en la margen derecha, son las que enfilan los puentes antiguos.

La excepción a este doloroso y casi irremediable planteamiento nos la da la nueva Avenida de los Héroes del Alcázar, prolongación de la margen derecha a través del Puente del mismo nombre, del Paseo de Santa María de la Cabeza.

Si a esto añadimos los enconos de difícil justificación producidos respecto a un posible ensanche del Puente de Toledo, se comprende que la situación no pueda ser calificada de optimista.

Incluso el puente a desnivel previsto en prolongación del Paseo de los Pontones no contaba con más desembarque Oeste, según el Plan de ordenación, que el denominado usualmente Camino bajo de San Isidro, vía secundaria sin verdaderas posibilidades.

De momento ha constituido un verdadero alivio la materialización, por parte del Ayuntamiento y de la Junta de Canalización del Manzanares, de un modesto plan conducente, como objetivo principal, a la descongestión del sobrecargado Puente de Toledo.

Según él han sido construidos dos pequeños puentes a nivel con las avenidas de las márgenes: el primero, aguas arriba del Puente de Toledo y contiguo a él, y el segundo, como un sustituto del futuro de los Pontones, ya citado.

Asimismo, comprendía dicho plan la apertura y pavimentación de nuevos accesos y la tan deseada modernización del Paseo de los Pontones. Así podrá alcanzarse desde la Puerta de Toledo el populoso casco de Carabanchel Bajo, a través de la nueva Ronda de las Sacramentales y del Camino de las Animas, sin utilizar la recargada calle del General Ricardos, prolongación natural del Puente de Toledo.

Desde luego, y al menos en un futuro próximo, no parece sea de primer orden de urgencia la construcción de nuevos puentes entre el de los Franceses y del Rey, dadas las características demográficas y viales de las márgenes de este tramo del

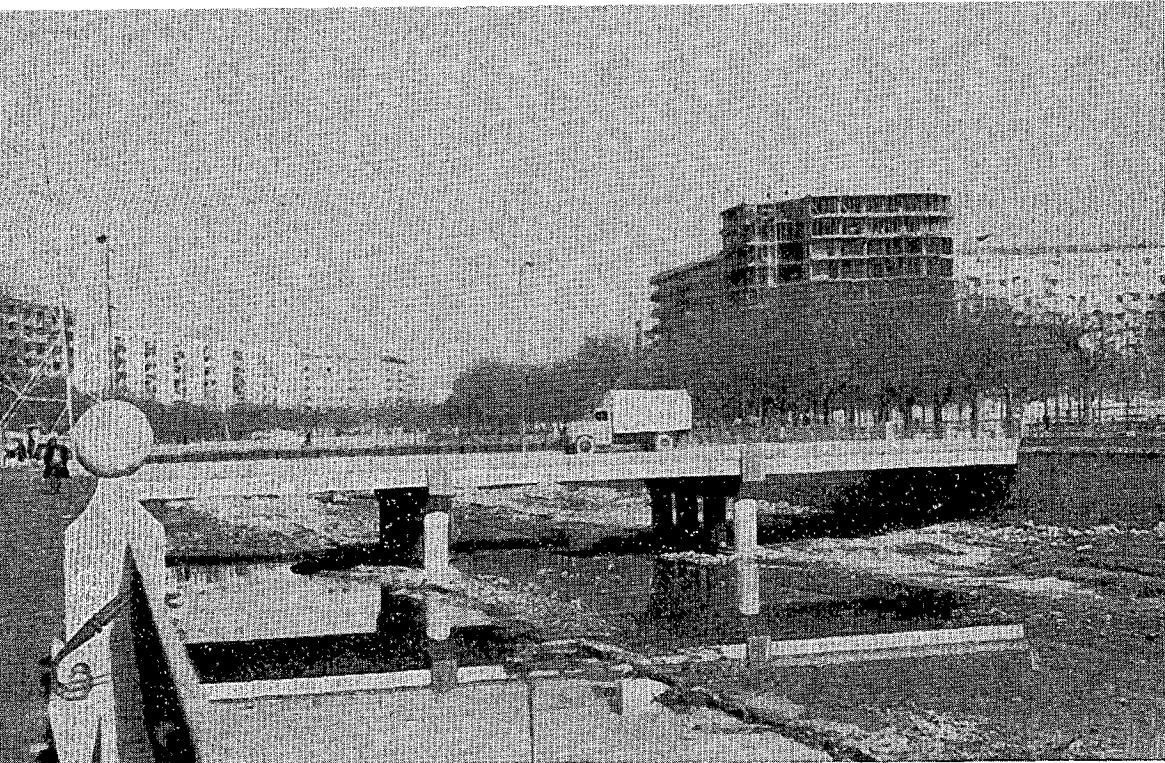


Fig. 13. — El llamado Puente núm. 1, elemento de emergencia destinado, en unión del análogo núm. 2, a la descongestión del Puente de Toledo.

río, pero a partir del Puente del Rey sí es preciso encarar este problema, y de ello hemos de hablar más adelante.

Pasemos, pues, al área de la margen derecha, resultado en su casi totalidad de anexiones a Madrid de los antiguos términos de Carabanchel Bajo, Carabanchel Alto y Villaverde, y una de las zonas de más fuerte expansión urbana, en los dos primeros, e industrial, en el último.

En ella encontramos como vías radiales existentes las que siguen: Acceso de Extremadura, Camino de las Animas, General Ricardos y Acceso de Toledo.

Como de circunvalación puede ser considerado un primer anillo-avenida de la margen derecha, Antonio López, si bien esta última concluye por enlazar con el nuevo acceso de Andalucía, de claro sentido radial.

A continuación encontramos los ya citados Caramuel-Ronda de las Sacramentales-15 de Mayo y el Camino de Ronda del Oeste de Madrid y puede decirse que con ellos concluyen las circunvalaciones realmente eficaces.

Las carreteras de Campamento y Cuatro Vientos a Carabanchel Alto y de éste a las carreteras de Toledo y Andalucía ofrecen todavía y, por desgracia, unas posibilidades más bien mediocres.

Ahora bien: La labor en esta zona, que ya hemos dicho está en período de fortísima expansión y que constituye una de las partes altas de Madrid, puede ser audaz e intensa por ofrecer todavía la facilidad que nos brinda la existencia de amplias áreas libres.

Al igual que otras tantas posibilidades que lo fueron y que ya han quedado frustradas, estas y las que aún nos restan en Madrid no lo son por tiempo indefinido y es preciso aprovecharlas cuando todavía es tiempo para ello.

A menos, claro está que incurramos en un pecado gravísimo, aunque no se encuentre incluido entre los capitales: La indiferencia hacia aquello que debemos amar.

(Continuará)