

MADRID, UN PROBLEMA NACIONAL

por CESAR ALONSO DE LOS RIOS

Madrid está a punto de convertirse de «megalópolis» en «necrópolis» de no someterse a una planificación rigurosa, de no racionalizarse el crecimiento urbano y establecerse unas provisiones a largo plazo. El incumplimiento de los Planes —como ocurrió con el del 41 y como está sucediendo con el vigente del 61— puede suponer el desequilibrio definitivo de la ciudad. Según cálculos, Madrid debería tener seis millones de habitantes para el año 2000; sin embargo, correcciones posteriores indican que esta cifra puede alcanzarse dentro de tan sólo quince años. Ahora bien, el problema de Madrid rebasa el ámbito de la ciudad: es el producto de grandes desajustes nacionales. La estructura urbana de la Capital no puede explicarse sin una comprensión de las estructuras sociales de España. Concretamente, el derrumbe de la agricultura tradicional ha desbordado la capacidad de asimilación de la ciudad. El éxodo no podrá detenerse mientras no sea eficaz el desarrollo de las regiones. Esta es la tesis, o al menos una de las más interesantes, del «MITO DEL GRAN MADRID», con cuyos autores —VICTOR SIMANCAS y JOSE ELIZALDE, profesores de la Universidad de Madrid— mantenemos a continuación una conversación sobre los problemas del nunca mejor llamado rompecielos nacional.



Los autores del «Mito del gran Madrid»,
Elizalde y Simancas,
en la Plaza Mayor, de Madrid.

EL proceso de urbanización ha sido un fenómeno no sólo inevitable, sino históricamente necesario. La ciudad perdió su equilibrio después de la revolución industrial y aún no lo ha recuperado. Este es un hecho común a toda gran ciudad.

ELIZALDE-SIMANCAS.—Efectivamente, la subversión de la ciudad está vinculada a la revolución industrial que exigía la concentración de grandes masas a disposición de las necesidades productivas. Surgieron las barriadas obreras, las ciudades dormitorio, la irracionalidad de un proceso que, una vez puesto en marcha, no pudo ser ya dominado por los gestores de la ciudad. Es el momento en que comienzan a levantarse en Inglaterra las primeras voces de protesta que claman por que el ciudadano recupere el control de su ciudad. De aquellas voces nacerían las primeras concepciones urbanísticas y de ellas es heredero nuestro Arturo Soria.

—Ahora bien, existen en Madrid una serie de características específicas que señaláis en vuestro libro y a las cuales debería referirse nuestra entrevista.

E.S.—La primera es que Madrid, por el hecho de ser la Capital del Estado, y de un Estado no sólo institucional e ideológicamente centralista, sino muy jerarquizado en la Administración y en la empresa privada, presenta unas características muy agudizadas. Otra es que es el centro de una enorme región agrícola en regresión. El derrumbe de una agricultura tradicional no reformada se ha acusado decisivamente sobre Madrid.

MADRID: CIUDAD EQUILIBRADA

—Quizá conviniera echar una mirada al pasado, aunque sea muy someramente, para saber simplemente si los males de Madrid son históricos o si en algún momento la ciudad ha gozado de un mayor equilibrio.

E.S.—En líneas generales, la historia de Madrid ha sido una contradicción entre la Villa y la Corte, y puede decirse que salvo raros momentos —la época de Carlos III, por ejemplo— la Villa fue sustituida por la Corte. Aquella fue creciendo como la mala hierba, contra la voluntad de los señores. Hay que señalar una página brillante de la ciudad: el Madrid de los grandes financieros del XIX. Se construyeron los barrios de Salamanca y Argüelles, se demolieron conventos, se derribaron cercas que aprisionaban el viejo casco, se trajo la canalización del agua, el ferrocarril, el alumbrado. Todo ello logró cambiar la imagen de aquella «población destartada, sucia, despacible y oscura» de la

que habla Galdós en «La Fontana de Oro». Madrid perdió entonces la oportunidad de convertirse en una ciudad espaciosa y habitable, y ello a causa de la especulación del suelo. El segundo buen momento son los años treinta.

—Hay, pues, un blanco entre las realizaciones de los grandes financieros y la Segunda República.

E.S.—En estos primeros treinta años de siglo, si se exceptúa la iniciativa de Arturo Soria, la apertura de la Gran Vía y la construcción del Metro, no se hizo prácticamente nada.

—¿En qué consistió el equi-

brio de la ciudad de la preguerra?

E.S.—La infraestructura de la ciudad era la adecuada para un millón de habitantes e incluso más. Se construyeron los mercados actualmente existentes, se coordinaron los núcleos de población obrera con la ciudad vieja, se comenzó la Universitaria, se construyeron zonas residenciales como El Viso, se planearon los Nuevos Ministerios con una visión descentralizadora. El Plan Zuazo recogió la necesidad de ordenar Madrid hacia el Norte, es decir, la prolongación de la Castellana, ya que la expansión lógica era en esta dirección por ser el Sur una zona desértica, poco

habitante. Sin embargo, posteriormente, el desarrollo se realizó, contra esta lógica, hacia el Sur. ¿Por qué? Por la baratura de los terrenos. De esta forma en estos últimos años se han instalado en la zona Sur, de Vallecas a Carabanchel, un millón de personas.

LA RETORICA DE LA POSTGUERRA

—¿Cuáles fueron los criterios que presidieron la política urbanística de la postguerra?

E.S.—Ante todo, es preciso decir que unos fueron los criterios y otra la realidad. El Plan del 41 era una utopía y no se cumplió. En parte para bien, en parte para mal. Este plan se concibió como exaltación urbanística de los valores tradicionales. La capitalidad debería expresarse con la construcción de una Fachada Imperial sobre el Manzanares (Rosales, Universitaria, Puerta de Hierro) en la que estarían el Alcázar, la catedral, el edificio F. E. T. y de las J. O. N. S., las residencias ministeriales. No se llevó a cabo y, con buen criterio, se siguió por ejemplo la construcción de los Nuevos Ministerios actuales. Se había proyectado la «Vía del Imperio». Hubo, no obstante, proyectos interesantes que no fueron respetados, tales como el sistema de «anillos verdes», los «poblados satélites»... Y éste es el mayor reproche que puede hacerse a un Plan: el que no se cumpla. Aquí las Planes han sido meros planos. Los rascacielos de la plaza de España daban al traste con los propios sueños de la «fachada imperial». Las zonas verdes y la red circulatoria previstas por el primer anillo verde en la zona del arroyo de los Pinos ya no pudieron cerrarse porque los poblados surgidos impedían su realización. Valgan estos ejemplos como muestra. Tras la retórica aparecía la realidad de la especulación y el «neorealismo» de las chabolas.

EL DERRUMBE DE LA AGRICULTURA

—Los años cincuenta arrojaron sobre Madrid una mano de obra barata que venía a alimentar la industria (como en Bilbao o en Barcelona). ¿No creéis que este momento fue decisivo para la pérdida definitiva del control de la ciudad?

E.S.—Así es. Durante los primeros años de la postguerra se mantuvo protegida una agricultura tradicional o semifeudal; pero, una vez que apareció la liberalización económica, explotó la realidad del latifundismo y del minifundismo miserable.

—En este sentido vosotros apuntáis que los problemas na-



cionales se reflejan de un modo especial sobre Madrid.

E.-S.—Naturalmente, porque para que esto no hubiera ocurrido deberían haberse montado una serie de instituciones regionales que podrían haber absorbido la mano de obra excedente del campo —donde hubiera sobrado—. Estos hombres podrían haber encontrado trabajo o bien en una agricultura reformada o bien en unas industrias montadas en torno a las capitales de provincia, a los núcleos regionales. Porque no solamente se han despoblado los pueblos, sino las propias ciudades. Toledo ciudad, por ejemplo, cuenta con más habitantes en Madrid que en el propio Toledo.

—Esta es, pues, la gran reivindicación de la España interior y de Andalucía contra el centralismo.

E.-S.—Por supuesto. Pero se confundió reforma agraria con éxodo masivo. Se cifró la solución del campo, principalmente, en la expulsión de la mano de obra campesina.

—¿Qué posibilidades había de un desarrollo regional y cuáles fueron a vuestro entender las causas por las que no se realizó?

E.-S.—En primer lugar, resulta mucho más rentable invertir en Madrid que crear núcleos industriales o potenciar los existentes. Las medidas que después se tomaron —los polos de desarrollo— deberían haberse iniciado mucho antes. No se explica, por ejemplo, el potencial emigratorio del eje León-Galicia si tenemos en cuenta los recursos que ofrece para la industria. Los otros dos ejes serían la España interior y Andalucía, en los que había núcleos fabriles importantes y capaces de un desarrollo muy interesante.

«CAPITAL DEL CAPITAL» Y SEGUNDA CIUDAD INDUSTRIAL

—En el proceso de industrialización de Madrid hubo un cierto voluntarismo aparte de las ventajas que ofrecía la presencia de la Administración y de una serie de instituciones nacionales en la Capital.

E.-S.—Hay que tener en cuenta que desde la adquisición de unos créditos hasta gestiones de cualquier otro tipo resultaban más fáciles estando cerca de los Ministerios, de los organismos competentes. Pero la realidad es que Madrid hoy es una ciudad industrial, la segunda en importancia nacional. Y es preciso apechugar con esta realidad. No cabe ya dar marcha atrás, sino seguir racionalmente el proceso.

Madrid es también «la capital del capital», el polo máximo de la concentración financiera del país: ciento noventa y dos mil millones de pesetas y el veintiocho por ciento de los depósitos bancarios. En Madrid tienen su domicilio el veintisiete con seis por ciento de las sociedades anónimas, y el capital de éstas sobre el total nacional supone casi el cincuenta por ciento.

—En el plano urbanístico, esto significó el desbordamiento de cualquier previsión.

E.-S.—Sí, cuando se quiso caer en la cuenta de las consecuencias de la industrialización el proceso se había escapado definitivamente de las manos. Era ya algo que marchaba por sí solo y que no podía contenerse. Entonces se quiso poner un freno: se crearon los polos de descongestión, se prohibió la creación de industrias en el área urbana. Medidas tar-

días, pero razonables y necesarias.

—¿No creéis que esta descongestión debería llevarse más lejos aún de Madrid?

E.-S.—A nuestro juicio, la industria de Madrid puede proseguir su desarrollo en torno a centros como Aranjuez, Arganda, Alcalá, Buitrago, etcétera, de tal forma que llegue a crearse toda una comarca industrial tan importante como la que rodea a Barcelona.

—Se ha dicho que la ubicación de una gran industria en Madrid no dejaría nunca de ser caprichosa. ¿Qué es lo que la justifica?

E.-S.—En primer lugar, la situación de la ciudad, equidistante de todos los centros industriales de España. En segundo lugar, la existencia de un mercado propio que justifica una industria de bienes de consumo duraderos. Por otro lado, en Madrid está la investigación, están los ordenadores, etcétera, que explican la presencia de otras industrias. La industria que se ha montado aquí es mucho más adelantada técnicamente, por lo cual aparentemente la condición fabril se «ve» menos; pero hay que pensar que ciertos barrios como Villaverde o Getafe son zonas industriales tan intensas como pueda serlo la ría de Bilbao.

—¿Qué validez tiene hoy la imagen, en otro tiempo real, de un Madrid improductivo y burocrático?

E.-S.—La población activa de Madrid era en mil novecientos sesenta y siete de un millón ciento ochenta mil personas. Más del treinta y cinco por ciento se dedica a la industria. Frente a esa imagen está la realidad de Usera, Palomeras, Carabanchel. El cuarenta y dos por ciento de la po-

blación activa trabaja diariamente diez horas o más. Hay un once por ciento que no disponen de ningún tiempo libre. La jornada media de un obrero «calificado» es de casi diez horas. Es preciso hablar del «tercer Madrid».

—¿Quizá fuera necesario decidirse de una vez por la Villa o por la Corte?

E.-S.—Pues no sería desacertado, y ya se ha hablado de la creación de una especie de Brasilia.

DOS OBJETIVOS: COCHE Y CASA

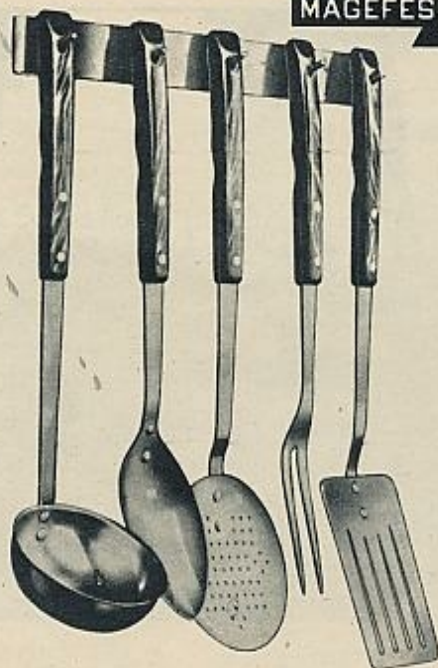
—Hablamos antes del Plan del cuarenta y uno. ¿Podéis ahora analizar brevemente el del sesenta y uno y enumerar los problemas más importantes de tipo urbanístico?

E.-S.—Hay que reconocer que se ha hecho mucho, se ha inaugurado mucho. Pero, una vez más, el Plan del sesenta y uno del Area Metropolitana, que es el vigente, ha sido desbordado por la iniciativa privada. El del cuarenta y uno fue una utopía. Este no; pero ha habido más activismo que objetivos claros. Se ha ido más a lo inmediato, a la inauguración, que a las previsiones a largo plazo. Y en urbanismo hay que prever. Desatada y libre la iniciativa privada han desaparecido los anillos, los espacios verdes. Como dijimos antes, se construyó en terrenos baratos, los menos aptos para asentar una población masiva, de la zona Sur, en torno a estaciones ferroviarias. A excepción de algunas realizaciones debidas a iniciativas de arquitectos que, a pesar de los estrechos márgenes en que se desenvuelven, hayan podido conseguir, las barriadas construidas

JUEGO SERVICIO COCINA

CON MANGO DE MADERA ESPECIAL ACERO INOXIDABLE LEY 18/10

MAGEFESA



041112101



Nenuco

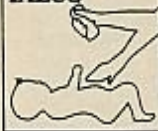
JABON



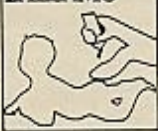
COLONIA



TALCO



BALSAMO



PRODUCTOS NENUCO,
EL PRIMER PLACER DEL RECIEN NACIDO

MADRID, UN PROBLEMA NACIONAL

carecen de los servicios necesarios, se ha ido directamente al lucro. Algunos de los nuevos barrios más representativos son verdaderas cárceles.

—La gran ciudad, y esto no es privativo de Madrid, ha establecido unos compartimentos perfectamente delimitados: el hombre encuentra que en su vida cotidiana funciones que deberían estar integradas como familia, ocio, trabajo, están absolutamente divorciadas. Este sistema, según el cual hay sitios para dormir, sitios para el ocio y sitios para el trabajo, ha sido denunciado por teóricos como H. Lefebvre. Pero, aun aceptando este sistema, la agudización en Madrid parece mayor.

E.-S. Aquí se han dado primacía a dos tipos de problemas: la vivienda y el tráfico. Y ninguno de los dos se han resuelto. Es cierto lo que dices respecto a la compartimentación, hasta tal punto que se consideró que lo importante era tener un sitio para dormir. La aspiración del que venía a la ciudad era tener un «techo», echar el ancla en el gran torbellino de la ciudad. Lo de menos eran los servicios necesarios, los espacios verdes... Así nos encontramos con que solamente puede decirse que viven en la ciudad aquellos que viven en el centro. Vivir en barrios del extrarradio es estar fuera de la ciudad. La vida de la ciudad pasa solamente por el centro.

El tráfico fue la otra preocupación; pero el «boom» automovilístico y la construcción de accesos no han solucionado el problema.

—A la condensación del tráfico interior venía a sumarse el tráfico nacional que necesariamente pasa por Madrid, ya que las grandes carreteras nacionales se concentran en la Capital. ¿No os parece sintomático este dato?

E.-S.—Quizá no existiera en ello un maquiavelismo de origen, pero, desde luego, lo que revela es una incapacidad crítica y la conformación de una mentalidad jerárquica. Y, por supuesto, ha agravado el problema del tráfico interior de un modo notable. Respecto a este último, diariamente observamos cómo, contra toda lógica, se construyen rescacielos en zonas que no solamente rechazan estas edificaciones por razones estéticas, sino que no admiten la concentración de tráfico que originan. En estos momentos, mientras se habla de restituir a la ciudad la Casa de la Moneda, se levantan enfrente edificios de veintitantos pisos.

HACIA LA RECUPERACION DE LA CIUDAD

—Habéis destruido antes la imagen de un Madrid improductivo (en vuestro libro he encon-

trado otros muchos datos que abundan en ello), pero quisiera ahora preguntaros sobre el verdadero rostro de Madrid, ahora, después de la emigración masiva de estos años después de la aparición de este «Tercer Madrid».

E.-S.—Hay que tener en cuenta que los dos tercios de los habitantes de Madrid no han nacido aquí. En Vallecas se han asentado andaluces, en los accesos de la carretera de Toledo los procedentes de Castilla la Nueva, en Carabanchel los de Castilla la Vieja... Hay «ghettos» de jaeneros y extremeños. Hay «ghettos» en que el folklore es el cante andaluz. Queda en Madrid, no obstante, un cierto casticismo trasnochado y hay un tipismo andaluz falso, al socaire del cual se ha montado una industria y han crecido unos grupos marginales... Lo que si nos parece importante es integrar a todas estas poblaciones. Sólo entonces Madrid tendrá un rostro personal y podrá ser esa mini-España del interior y andaluza.

—Vuestra pretensión al escribir el libro de crear una conciencia de los problemas de la ciudad en el habitante que soporta la contaminación, los ruidos, la deshumanización, el tráfico torpe y agotador, me parece interesante, pero, ¿en qué medida puede conseguirse?

E.-S.—Nosotros hemos querido hacer un informe, dentro de un rigor, pero un informe divulgador. Porque el primer punto que hay que cumplir es el de vencer la apatía política del ciudadano. Este debe preocuparse de los problemas de su ciudad. La cosa no es fácil si tenemos en cuenta la despolitización del español. El llegar a este primer nivel nos parece urgentísimo. En segundo lugar, hemos querido llamar la atención sobre la necesidad de tomar una serie de medidas de urgencia social. Tal, por ejemplo, la municipalización o socialización del suelo o la de dar primacía al tráfico colectivo sobre el privado. Sólo de esta forma podrán resolverse los dos problemas que han parecido básicos estos años: el tráfico y la vivienda. Ahora bien, ello no será posible sin un poder urbanístico suficiente. Hay que democratizar la gestión municipal, porque el urbanismo es democrático o no es. Entre tanto, los grupos de presión de ciudadanos informados y preocupados pueden ser, a nivel de barrio, el único contrapeso que oponer al poder de las inmobiliarias.

Por último, queremos repetir que Madrid seguirá siendo un problema insoluble mientras siga siendo un problema nacional. Esto es, mientras siga sufriendo los desajustes nacionales. ■ C. A. Fotos: RAMÓN RODRIGUEZ.