

La urbanización va extendiéndose por la ciudad formando paulatinamente la trama de los barrios.

## II. CONCENTRACION TERCIARIA EN LAS AREAS CENTRALES

### a) CONCENTRACION PROGRESIVA

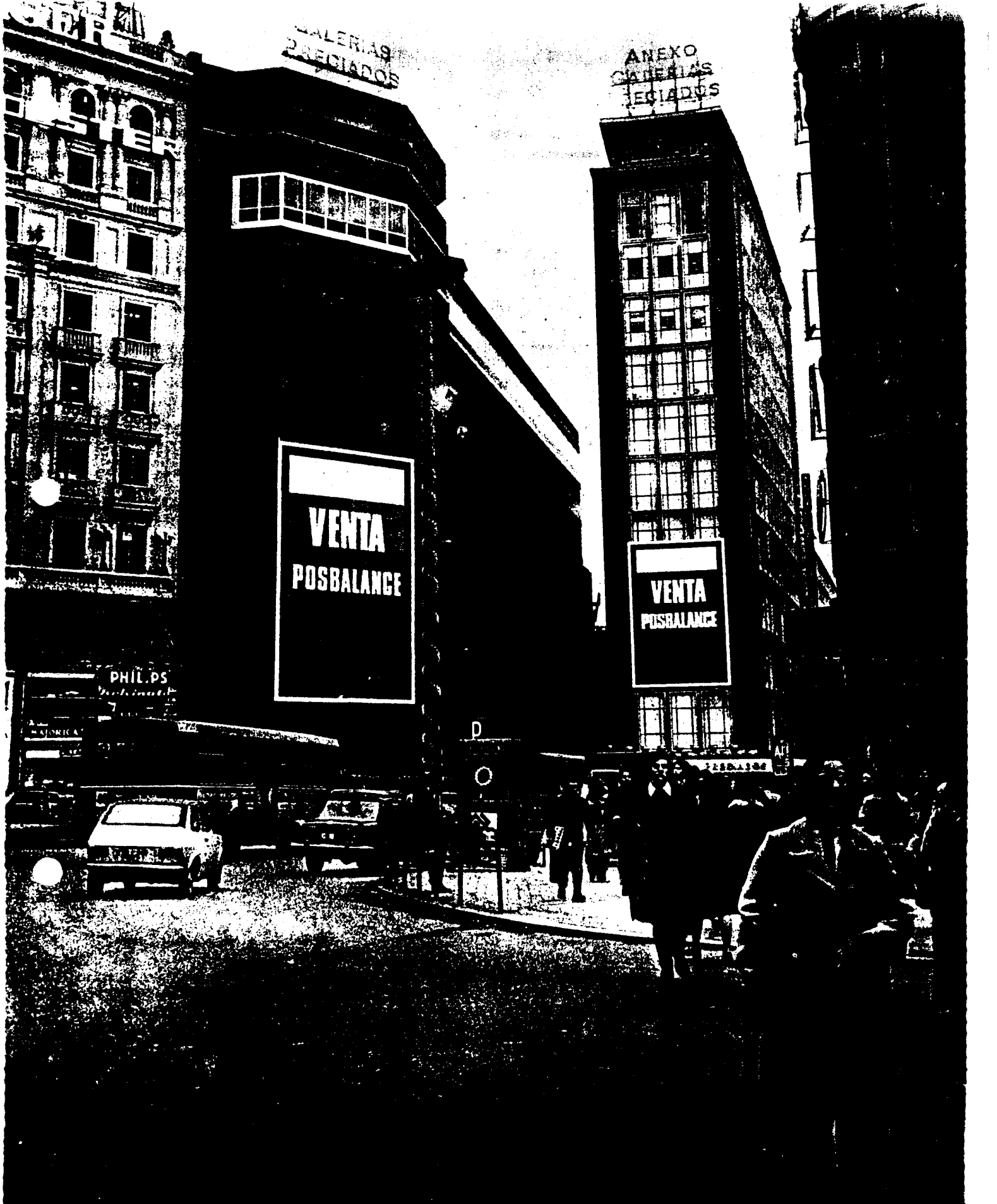
En el espacio comprendido entre el Manzanares, la avenida de la Paz y —por el norte— el barrio del Pilar trabaja la gran mayoría de los madrileños activos ● Esto organiza una maraña circulatoria capaz de desanimar al más valiente responsable de la ordenación de tráfico ● La acumulación de errores urbanísticos en varios siglos —suburbios incontrollados sobre carreteras radiales, fusión de pueblos rurales de muy distintas estructuras— forma hoy un "puzzle" anárquico de piezas que apenas casan entre sí ● Los problemas se agravarán, pues, de forma increíble en los próximos años si no se arbitran pronto los medios necesarios para paliar en lo posible esa creciente congestión ambulatoria.

CIRCULANDO en automóvil por la Castellana —en otros tiempos la romántica y tranquila vía señorial de Madrid—, es cada día más frecuente tener que detenerse por causa de embotellamientos de tráfico; hasta podría leerse tran-

quilamente el periódico sobre el volante en algunas de las paradas, si se lo permitiera al conductor la tensión emocional a la que se encuentra sometido en esos momentos.

Los madrileños saben muy bien, porque tienen que sufrirlo a diario a sus expensas que esto sucede en puntos muy diversos de la ciudad, que se han vuelto insoportables en los últimos tiempos, no librándose ni siquiera los barrios alejados, cuyos accesos son tan insuficientes en algunos casos, que las "horas punta" se convierten en un auténtico tormento para los sufridos automovilistas.

El problema, sin embargo, donde es realmente grave y cada vez lo va a ser más es en el área central de Madrid, entendiéndose por tal una extensísima zona urbana que cubre varios miles de hectáreas de superficie, a la que los madrileños siguen llamando "centro", pese a que cada vez es más extensa, y de la que la Puerta del Sol y la Gran Vía son sólo ya "el centro del centro".



GALERIAS PRECIADOS

ANEXO GALERIAS PRECIADOS

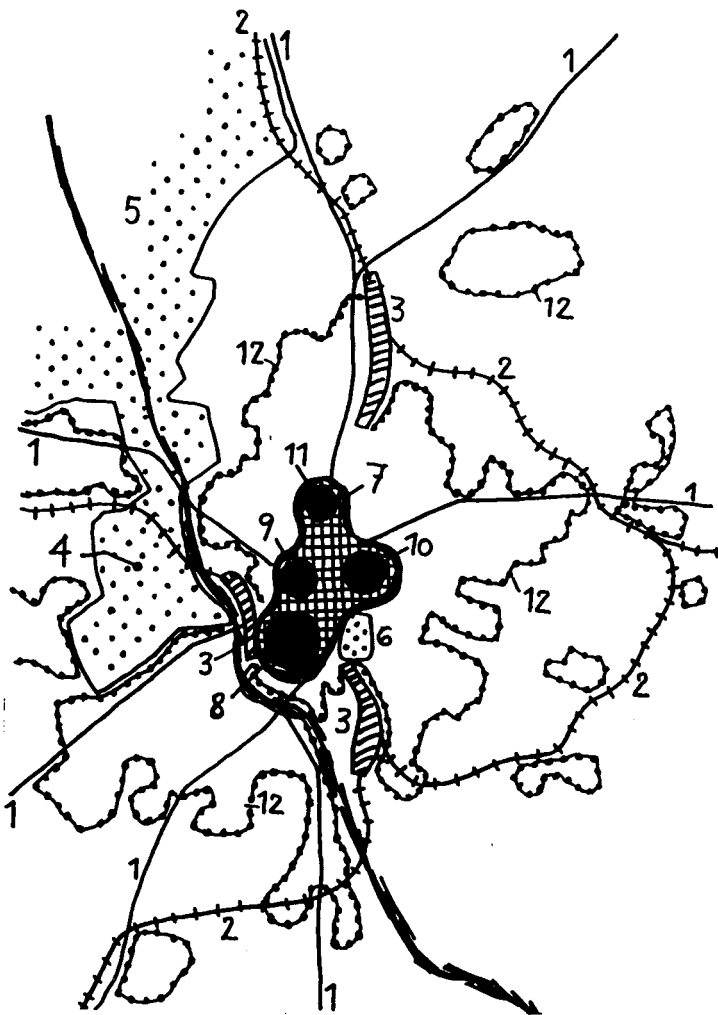
VENTA POSBALANCE

VENTA POSBALANCE

PHILIPS

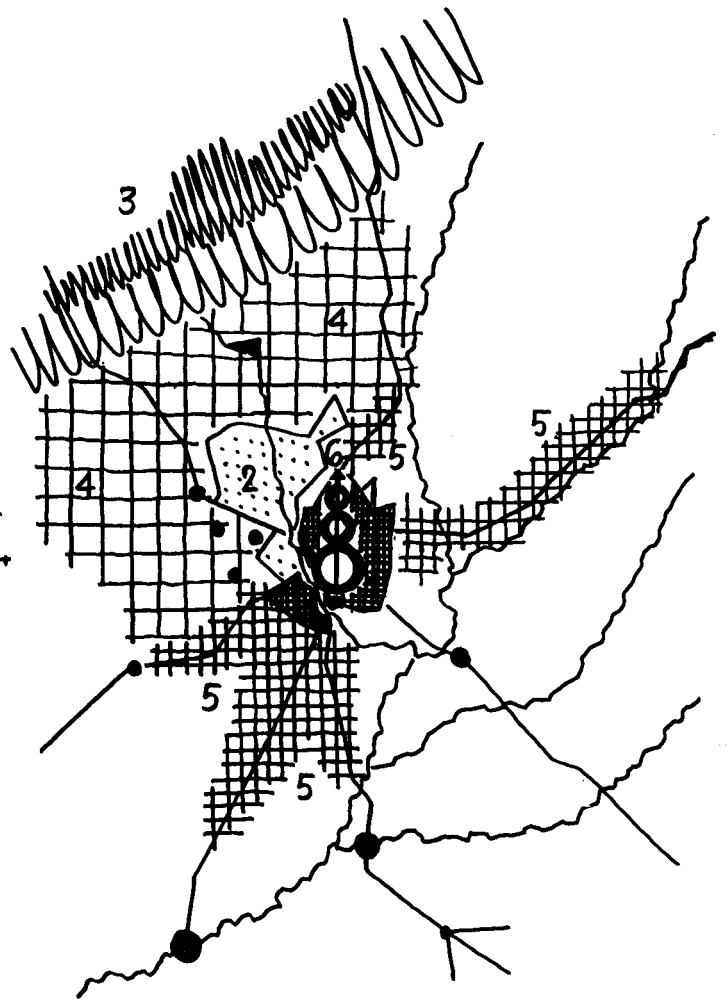
D

PRECIADOS



### EL DESARROLLO DEL CENTRO

1.-Carreteras radiales. 2.-Ferrocarriles. 3.-Estaciones ferroviarias. 4.-Casa de Campo. 5.-Monte del Pardo. 6.-El Retiro. 7.-Área actual de carácter fuertemente terciarizado. 8.-Centro principal de la ciudad. 9.-Segundo centro (Argüelles-Gta. de Bilbao). 10.-Tercer centro (Salamanca). 11.-Cuarto centro (Generalísimo). 12.-Perímetro del continuo urbano de 1.973.



### LAS ÁREAS DE EXPANSIÓN ESPONTÁNEA DE MADRID

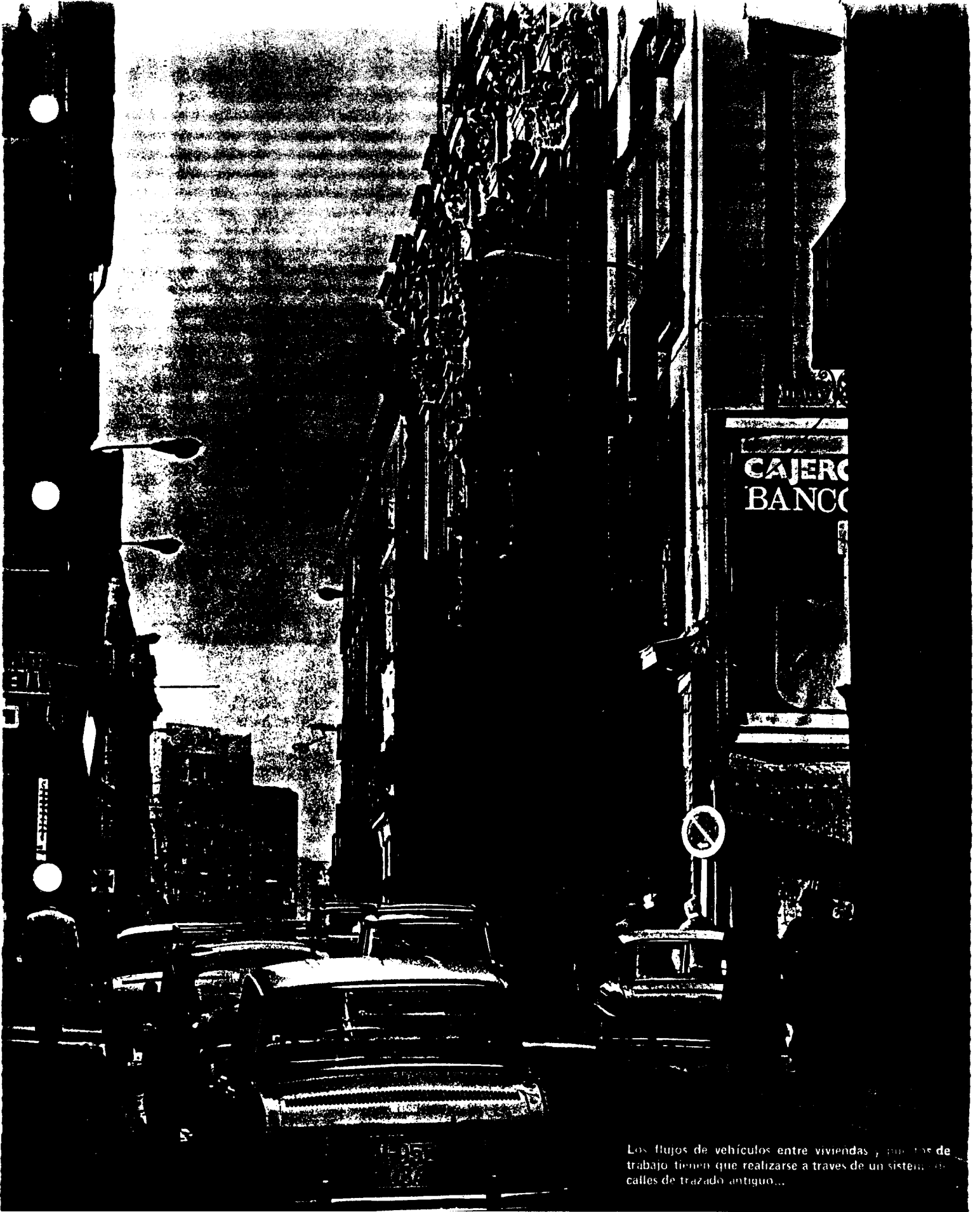
1. El perímetro de la ciudad compacta (casco antiguo, ensanches y suburbios). 2. El gran parque forestal de Madrid (la cuña Monte el Pardo-Casa de Campo). 3. La sierra. 4. La gran área residencial extensiva (cuadrante noroeste, entre la ciudad y la sierra). 5. Las tres expansiones de tipo mixto industrial-residencial (Nordeste, Valle del Henares y Suroeste). 6. La dirección expansiva de la función terciaria de capitalidad.

### LOS EMPLEOS TERCIARIOS EN EL CENTRO

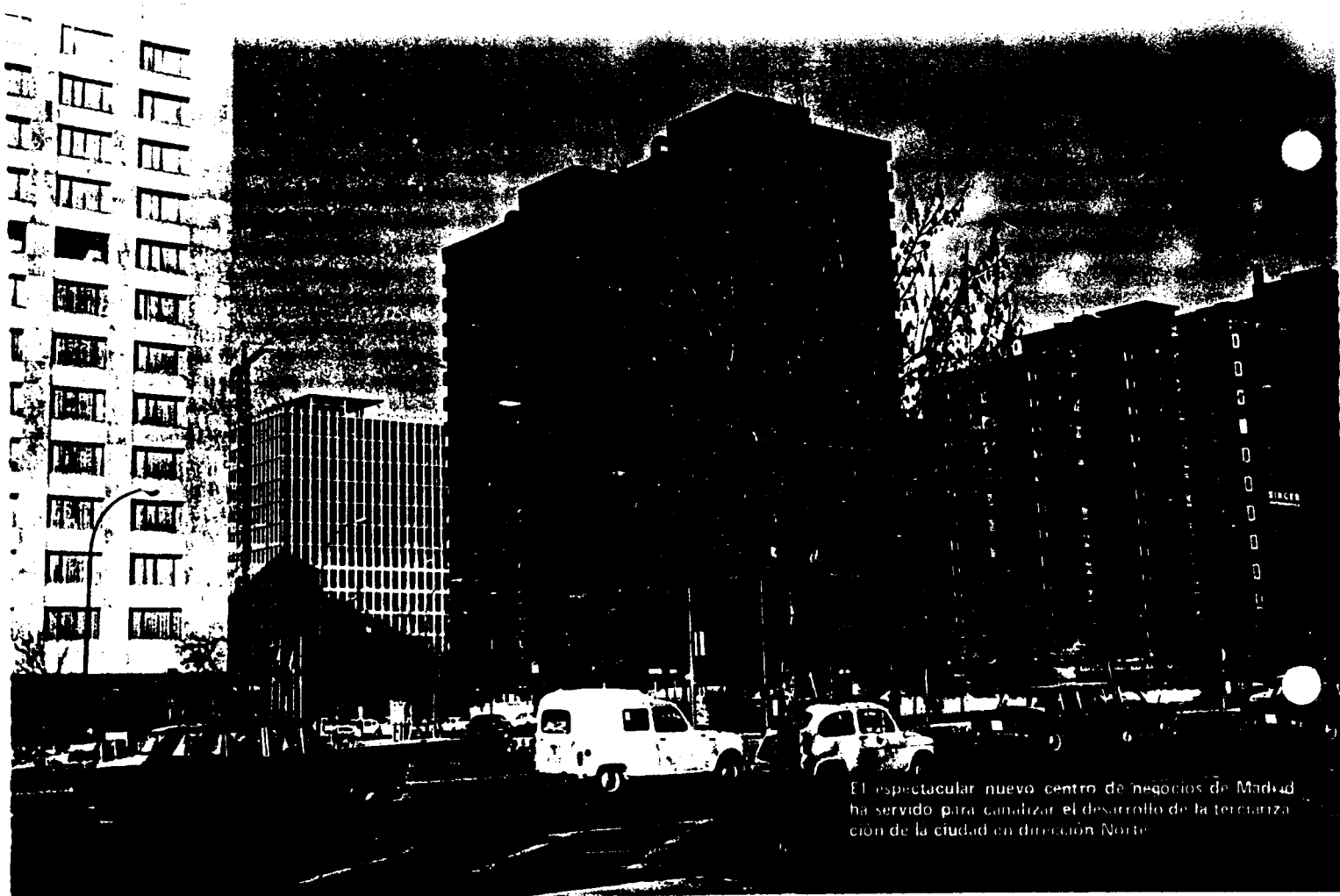
Este fenómeno de la creciente extensión del centro se explica fácilmente si se piensa que Madrid es una gran ciudad administrativa o burocrática, donde más del 60 por ciento de la población activa trabaja en el sector de los servicios. Ello le imprime un carácter muy especial, porque la mayoría de los puestos de trabajo no están en zonas alejadas, sino en el propio centro urbano. Puede asegurarse que dentro del perímetro del llamado tercer cinturón (un gran espacio urbano comprendido entre el río Manzanares, la avenida de la Paz y el barrio del Pilar, por el Norte, al que llamaremos "la almendra") trabajan la gran mayoría de los madrileños

activos. Sin embargo, los domicilios de esos mismos madrileños no están necesariamente dentro, sino que en una parte no despreciable están en zonas situadas fuera de ese perímetro, en los barrios dormitorio del extrarradio.

Esto crea unos flujos o movimientos de vehículos entre las casas y los puestos de trabajo y entre los distintos barrios que constituyen el "centro", que, si se vieran reflejados en gráficos, se mostrarían como marañas intrincadas y complicadísimas, capaces de desanimar al más valiente responsable de la ordenación del tráfico. Porque todo ello tiene que realizarse a través de un sistema de calles de trazado antiguo, confuso y abigarrado, muy difícilmente adaptable a las necesidades de la circulación de una urbe moderna.



Los flujos de vehículos entre viviendas y puntos de trabajo tienen que realizarse a través de un sistema de calles de trazado antiguo...



El espectacular nuevo centro de negocios de Madrid ha servido para canalizar el desarrollo de la terciarización de la ciudad en dirección Norte.

## LAS CUATRO PARTES PRINCIPALES DE LA ESTRUCTURA URBANA MADRILEÑA

Si damos ahora un rápido repaso a la historia urbanística de Madrid, comprobaremos que su configuración actual es el resultado de las improntas dejadas en su estructura urbana por cuatro períodos muy característicos e importantes.

El primero lo constituye la ciudad antigua, situada dentro de la "cerca fiscal" del siglo XVII, y que, más o menos, es la delimitada hoy por las calles de Bailén, Puerta de Toledo, Ronda de Valencia, eje del Prado, Recoletos, los bulevares, calle de la Princesa y plaza de España. En todo este populoso recinto sólo existe un eje, amplio (la calle de Alcalá), que, como un embudo va estrechándose hasta la puerta del Sol, y una sola reforma urbana importante (nos referimos, naturalmente, a reformas que hayan servido para facilitar los flujos circulatorios) se ha realizado en toda la historia: la Gran Vía. Esta arteria abrió un nuevo cauce a la circulación, pero contribuyó con los edificios que la flanquean a la creación de nuevas necesidades conflictivas, y hoy constituye, a pesar de todo, nuestro más espectacular, alegre y desenfadado corazón ciudadano.

El reinado de Carlos III constituye por sí solo el segundo "estadio urbanístico" de Madrid, con la construcción de su mejor eje de capitalidad (el paseo del Prado) y el trazado de las grandes arterias del Sur, que constituyen el entramado urbano de toda la zona comprendida entre la Ronda de Valencia y el río Manzanares.

El tercer "empujón" se lo va a dar a la ciudad el gran ensanche de Isabel II, proyectado por el ingeniero Castro hace algo más de cien años, con el que se triplicaba la superficie urbana de entonces, introduciendo el trazado en retícula, tan en boga en todas las reformas urbanas de aquellos años. Poco después, se iniciaba también el experimento de Arturo Soria, de mucha más trascendencia para la historia de las ideas urbanísticas en general que para la estructura urbana de Madrid en particular.

Este ensanche de Castro ha permitido el crecimiento ordenado de Madrid hasta nuestros días, con la creación de arterias importantes para la ciudad actual, tales como Bravo Murillo, Cea Bermúdez, María de Molina, Serrano, General Mola, entre otras muchas, y de forma especial el sistema de las rondas (desde Doctor Esquerdo hasta Cuatro Caminos), que constituye una pieza importante de la red arterial del Madrid de hoy.

Y, por último, en ensanche de la posguerra, el de la avenida del Generalísimo, que se apoya sobre la prolongación de la Castellana en dirección Norte-Sur.

Aparte de estas cuatro grandes acciones histórico-urbanísticas (las tres últimas, planificadas; la primera consecuencia de un proceso biológico de crecimiento muy alejado ya en el tiempo), el resto del tejido urbano madrileño se compone principalmente de barrios periféricos; unos pocos, ordenados después de la guerra (los menos), pero la mayoría,



desordenados y anárquicos, crecidos en su tiempo como suburbios incontrolados a lo largo de las carreteras radiales (Cuatro Caminos, Ventas, Vallecas, etc.), fundiéndose con los antiguos pueblos rurales que rodeaban la ciudad (Fuencarral, Hortaleza, Vicálvaro, Carabanchales, etcétera). Entre todo ello se ha consolidado una amalgama de zonas en las que hoy se pretende poner un cierto orden, cuando ello ya es prácticamente imposible.

### PREVISIONES DE CRECIMIENTO

Es bien; éste es el "puzzle" que constituye el Madrid actual, conjunto de cientos de piezas que a duras penas casan entre sí. Precisamente la tarea de intentar acomodarlas, creando una estructura de ensamblaje que no existe, ha sido el objetivo principal de los dos planes de ordenación, aprobados en 1944 y 1963. De ellos ha nacido algo tan importante para la supervivencia de Madrid en el futuro como es la red arterial, de la que hablaremos otro día, porque el tema tiene suficiente importancia para justificar un capítulo aparte.

Hoy sólo nos interesa destacar el hecho de que dentro de ese "puzzle" que es el Madrid propiamente dicho, en el que cientos de miles de vehículos y millones de personas se desplazan cada día en todas direcciones, los problemas van a agravarse de forma increíble en los próximos años, si no se crea una conciencia clara de lo que va a suceder, y, como consecuencia, se arbitran los medios necesarios para, al

menos, tratar de aliviar en lo posible la creciente congestión circulatoria de nuestra ciudad.

Las cifras son las siguientes para 1985, según previsiones obtenidas de documentos oficiales:

a) Un gran aumento de población (cerca de otros tres millones de habitantes nuevos en el área metropolitana), que, unido a la elevación del nivel de vida, hará aumentar en progresión geométrica el parque automovilista. ¿Dónde se meterán tantos coches? ¿Cómo podrán circular por nuestras calles, hoy ya congestionadas?

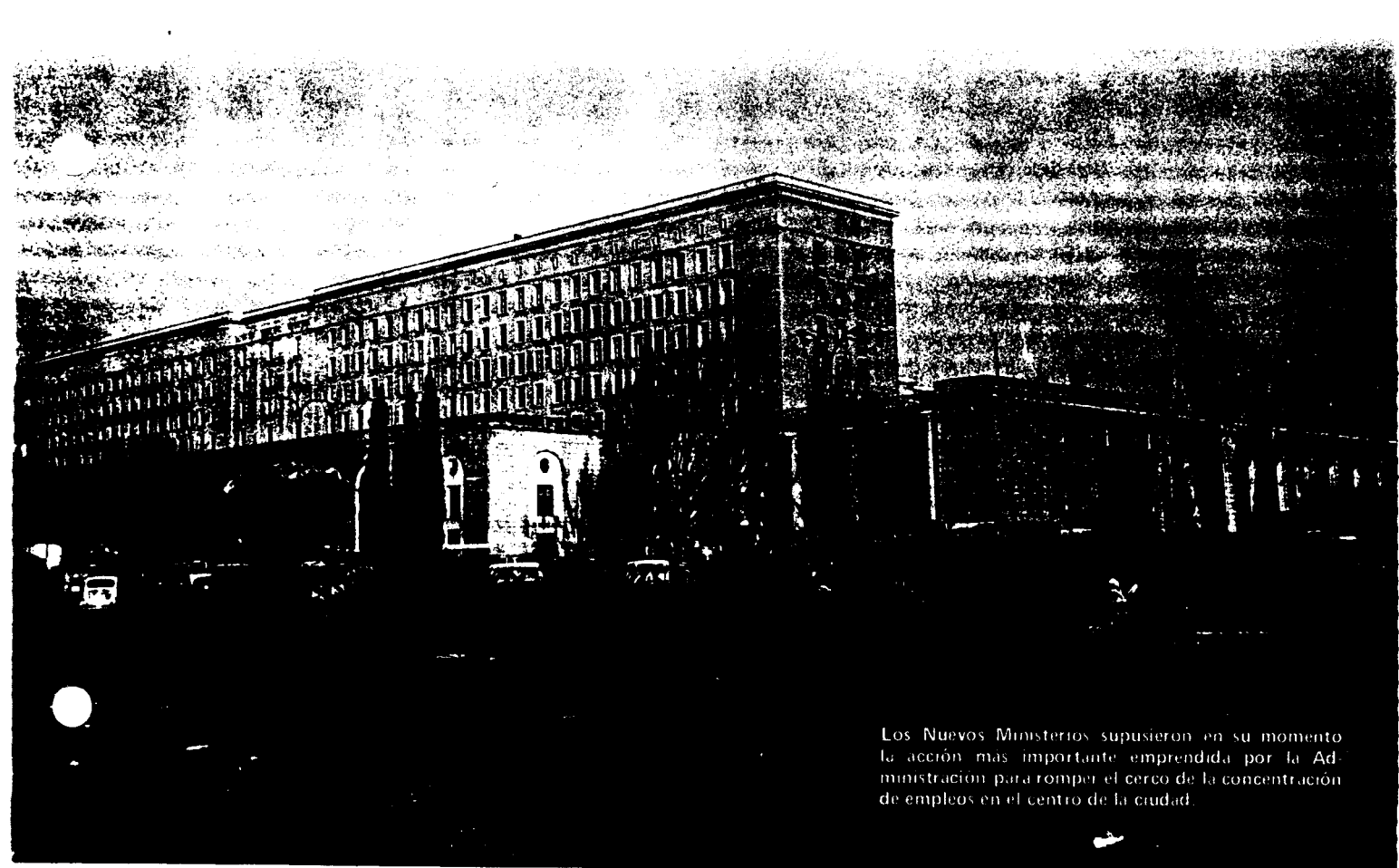
b) Los puestos de trabajo en el sector de los servicios van a pasar de unos 700.000 que son actualmente a 1.450.000 en 1985. ¡Van a duplicarse en un plazo de sólo diez años!

c) Para el año 2000, si no cambian las cosas, las cifras serían probablemente del orden de multiplicar por siete u ocho los empleos actuales

Para este día (no muy lejano, por cierto) de 1985 nos debemos preguntar en primer lugar dónde van a asentarse esos miles de nuevos puestos de trabajo, que son los que, en definitiva, generan el tráfico automóvil. Un tráfico que no es sino la suma de los desplazamientos obligados de todos y cada uno de los madrileños a lo largo y ancho de la ciudad, así como el de las mercancías que ellos mismos necesitan a diario.

En una segunda parte de este artículo examinaremos el futuro que nos espera y la necesidad de romper el cerco de Madrid para expansionar sus áreas centrales.





Los Nuevos Ministerios supusieron en su momento la acción más importante emprendida por la Administración para romper el cerco de la concentración de empleos en el centro de la ciudad.

## b) HAY QUE ROMPER EL CERCO

### MONSTRUOSA "CITY" MADRILEÑA DEL FUTURO

Nada más grave puede sucederle a nuestra capital que esa constante transformación de viviendas en oficinas y comercios en la que ya empieza a asfixiarse ● La voracidad del negocio inmobiliario ha conseguido forzar los volúmenes edificables de los solares a extremos inverosímiles ● El mismo barrio de Salamanca tiene hoy el doble volumen de edificaciones previsto por su fundador hace un siglo ● Hay que impedir con tiempo suficiente que sigan concentrándose más puestos de trabajo en las áreas centrales de la ciudad

### DOS ACCIONES URBANÍSTICAS DE LA ADMINISTRACION

Porque la ciudad que va a crecer, no nos engañemos, es la ciudad administrativa y burocrática de que ya hemos hablado, y a un ritmo galopante que debe hacernos estremecer. Porque lo que realmente grave no es que la ciudad vaya a tener ocho o diez millones de habitantes en el año 2000, sino el que la mayoría de los empleos de entonces van a ubicarse en lo que será la "city", es decir, el gran centro del trabajo madrileño, que, o mucho nos equivocamos, o coincidirá más o menos con ese espacio al que hemos llamado "la almendra", y que es el contenido dentro del tercer cinturón. Es el fenómeno conocido como "terciarización" de las ciudades (conversión gradual de las zonas residenciales en centros de actividades terciarias, o lo que es lo mismo, transformación de las

viviendas en oficinas, comercios, etc). A nuestro modesto juicio, nada podrá sucederle a Madrid el día de mañana que sea más grave que esto, por las repercusiones que va a tener sobre la concentración de vehículos y la congestión de tráfico y, en definitiva, sobre las condiciones de habitabilidad de la ciudad. Será interesante saber lo que habrán de inventar las autoridades de entonces para tratar de impedir el colapso urbano. Sin embargo, creo que no hay conciencia clara de este peligro que se avecina, e inútilmente busco en los periódicos alguna declaración en este sentido entre tanto río de tinta dedicado a los temas más o menos relacionados con el urbanismo de Madrid.

La imagen de lo que va a pasar como no se tomen las medidas adecuadas, no es fácil encontrarla en otras ciudades actuales mayores que la nuestra, porque Madrid tiene, sobre una extensión superficial muy grande, las más altas densidades urbanas conocidas. La voracidad del negocio inmobiliario madrileño, desde más de cien años atrás hasta nuestros días, ha conseguido forzar los volúmenes edificables de los solares hasta límites increíbles. Ello ha sido hecho contra todas las previsiones de los diferentes planes de urbanismo, empezando por el mismo de Castro, sin que las autoridades se percataran hasta hace muy pocos años (hoy parece que al fin existe ya la conciencia necesaria) del peligro de ceder ante tal tipo de presión. El resultado es este Madrid de hoy, en el que barrios como el de Salamanca tienen el doble del volumen de edificaciones que Castro había previsto en su Proyecto de Ensanche, redactado en 1.856.





## GRAN LECCION CONTRA EL PAPANISMO

¡Qué lección tan útil! —si se quiere aprovechar— para otras ciudades de provincias que ahora empiezan y van cayendo en las mismas debilidades! El día en que, por papanatismo, se autoriza en un solar céntrico el primer rascacielos, ya se ha lanzado esa primera piedra que hará tan difícil contener mañana la oleada de la voracidad inmobiliaria.

Y estos enormes volúmenes de los grandes barrios de Madrid son capaces de contener todas las actividades terciarias que se avecinan para el futuro (léase metros cuadrados de oficinas, comercios, bares, espectáculos, etc.) más todavía si se piensa que aún no está acabado de edificar, ni con mucho, todo lo que autorizan las ordenanzas municipales.

Para entonces se habrá configurado una monstruosa "city" llena hasta los topes de locales de trabajo cerrados y con clima artificial, con un trasiego incesante de personas y de vehículos, con una cafetería en cada esquina a la que acudirán al mediodía a almorzar masas enormes de empleados que al fin habrán conseguido la jornada intensiva. Y de esa "city" habrán ido desapareciendo todas las viviendas, porque el grado de contaminación ambiental, de ruidos, de calor en el verano, etc., etc., habrán convertido en

absolutamente inhabitable a la ciudad, y los madrileños, para poder respirar un poco de aire puro, tendrán que vivir en áreas periféricas, en el campo, a muchos kilómetros de distancia, y acudir a diario a su trabajo en largos e interminables desplazamientos, parecidos a los que hoy se producen en los fines de semana por las carreteras radiales. Y al entrar dentro del perímetro de la "city" comienza el verdadero calvario, por la imposibilidad de construir una red arterial que penetre bien y sirva a todos los puntos del tejido urbano con capacidad suficiente para la tremenda carga de tráfico que tendrá que recibir para entonces.

Y en cuanto al transporte público, está claro que tampoco va a poder resolver el problema, tanto el de superficie como el subterráneo, pues ambos se encuentran ya hoy a punto de saturación, y tendrían que multiplicar varias veces sus efectivos poco más o menos dentro de las mismas líneas actuales lo que es absolutamente inviable.

## LA EXPANSION NECESARIA

He aquí, a grandes rasgos, una tosca pintura de lo que podrá suceder en Madrid si no se reacciona anticipadamente, con tiempo suficiente, y se toman posiciones para combatir el verdadero mal, que no es otro que la concentración de los



y el transporte público, se verá imposibilitado de atender a los futuros requerimientos que va a plantear la concentración de empleos en las zonas centrales...

puestos de trabajo en las Áreas centrales de la ciudad. Es necesario plantear una decidida política de expansión de esas áreas para evitar, en la medida de lo posible, la saturación prematura a la que estará la ciudad abocada irremediablemente en caso contrario.

Como conseguir esa descongestión de la "city"? Naturalmente, éste es un tema que merecería por sí solo de una investigación profunda, con estudio de las causas apuntadas, y determinación de las posibles medidas salvadoras. Hay que señalar de entrada la dificultad del empeño, pues se trata de un proceso espontáneo —la terciarización— que es irremediable en las grandes ciudades. Sin embargo, muchos autores se han ocupado de este problema en el mundo entero, y en España tenemos la ventaja de poder estudiar el fenómeno a través de la investigación realizada en otros cuerpos experimentales que lo han sufrido antes.

### DIFICULTADES

La principal dificultad estriba en que la mayoría de esos futuros puestos de trabajo requieren una localización muy especial en proximidad física con los actuales centros de decisiones de la ciudad. Sería preciso realizar una disección muy pormenorizada de los actuales puestos de trabajo terciarios

de Madrid, clasificándolos por lo que podría llamarse el "grado de descongestibilidad", es decir, su mayor o menor posibilidad de cambiar de emplazamiento a otros puntos situados fuera de las áreas centrales. Y esto permitiría cuantificar nuevas zonas que podrían crearse para la ubicación de los puestos de trabajo futuros.

Sin embargo, no es aventurado asegurar, anticipándose a este estudio, que una gran parte de esos nuevos puestos de trabajo a crear tendrán necesariamente que ubicarse en proximidad a las áreas centrales.

Los que podrán irse fuera y a zonas periféricas serán los que se creen para servir a las nuevas zonas urbanas también periféricas y, por tanto, o bien serán barrios o distritos dormitorio, o, en el mejor de los casos, serán ciudades satélites con una cierta componente industrial (zonas industriales de nueva creación).

En resumen, que Madrid necesita, para dar cabida a esos miles de puestos de trabajo nuevos, de una expansión de su actual gran centro de actividades terciarias de capitalidad. Algo que sea la versión actual de lo que fue en los años cincuenta el ensanche del Generalísimo, que dio cabida a muchos miles de nuevos empleos que de otra manera se hubieran asentado en las zonas céntricas, las cuales estarían hoy, con toda seguridad, totalmente colapsadas.

