



IV. EL DEFICIT DE LAS INFRAESTRUCTURAS BASICAS

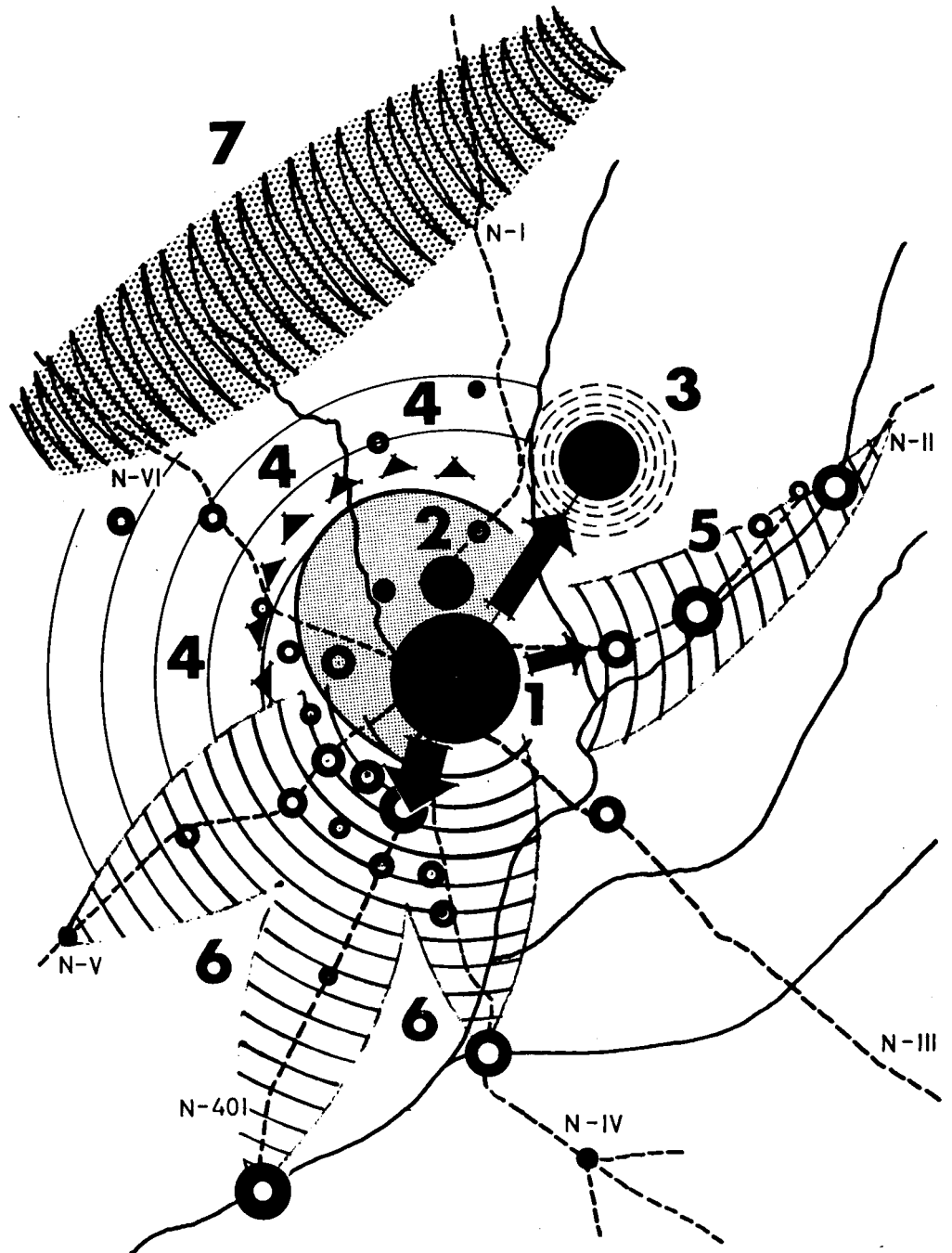
- Se quedan sin hacer o van con retraso.
- Cuando la edificación va por delante de la urbanización —que es el caso de Madrid— se acaba creando zonas infraurbanas, porque carecen de los servicios más indispensables.
- Hace un par de años, Madrid padecía un déficit de infraestructura que podía cifrarse en más de veinte mil millones de pesetas (la necesaria para dotar a nuestra capital de servicios satisfactorios).

Se lee frecuentemente que vivimos una civilización urbana, y parece estar claro que el proceso de urbanización, en virtud del cual los hombres acuden desde todos los rincones de la tierra a la vida de las ciudades, es un proceso irreversible. Las ciudades han resultado ser, para los hombres del siglo XX, la forma habitual de convivencia organizada. En ellas se busca el cobijo, la sombra protectora de eso que llamamos sociedad; en ellas se participa de la vida colectiva

que se caracteriza por requerir un intercambio constante de relaciones.

Relaciones que son cada vez más complicadas, a medida que se crean nuevas necesidades, las mismas que van demandando la civilización urbana, siempre en expansión. Necesidades que atenazan a los hombres y de las que se encuentran imposibilitados de prescindir, unas veces a gusto y otras a disgusto.

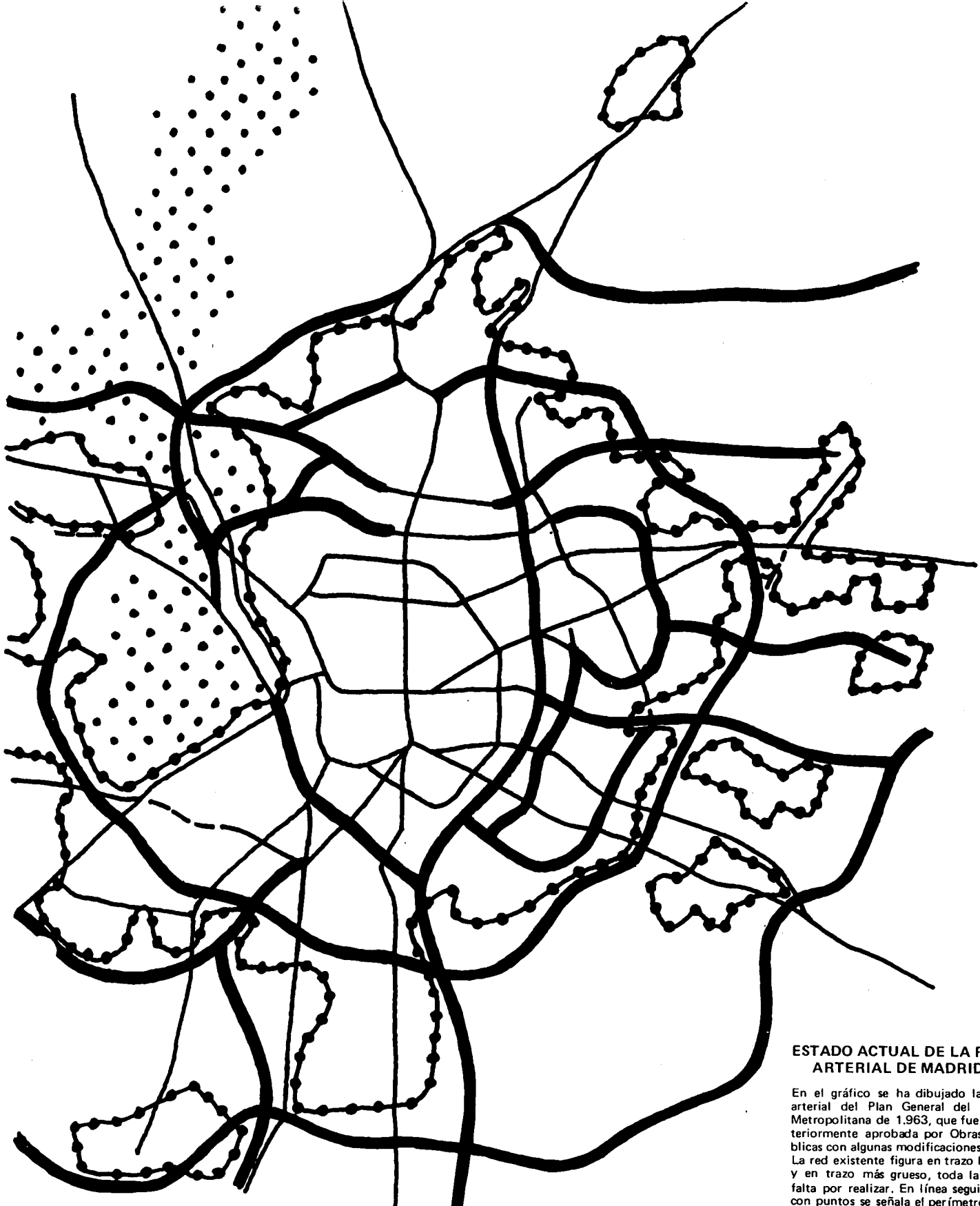
Las complicaciones han ido creciendo, tanto para el trabajo como para el disfrute estético, la enseñanza o el descanso, la diversión y el ocio, que son las actividades que realizó tanto el hombre prehistórico como el de nuestros días. El "homo neanderthalensis" desarrollaba ya esas actividades en las cuevas, y nosotros, en las ciudades. Pero ni él ni nosotros elegimos nuestra forma de vivir, porque todos nos hemos encontrado situados, sin quererlo, en el momento histórico que nos ha tocado en la evolución de la humanidad.



SUGERENCIA:

LOS ELEMENTOS FUNDAMENTALES DE LA ESTRUCTURA DEL MADRID AÑO 2.000

- 1/ La ciudad actual, fuertemente terciarizada.
- 2/ Expansión del Centro de capitalidad de Madrid.
Rodeando a 1 y 2 por el Noroeste, el gran espacio forestal del Monte El Pardo, y en su centro la Residencia del Jefe del Estado.
- 3/ El nuevo Madrid residencial del Valle del Jarama (dos millones de habitantes)
- 4/ Las áreas residenciales extensivas y espacios abiertos frente a la naturaleza del cuadrante noroeste de Madrid (hacia la sierra).
- 5/ El eje industrial del Henares, con punta en Guadalajara.
- 6/ Los tres ejes industriales del Sur, con sus extremos respectivos en Aranjuez, Toledo y Navalcarnero.
- 7/ La sierra de Madrid (Guadarrama, Navacerrada, Somosierra).



ESTADO ACTUAL DE LA RED ARTERIAL DE MADRID

En el gráfico se ha dibujado la red arterial del Plan General del Area Metropolitana de 1.963, que fue posteriormente aprobada por Obras Públicas con algunas modificaciones. La red existente figura en trazo lleno, y en trazo más grueso, toda la que falta por realizar. En línea seguida y con puntos se señala el perímetro urbano definido por el mismo Plan, que en 1.973 (diez años después) está ya muy próximo a la saturación.

EN BUSCA DE LA GRAN AVENTURA DE PODER ELEGIR

Pero así como para el hombre primitivo la vida era de una elementalidad absoluta, sin más necesidades que las estrictamente vegetativas, para el de hoy esa vida no tiene sentido si no es acompañada de un surtido cada vez más extenso de atractivos: unos, necesidades verdaderas, y otros, caprichos. Atractivos que sólo ofrecen las ciudades, donde las posibilidades para todo son más numerosas, y, por tanto, los hombres buscan la gran aventura de poder elegir.

Elegir trabajo en una oferta diversificada, divertirse de mil formas diferentes o estudiar lo que se quiera. Otra cosa es que se consiga lo que se desee, pero al menos el hombre sabe que en la ciudad puede enfrentarse con la esperanza del futuro.

Pero esta condición de la vida urbana tiene que pagar un precio muy alto de costos sociales. Ese atractivo de las ciudades es precisamente lo que las hace crecer y agrandarse en extensión y, por tanto, en problemas. Y entre los problemas que se hacen progresivamente mayores con el crecimiento, no es el menor la creciente complicación de su estructura física, y con ella, la de la **infraestructura de soporte**.

Todas esas necesidades de los hombres en las ciudades se satisfacen merced a la **ordenación del espacio físico y a la infraestructura de soporte**, y sólo en la medida que ambas cosas estén resueltas pueden esas ciudades considerarse que sirven a los hombres que las habitan.

ORIGEN DEL CHABOLISMO

Podríamos decir que la infraestructura es el conjunto de las obras e instalaciones que se requieren para recibir a la edificación, que es el habitáculo propiamente dicho de los hombres. Y está claro que sin la primera no debe ser posible la segunda. Pues bien, una de las características de las ciudades de aluvión, o de crecimiento explosivo, es que en ellas se produce con frecuencia ese contrasentido de que la edificación vaya por delante de la urbanización, creándose numerosas zonas infraurbanas, porque carecen de los servicios más indispensables. Muchas ciudades españolas, así como muchas zonas turísticas, pero sobre todo las grandes áreas metropolitanas, ofrecen con caracteres frecuentemente dramáticos este triste espectáculo, del que su más bochornosa manifestación es el chabolismo. Y así como éste es el problema más grave desde el punto de vista social para la coyuntura histórica de cada momento, para la ciudad el día de mañana es mucho más grave la densificación de sus zonas centrales, secuela inevitable de la falta de infraestructura para la creación de nuevas áreas de crecimiento.

Madrid padece un ya crónico déficit de infraestructura, que se ha agudizado mucho más en el último decenio, en que el crecimiento de población ha superado un 4 por ciento anual acumulativo, lo que es una cifra alcanzada por muy pocas ciudades. Frente a un crecimiento de esta naturaleza, todas las previsiones se han mostrado insuficiente, y la marcha de las obras de infraestructura y los servicios urbanos no han sabido adecuarse a él, produciéndose en términos generales unos retrasos enormes.

GRAVE CARENCIA

Según los estudios informativos del III Plan de Desarrollo, en el año 1971 Madrid padecía un déficit en infraestructura que se cifraba en más de veinte mil millones de pesetas. Es decir, ese sería el valor de las obras que hubiera sido preciso realizar entonces para dotar a Madrid de unos servicios satisfactorios.

Las partidas menos problemáticas eran la energía eléctrica y los teléfonos. Pero la situación era particularmente grave en el resto de los servicios, a los que correspondían las siguientes cifras (en millones de pesetas):

	Inventario 1971	Necesidades 1971	Déficit 1971
Viales	8.226,5	12.762,2	4.536,2
Saneamiento... ..	1.828,5	8.992,0	7.163,5
Abastecimiento agua... ..	2.398,7	4.228,8	1.830,1
Alumbrado público	989,4	2;533,0	1.543,6
Parques y jardines... ..	2.559,3	3.338,0	778,7

Como puede apreciarse, según estas cifras, a las que hay que dar por supuesto un valor al menos aproximativo, lo que faltaba por hacer en materia de saneamiento, por ejemplo, equivalía a cuatro veces el volumen del inventario del alcantarillado existente. O en alumbrado público, donde sería necesario multiplicar por dos veces y media, o en viales (calles y plazas) donde faltaría por hacer un volumen de calles igual a la mitad de todas las que tiene hoy la ciudad.

Pero con ser esto importante, aún lo es mucho más el déficit que se padece en la **red arterial**, que a nuestro juicio es el más grave problema de infraestructura que presenta Madrid, y una de las causas mayores de sus males congestivos actuales.

La red arterial es el conjunto de autopistas, autovías y vías rápidas que constituyen el principal entramado viario de las grandes ciudades y áreas metropolitanas, sin las cuales es imposible circular, porque están destinadas a resolver los largos recorridos, dejando a las demás calles el papel de servir a los vehículos para los trayectos menores. En Madrid son parte integrante de la red arterial el eje de la Castellana y las rondas, y no lo son ni la calle Mayor ni siquiera la calle ancha de San Bernardo, por poner unos ejemplos conocidos y expresivos. Porque las primeras permiten atravesar la ciudad en busca de objetivos alejados en el menor tiempo posible, mientras las segundas unas veces no tienen capacidad y otras continuidad para este tipo de servicio.

Pues bien; Madrid tiene una red arterial concebida como un sistema integrado, planteada el año 1963, al aprobarse el plan general de ordenación, y proyectada después por el Ministerio de Obras Públicas. Este sistema se compone de unas vías transversales, otras radiales y, en fin, los cinturones más o menos circulares, estos últimos en número de cinco.

El tercer cinturón lo componen la avenida de la Paz y las autovías del Manzanares, cerradas en anillo por el Norte y por el Sur. Dentro de este cinturón está la ciudad central fuera de él, los barrios periféricos.

Nos referimos separadamente a estas dos grandes "divisiones" de Madrid. En la primera —el centro— es donde se han realizado obras importantes estos últimos años, y más concretamente en el primero y segundo cinturones, que han visto proliferar los espectaculares "scalextric". Y, aparte de esto, para la ciudad exterior sólo se han construido las autovías radiales que coinciden con la penetración en Madrid de las seis carreteras nacionales.

Y nada más. Queda por realizar más de otro tanto de lo que hay hecho, y eso para servir a un Madrid que ya se ha quedado pequeño, es decir, el Madrid del plan de ordenación de 1963. ¿Cómo podemos permitirnos la ilusión de pensar en nuevas expansiones para Madrid, si el actual lo tenemos con un déficit de más de noventa kilómetros de vías de la red arterial?



IMPORTANCIA DE LAS COMUNICACIONES CON LA PERIFERIA

Está sin hacer la totalidad del tercer cinturón, salvo un pequeño tramo junto al río Manzanares y los tramos en obra inacabable de la avenida de la Paz. Y de él hacia el exterior casi todo (1). El cuarto, y no digamos ya el quinto cinturón que servirán a los distritos exteriores y a los núcleos del alfoz (es decir, Fuencarral, Hortaleza, Canillas, Barajas, Coslada, Moratalaz, Vicálvaro, Vallecas, Villaverde, Carabancheles y Aluche, Pozuelo, Aravaca, El Plantío para el cuarto, y Alcobendas, Torrejón, San Fernando, Getafe, Leganés, Alcorcón, Boadilla,

Majadahonda y Las Rozas para el quinto). Amén de todas las vías transversales y radiales del sistema cuya función es de distribución del tráfico y comunicación de los distritos interiores con los periféricos. No se imaginan el millón y medio de madrileños de los distritos reseñados lo que sería para ellos contar con semejante red viaria. Las condiciones de habitabilidad van a mejorar tan notablemente que ni ellos mismos van a creerlo cuando lo vean.

El problema es saber cuándo podremos contar con esta

(1) El tercero es absolutamente necesario para la descongestión circulatoria de la ciudad central.



Las únicas obras importantes de la Red Arterial que se han realizado en los últimos años lo han sido en las vías de penetración y en las comprendidas dentro de ella.

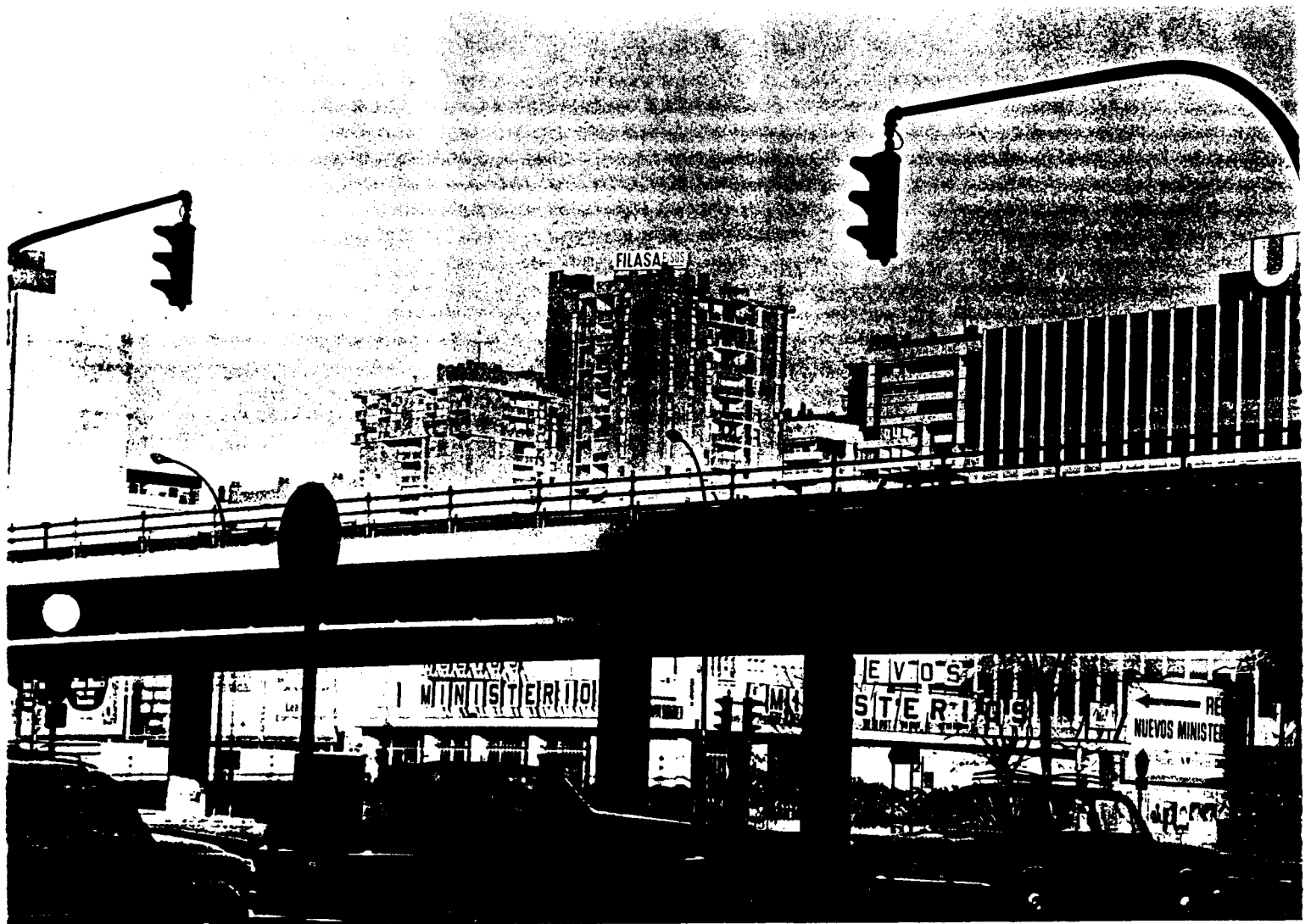
infraestructura tan vital. Que, naturalmente, va a resolver no sólo los movimientos de los vehículos privados, sino también los del transporte público de personas y mercancías. Pero su gestión no es una tarea fácil. Al contrario, es costosa e incómoda. Está íntimamente relacionada con la gestión de diferentes polígonos de ensanche de la ciudad, dentro de cuyo recinto los terrenos tienen valores muy altos, y la superficie de que se necesita disponer para su construcción es de cientos y cientos de hectáreas.

Estamos, pues, ante un problema grave, motivado por una serie de causas diferentes. La infraestructura, con todos los servicios urbanos que abarca, no se hace porque no se arbitran los medios económicos necesarios para afrontar la parte de los organismos a quienes compete. Otras veces porque esos organismos no cuentan tampoco con los medios técnicos necesarios para la complicada y laboriosa gestión que tienen encomendada. Y otra, por último, porque no

están bien deslindados los campos de las competencias algunos de esos organismos, y creemos que ellos mismos no saben con certeza qué es lo que pueden y deben hacer en la infraestructura de las ciudades y hasta dónde llegan sus jurisdicciones respectivas.

Creemos que está haciendo mucha falta un esclarecimiento definitivo de toda esta importante y espinosa cuestión de la gestión urbana, en la que participan ayuntamientos, diputaciones, ciertas entidades autónomas de la Administración Central y varios departamentos del Ministerio de Obras Públicas, todos los cuales muchas veces se entrecruzan en sus respectivos cometidos.

Con esto y con las dificultades de gestión a las que antes aludíamos, y el coste elevado de las obras necesarias y las respectivas expropiaciones, el resultado es que las infraestructuras se quedan sin hacer, o van con un retraso irritante.



El primer y segundo cinturones, estos en la zona central de Madrid. En ellos se ha visto proliferar los espectaculares y discutidos "scalextric".

Y mientras tanto, las ciudades crecen como cuerpos sin esqueletos, llenas de deformidades, monstruosas o raquíticas, y los planes de ordenación no se cumplen.

No se pueden cumplir —y este es un mal generizable a la mayoría de las ciudades españolas— porque la infraestructura que requieren esos planes no se construye, y la que hay generalmente es una caricatura de la que debería haber. Y los barrios nacen donde pueden y como pueden, porque las ciudades crecen y no pueden parar. Esto es algo que debe hacer meditar a muchos de los que achacan todos los males de la problemática del suelo a la actual legislación urbanística. Abramos los ojos y convengamos en que en gran parte nuestras dificultades están en una defectuosa gestión urbanística, que no ha sabido ejecutar los planes de ordenación y muy especialmente no ha realizado las infraestructuras necesarias.

No puede haber civilización del bienestar, hacia la que

dicen que nos encaminamos los españoles, si nuestras ciudades siguen teniendo unas infraestructuras tan paupérrimas. El alto nivel de vida, los dos mil dólares por cabeza que, al parecer, ya están al alcance de la mano, serán un contrasentido si nuestros ríos están hechos unas cloacas al paso por las ciudades, o no es posible circular con fluidez porque no se construyen las redes arteriales. Hay que dedicarle mucho más dinero a todo esto. Y sin recurrir al fácil expediente de que estas obras se vayan financiando a costa de aumentar el volumen de edificación de sus zonas marginales, porque con ello, para intentar arreglar un problema, se estropea otro quizá de consecuencias peores. En un país en el que ya proliferan obras tan magníficas y costosas como los grandes embalses o las grandes autopistas de peaje, es ineludible construir al mismo tenor y sin miserias las infraestructuras urbanas, que son las que en definitiva tienen que usar a diario los españoles.

Algunas acciones importantes de la Administración como la construcción de nuevas Universidades, pueden convertirse en fuertes polarizadores de desarrollo urbano.

