

---

# EN DEFENSA DEL METRO

## MOVILIDAD Y CULTURA

José A. Fernández Ordoñez  
Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

**S**i la cultura señala la suma total de las actividades creadoras de un pueblo, así como el conjunto de relaciones que mantienen los hombre entre sí y con el mundo, en la cultura urbana entenderemos como primordiales las relaciones que los ciudadanos mantienen entre sí y con su ciudad, y por consiguiente la facilidad de estas relaciones gracias a una excelente movilidad.

Los antropólogos nos han enseñado que ninguna superioridad separa la vida del espíritu del resto de las actividades, por humildes que parezcan, que la cultura no puede prevalerse de ninguna jerarquía sobre la parte no intelectual de la existencia. De ahí que -al margen de otras cuestiones culturales más profundas- me interese hoy hablar de la intensa relación entre movilidad y cultura en una gran ciudad.

La ciudad responde al objetivo básico de facilitar la comunicación directa entre personas al producirse la proximidad física, unas cómodas relaciones personales, una gran libertad de elección y una enorme riqueza de opciones. Es un tópico, pero no por ello menos verdadero, que el atributo esencial del ciudadano es la libertad, que la ciudad hace más libres a los hombres. Por consiguiente, la disminución del conjunto de relaciones que mantienen los ciudadanos entre sí y con su ciudad, producida por la crisis de la movilidad, significa la degradación de la cultura. Y esto es precisamente lo que está sucediendo en Madrid.

Cada vez es más difícil la comunicación entre los ciudadanos, su relación cotidiana es cada vez

más incómoda y menos frecuente, su lejanía cada vez mayor, no sólo en el espacio, sino en el tiempo. Si dominar la ciudad es poder moverse por ella con libertad y sin dificultades, el madrileño-y sobre todo el peatón-se encuentra cada vez más arrinconado, con menos posibilidades reales de elección en un ambiente urbano, que, día a día, es más sucio y hostil. La creciente crisis de la movilidad en Madrid, está en el corazón de sus crisis culturales. No resolverla es renunciar a la propia esencia de la ciudad, a su objetivo originario.

Ya en los planes de ensanche del siglo XIX, con los primeros planteamientos científicos de la ciudad, aparece como un principio fundamental-además de la higiene pública-la movilidad. Aparte de Cerdá, quien se ocupó de Madrid con su proyecto de mejora interior de la ciudad, la "Ciudad Lineal" de Arturo Soria es el ejemplo más relevante de la concepción del futuro Madrid a partir de los medios de transporte. Todas estas concepciones urbanísticas tienen hoy una gran actualidad ya que, así como el ferrocarril fue un factor determinante en la ocupación urbana del territorio entre mediados del XIX y mediados del XX que estuvo presente en la mente de estos grandes urbanistas, el automóvil se ha convertido en Madrid en el principal factor de la urbanización del territorio y de la dispersión de la ciudad. Con coche se pretende alcanzar en la gran ciudad las ventajas que la ciudad antigua ofrecía a los peatones: fácil comunicación, libertad de movimientos y dominio del espacio urbano. Pero la generalización del coche- con la congestión, su irremediable secuela- ha destruido esta ilusión. Y no se trata de apreciaciones intuitivas. Especialistas en transporte como Arturo Soria, Guillermo Yenes, Jordi



una conversión de la movilidad y de esa deseada libertad en el desorden entrópico del todos contra todos y el sálvese quien pueda. Este desorden, la congestión, convierte al coche en Madrid en un devorador incesante de su elemento más preciado, el espacio urbano, que no sólo le es continuamente sustraído, sino deteriorado con la contaminación atmosférica, sonora y visual que ocasiona. Tal como hace poco afirmaba Carlo Ripa di Meana, está en crisis la cultura formulada por el Presidente Pompidou "hay que adaptar la ciudad al coche" y que tanto daño hizo a París. Hoy el lema cultural debería ser "hay que adaptar la ciudad al ciudadano". Pero no sólo al ciudadano automovilista, sino a todos los ciudadanos.

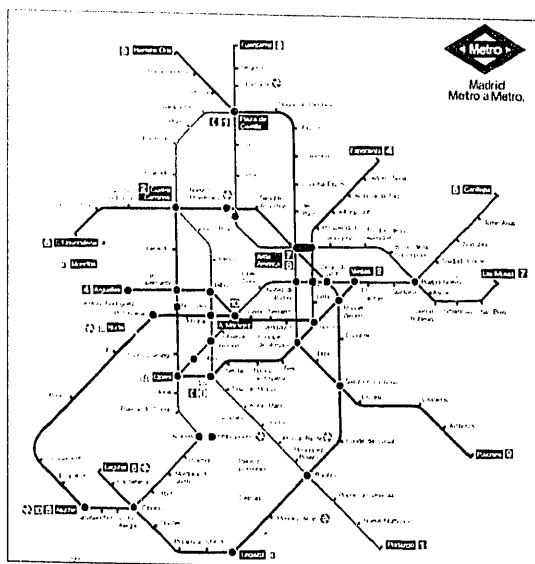
**Más de la mitad de los viajes totales en Madrid se realizan andando**

Borja, Juli Esteban i Noguera, Cayetano Roca y muchos otros, han constatado desde hace años científicamente este fenómeno.

Más de la mitad de los viajes totales en Madrid se realizan andando. El transporte público se usa en un 26% de los viajes totales; el coche sólo en un 19%. De ahí que la creciente suciedad y degradación de las aceras y los pasos peatonales producida por la congestión de los coches sea cada vez más insoportable e injusta. La congestión es un fenómeno paradójico. La gran ventaja del automóvil, que es la libertad y la facilidad que da al ciudadano para moverse, queda destruida al generalizarse el coche, produciéndose un perjuicio mutuo-que no otra cosa es la congestión- y

Por otra parte, no olvidemos que esa situación tan penosa la sufrimos en Madrid con una relación de 1 coche cada 3,4 habitantes. ¿Qué será de Madrid cuando alcance, como Milán, un coche cada 1,7 hab., con 3 millones de coches, es decir, el doble de coches que hoy día?.

La única forma sensata de disuasión del uso masivo del coche privado es una sustancial mejora de la seguridad, el confort, la rapidez y la accesibilidad de los medios colectivos de transporte, y en especial del Metro. Una gran red de Metro (incluyendo en ella los ferrocarriles de cercanías) debería ser el sistema básico de transportes en Madrid. Hay que llevar el Metro, sin excepción, a todos los distritos de Madrid y a los nuevos desarrollos urbanos. Hay que construir una 2ª línea circular y una Red Express Regional (R.E.R.). Comparando nuestra red de Metro con otras ciudades semejantes, vemos que la meta es 16.000 Hab/Km mientras, en Madrid, estamos en 41.000 Hab/Km y con un objetivo tan modesto como aspirar en el año 2.010 a 27.000 Hab/km. Madrid necesita 300 Km de Metro en el año 2000 de los cuáles 130 Km. serían de la R.E.R., es decir, aproximadamente el triple del total actual, lo que significa una inversión de 0,75 billones de pts. en 8 años, incluyendo las olvidadas, pero imprescindibles, inversiones en accesibilidad. Y no se trata de un gasto innecesario, sino de una inversión para resolver un problema esencial para la subsistencia de Madrid como ciudad, en el sentido primigenio de la palabra. Son ahora tiempos poco propicios para pedir, pero que se entienda-



*Estación de Metro en Cuatro Caminos*



y no se olvide- esta cifra como una "anotación preventiva".

No deja de ser significativo que, así como la plaza pública, la plaza urbana, era en la ciudad antigua el lugar donde los ciudadanos se cruzaban y se reunían, hoy día sea el transporte público quien produce el lugar común de referencia. Por la frecuencia y el volumen de su uso masivo por parte de los ciudadanos, por la variedad de su público, y por el peso psicológico que adquieren como significantes de la vida de Madrid, son las grandes estaciones de Metro (Sol, Ciudad Universitaria, Plaza de Castilla, Cuatro Caminos, etc) donde se reproduce-en nuestro tiempo-la naturaleza compleja del espacio urbano colectivo "como espacio de experiencia, más que de prejuicio", tal como lúcidamente nos ha señalado Manuel Sola-Morales.

Frente a la congestión existe la tentación de disminuir los requerimientos de movilidad a base de convertir el futuro Madrid en una suma de áreas autosuficientes y minimizar los intercambios entre ellas. Esto es necesario y bueno respecto a guarderías, escuelas, mercados cotidianos, etc., pero desde el punto de vista cultural, sería el fin de Madrid como ciudad. Se terminaría con su principal activo, que es la inmensa variedad de opciones de sus ciudadanos: la posibilidad de acceso a los distintos mercados de trabajo y focos culturales de todo tipo; las distintas pautas de movimiento para los miembros de una misma familia, facilidades que en Madrid se están degra-

dando de modo alarmante y que deben ser preservadas y potenciadas.

Es muy difícil que Madrid cobre un nuevo impulso si, nuestros políticos-nacionales y locales-y nuestras fuerzas sociales más conspicuas, nuestra sociedad civil, en fin, no llega a un mínimo de acuerdos básicos en una serie de ámbitos fundamentales frente a su futuro, sin los cuáles será muy difícil atraer las inversiones necesarias para resolver los graves problemas que al paso de los años se acrecientan:

1.- Crecimiento de la metrópoli. Política de suelo y vivienda tanto en el centro como en la periferia. La historia reciente de los diferentes planteamientos en estas cuestiones discurre a bandazos.

2.- Mejora de la administración de la ciudad y sus alrededores. El ciudadano no tiene la culpa de que haya tantas y tan diferentes administraciones, y exige una mayor eficacia y coordinación entre todas las instituciones y corporaciones.

3.- Metas que ilusionen, es decir, objetivos que atraigan el apoyo de la gran mayoría de los ciudadanos.

4.- El gran Metro, una única red con una gestión común, como ya propuso Arturo Soria en el siglo pasado. Un Metro sin el cual será imposible resolver el problema de la movilidad en Madrid, ante la imposibilidad física de incrementar el viario

**Es muy difícil que Madrid cobre un nuevo impulso si, nuestros políticos-nacionales y locales-y nuestras fuerzas sociales más conspicuas, nuestra sociedad civil, no llega a un mínimo de acuerdos básicos en una serie de ámbitos fundamentales frente a su futuro**



**El automóvil se ha convertido en Madrid en el principal factor de la urbanización del territorio y de la dispersión de la ciudad**

del centro, siendo ésta una cuestión muy relacionada con la segregación espacial, que va en aumento, y al mismo tiempo evitar el colapso que se avecina.

5.- Rehabilitación de la marcha a pie. Creación de calles donde el peatón, sin ser exclusivo, sea prioritario. Y no sólo aceras mayores y pasos de cebra libres de coches, que es el primer paso inmediato, sino redes peatonales-sin solución de continuidad-que abarquen toda la ciudad.

6.- Limpieza del ambiente, y sobre todo, del aire de Madrid, interviniendo en primer lugar en los autobuses y en los taxis que, juntos, equivalen al resto de la flota. Evitar que Madrid se convierta en un basurero.

7.- Reforestar Madrid, siguiendo la idea de Fernández de los Ríos. Podrían ser más puntos. Pero con un acuerdo de nuestros políticos y fuerzas sociales en estos siete grandes ámbitos, Madrid arrancaría con fuerza. Siete cuestiones muy relacionadas entre sí, no lo olvidemos. Por ejemplo el urbanismo se ha concentrado en lo construido, en la arquitectura, en las plazas y calles. Paralelamente, el transporte se ha ocupado en la mejora de su tecnología para satisfacer así una demanda creciente. Pero -tal como ha dicho Julia

Esteban- casi nadie reflexiona en Madrid sobre las relaciones entre transporte público y medio urbano. Es necesario romper estas dicotomías. Porque son cuestiones muy relacionadas. De ahí que el consenso tiene que ser general, y los esfuerzos convergentes. Al observar estos siete grandes objetivos, como madrileño, a la vista de lo que hay, uno no puede menos que sentirse triste y escéptico. Es patético el contraste entre la magnitud de los objetivos y la pobreza de las realizaciones de estos últimos años.

En ciertos momentos afortunados de las ciudades hay, de tiempo en tiempo, un consenso sobre la definición del entorno, una convergencia de las esperanzas y los deseos de los ciudadanos: es el caso por ejemplo, de la Barcelona de nuestros días. Hay otros momentos históricos, y es el caso del Madrid de hoy, en que

no hay más que confusión y controversia, divergencia y desunión.

Si la cultura y la movilidad está directamente relacionadas en Madrid, y aún más, son concomitantes, la congestión de los automóviles y el desorden entrópico que producen, también lo son. Bernhard Winler afirma que el coche, dentro de la ciudad, se ha convertido en un factor anticultural en el sentido de que todo en él está pensado en clave de incomunicabilidad. El coche convierte la ciudad en un espacio para atravesar, no para encontrarse y comunicarse. Como dice Ignacio Gómez de Liaño "los automóviles han motorizado a las personas en un sentido más hondo, de la misma manera que la propaganda y el promedio estadístico han ocupado el lugar de sus voluntades".

¿Cuánto tiempo hablaremos de esperar aún en Madrid? La sociedad civil de Madrid debe sacudir su conformismo. Madrid está atrasado, entre otras cosas, por una incapacidad de sus ciudadanos para desarrollar esfuerzos desinteresados. Nadie vendrá a ayudar a Madrid, si los madrileños no empiezan ellos mismos por ayudarse. Como dice el poeta: "La cosa puede durar aún un siglo entero si no tomamos la decisión de poner el tiempo en marcha nosotros mismos". ■