

8. El desarrollo urbano de Madrid en los años sesenta*

por Rafael Moneo

101

Unas notas sobre el desarrollo urbano de Madrid en estos años obligan, en primer lugar, a comentar, siquiera brevemente, el desarrollo del Plan de 1961, documento que debía servir de pauta a tal desarrollo.

El forzoso contraste que llevaremos a cabo con la actual realidad señalará, o bien la falta de consistencia del Plan, o bien la fuerza de otros componentes políticos, económicos o simplemente personales que han sido capaces de saltar por encima de las normas establecidas.

Mediante este contraste llegaremos, por otra parte, a dibujar la situación actual del campo de batalla, del marco en que ha de desarrollarse la ciudad de los años setenta, pues no conviene olvidar que, pese a todas las enmiendas, el Plan de 1961 continúa hoy en vigor.

Nos interesa también el Plan porque en él están todavía latentes una serie de situaciones previas, de decisiones ajenas, incluso al papel del planificador del medio físico, que nos ponen en relación con un pasado todavía no muy remoto y que hoy están en la base de los problemas que la ciudad tiene planteados; en otras palabras: el estudiar el Plan de 1961 nos permitirá entender los conflictos que el Madrid de la posguerra iba a dejarnos como herencia, pues el Plan de 1961 venía a sustituir al redactado en 1941, cumpliendo así con lo previsto en la Ley de 12 de mayo de 1956 sobre el régimen del suelo y ordenación urbana, que exigía la revisión cada quince años de los planes generales; se reflejan en él, por tanto, el clima político de aquella época, bien distinto al de los años cuarenta. Son los años en los que se comienza a notar los efectos de la estabilización, por la que, al decir de algunos, se puede dar por terminada la posguerra y se llega a fórmulas gubernativas que tratan de evitar el compromiso ideológico, haciendo hincapié en la importancia de las decisiones estrictamente técnicas.

No ha de extrañarnos, por tanto, que el nuevo documento se presente con una mayor cautela y que los términos sean más moderados: el encuentro con la realidad, tan distinta a las previsiones que se hacían en el Plan de 1941, no permitía otra alternativa. Así, hay que decir, en primer lugar, que el Plan de 1961 supuso la consolidación de todo un estado de cosas bien distinto al previsto. La misma memoria del Plan, aunque siempre es muy respetuosa para con la actuación anterior (no hay que olvidar que hubo

una cierta continuidad personal en ambos planes), reconoce tácitamente estos desvíos.

A su entender, lo más saliente de la labor llevada a cabo sería, por un lado, la apertura de una serie de nuevas vías de penetración, debidas a la iniciativa de Obras Públicas (carretera de Irún, General Mola-Burgos, María de Molina, avenida de Portugal, mejoras en la carretera de La Coruña); por otro lado, estarían las obras de reforma anterior llevadas a cabo o bien por el Ayuntamiento (Reyes Católicos, enlace Princesa-Gran Vía, reformas en la Puerta del Sol y la calle de Alcalá) o por entes autónomos, como la canalización del Manzanares. Obras todas éstas encaminadas a conseguir una nueva imagen para la ciudad, que debía asumir con cuanta dignidad fuese posible las llamadas funciones de capitalidad.

En cuanto a nuevas áreas urbanizadas, la colaboración entre el Ayuntamiento y la Comisaría de Ordenación Urbana era responsable de la puesta en uso de zonas como la avenida del Generalísimo, Perón, plaza de Castilla, Prosperidad, barrio de la Concepción, etc., apoyándose en una legislación que quizás conviniere examinar con atención en otra ocasión.

A iniciativa expresa de la Comisaría se debían los nuevos poblados que venían a reemplazar sectores de suburbio deprimidos en extremo: tales eran Fuencarral, Orcasitas, Entrevías, Caño Roto, Canillas, Manoteras, Almendrales, San Blas, etc., y tal vez sea este último en el que se acuse con mayor claridad y dureza lo que se entendió por política de vivienda en los años cincuenta.

Esponaneidad y urgencia

Madrid ha visto, pues, formarse a su alrededor un cinturón de barrios periféricos, espontáneos unas veces, controlados por algún organismo oficial otras, que comprometerían seriamente su futuro. La iniciativa privada, por otra parte, ha intervenido en las áreas centrales, entrando en conflicto repetidas veces con lo proyectado (recuérdese el episodio del Edificio España). De las propuestas del Plan de 1941 poco quedaba; la urgencia había obligado a disponer de las zonas verdes, la especulación había transformado la fachada Noroeste del Madrid herreriano, el nuevo gusto moderno daba al traste con los proyectos preparados para prolongar la Castellana.

El Plan de 1941 estaba, pues, rebasado en sus límites de acción concreta, y la Memoria no es,

* Artículo publicado en *Cuadernos para el Diálogo*, número extraordinario de abril de 1970 dedicado a Madrid.

por tanto, muy optimista cuando termina el balance de este modo: «La tendencia general fue de una clara expansión de la ciudad hacia el Este. Con carácter predominante y con sentido no tan acusado también tiene lugar la expansión de la ciudad en dirección Sur y Suroeste. En esta última etapa en el sector Norte se aprecia también una importante tendencia.»

A pesar de lo ambiguas que puedan parecer estas líneas, hay en ellas todo un resumen del desarrollo madrileño de la posguerra. Efectivamente, los años cuarenta vieron una expansión de la ciudad apoyada en la calle de Alcalá y en la carretera de Aragón, al tiempo que en el Sur y Sudeste, en el arco que va de Carabanchel al Puente de Vallecas, comenzaban a instalarse industrias y servicios. Más tarde, cuando la urbanización de la Castellana está en marcha, el crecimiento de la ciudad cambiará de rumbo, como ya ocurrió con el Plan Castro, y planteará un crecimiento Norte bien apoyado en la vía que va sobre la famosa vaguada.

Por otra parte, el Plan se redacta con noticia de nuevas actitudes ante el hecho urbanístico y con una mayor información en lo que a teoría se refiere; esto se pone de manifiesto en la elaboración de la memoria, en la que encontramos algunos capítulos de interés, pero, como en tantas otras ocasiones, entre informe y plan hay un abismo insalvable.

La mayor contribución del Plan de 1961 era la propuesta de actuación sobre toda la región, encauzando los asentamientos a lo largo del Tajo y de sus afluentes, el Jarama y el Henares, sirviéndose para ello de núcleos urbanos de mediana importancia, como son Talavera de la Reina, Toledo, Aranjuez, Guadalajara, Alcalá de Henares y Sigüenza.

Los objetivos fundamentales para la ordenación de la región son:

1. Extensión del desarrollo Industrial y de servicio a los valles del Henares, Jarama y Tajo.
2. Creación de áreas de recreo a escala regional (Guadarrama, Gredos, Serranía de Cuenca).
3. Apoyo a una agricultura que pueda ayudar al autoabastecimiento de la urbe.
4. Creación de una trama de capitales comarcales.
5. Nueva red de conexiones regionales.

El nuevo Plan propone, por tanto, como alternativa la de una ciudad equilibrada (agricultura, industria, servicio, recreo), instalada en un marco geográfico con el que se establece relación a través de un complejo sistema viario. Se trata,

por tanto, de «... la creación de un contorno grato de la capital emplazada actualmente sobre un territorio geográfico de condiciones hostiles y duras y de frenar la expansión continua de las áreas urbanas». A lo largo de estas notas tendremos ocasión de ver hasta qué punto esta propuesta era una quimera académica, pues Madrid puede generar región, pero no se instala en una bien definida, disolviéndose, por tanto, el Plan en la más absoluta ineficacia.

Un trazado geográfico

Pero el modelo de ciudad-región que el planificador trataba de aplicar a Madrid obligaba a una especificación variada hasta entonces desconocida, y así el Plan puede decirnos que «... la red de carreteras que sirven a Madrid está establecida a dos escalas distintas: una red nacional o de capitalidad, formada por las seis carreteras radiales y la de Toledo, y una red comarcal, y en su caso regional, que relaciona Madrid con puntos muy concretos de su comarca».

Estas carreteras radiales se recogen en un primer anillo que, arrancando de Las Rozas, deja a su izquierda Pozuelo, cruza la carretera de Portugal a la altura de Cuatro Vientos, comprendiendo los Carabancheles, Orcasitas y San Fermín, para cruzar la carretera de Valencia, entre el Pozo del Tío Raimundo y Vallecas y dejando a la derecha Vicálvaro alcanzar Barajas, salvando San Blas. Cruza más tarde el anillo la carretera de Irún a la altura de Manoteras, para ir a encontrar un tramo continuo de carretera que bordeará en su día El Pardo, duplicando así la carretera de La Coruña y cerrando el anillo que hemos descrito.

Las dos carreteras a nivel regional, la una sobre el Guadarrama y la otra sobre el Jarama, completarían el hipotético esquema definiendo dos posibles líneas de movimiento tangenciales, dispuestas a resolver las conexiones entre los núcleos de población de la región, con independencia respecto a la red de carreteras radiales.

El Plan, por tanto, insiste en Madrid como centro, en Madrid Puerta del Sol, punto de arranque de caminos: las carreteras radiales son la base de su trazado diario, como lo fueron en el pasado, como siempre.

Un segundo anillo aparece definido en el Plan General: es el que, arrancando de Manoteras, se prolonga a lo largo del Abroñigal, pasa a la altura del Puente de Vallecas, para alcanzar el Manzanares frente a la China; allí se quiebra

para apoyarse en el arroyo Pradolongo y, salvando Orcasitas y los Carabancheles, enlaza con la proyectada nueva carretera de La Coruña a través de Somosaguas y Aravaca.

Se trata, según se dice en la Memoria, «de un eje fundamental de circulación y desarrollo que debe abordar las funciones locales representativas si queremos dotarlo de la atracción suficiente para contribuir a la descongestión del centro. Es el eje lógico de las instalaciones e instituciones de orden social, sanitario, administrativo y comercial. Pero al mismo tiempo este eje no puede perder su función de gran arteria de tráfico rápido; este aspecto es fundamental, pues mediante él se conectan los distintos centros de transporte actual (estaciones de ferrocarril) y los que surjan en el futuro (estaciones de autobuses y helicópteros), que deben desarrollarse tangentes a esta vía».

Como se ve, la propuesta fundamental, la gran carta que el Plan juega a nivel ciudad es este eje, de cuyo valor no duda en su doble vertiente de arteria de tráfico y vía representativa. Es probable que el modelo en que se han inspirado los redactores del Plan sea el «asse attrezzato» del plano regulador de Roma del 58. En él también se propone un eje tangencial en el que se integran tráfico y representatividad, como mecanismo para una descentralización.

Frente a una ciudad que había identificado un claro eje de crecimiento Norte-Sur, el plan propone una ciudad de estructura concéntrica más dudosa. Parece como si nuevamente volviese a repetirse el esquema Princesa-Gran Vía-Alcalá-Castellana en el eje Aravaca-Somosaguas-Carabancheles-Vallecas-Abroñigal, con lo que la estructura de la ciudad volvería a repetirse en el nuevo anillo.

Pero hay que hacer una salvedad importante: así como el primer eje fue un eje que permitió el crecimiento (no olvidemos que la Castellana utilizada como eje urbano es algo muy reciente), el propuesto ahora nace completamente definido, acotado, limitado; el eje se ha convertido en anillo y, por tanto, sus posibilidades están ya determinadas. Es un eje que nace, por otra parte, con un compromiso, en cuanto enlace de tráfico, que lo hará más difícilmente recuperable para localizar en él las funciones representativas que se le atribuyen.

Si a lo dicho añadimos las dificultades de ejecución que plantea (el nudo Sur es complejísimo), lo comprometidas con construcciones que están muchas de las zonas y lo que la operación se está demorando en el tiempo, no tendremos

más remedio que plantear nuestras reservas en lo que a la validez de tal eje se refiere.

El trazado viario del Plan General refleja, por un lado, el respeto a la topografía, y por otro, la conciencia del papel que la ciudad cumple en cuanto receptora de la red nacional. Pues bien, a nuestro entender, tanto la pretensión de utilizar la topografía como la de reintegrar la red nacional en la ciudad se resuelven conflictivamente.

La importancia que el sistema de vaguadas Abroñigal-Pradolongo-Castellana tiene en el trazado hace pensar que el Manzanares, como posible eje de estructura urbana, está minusvalorado, habiéndose establecido una barrera Ciudad Universitaria-nueva carretera de La Coruña-reserva de El Pardo que parece entrar en abierta contradicción tanto con la tendencia al crecimiento de la ciudad como con el modelo topográfico trazado propuesto.

Zonificación y contradicciones

En cuanto a Madrid, entendido como encuentro de vías nacionales, tenemos también nuestras reservas: es muy posible que el esfuerzo llevado a cabo para esclarecer la relación ciudad-sistema viario contribuyese positivamente a definir la estructura de aquélla; la situación actual se nos presenta indiferenciada en extremo.

Pero continuemos nuestro examen del Plan en lo que al tema viario se refiere. Estos dos anillos están a su vez cortados por una serie de ejes Norte-Sur y Este-Oeste que completa la red viaria, estableciéndose un tercer anillo definido por las rondas, que se desdibuja, para alcanzar la cornisa del Manzanares y que se hace más complejo al Sur, en el sector Embajadores-Palos de Moguer.

Los ejes Norte-Sur son: Bravo Murillo-Cuatro Caminos, Castellana, General Mola y Abroñigal, pudiendo hablarse de un quinto eje sobre la Ciudad Lineal, que, al enlazar con la Castellana en el nudo de la China, pasa a convertirse en un nuevo anillo desplazado con respecto al del Abroñigal.

En dirección Este-Oeste se identifican como ejes primordiales: el nuevo acceso a Barajas arrancando de Tetuán, el eje General Perón-Concha Espina, Cea Bermúdez-María de Molina, que resuelve el enlace de la carretera de La Coruña con la de Aragón, y el formado por la Gran Vía-Alcalá.

En resumen, el Plan, al recoger y hacer suyos todos los problemas que la ciudad tiene planteados, sin atreverse a proponer alternativas clarificadoras, enmascara la propuesta de crecimiento Norte-Sur, que durante algunos años pareció dirigir el desarrollo de la ciudad, y nos propone un Madrid tentacular y enmarañado en el que la falta de especialización de las vías y la falta de unas claras directrices de crecimiento hacen pensar lo peor para el futuro desarrollo.

Esta compleja red viaria contribuiría a enlazar las distintas unidades vecinales, «que a su vez se agruparían en parroquias», para dar paso a los barrios «microciudad completa, de cuya agrupación ha de surgir la ciudad bien urbanizada», terminando con una unidad superior, «el distrito urbanístico, unidad que siempre tendrá carácter administrativo y nunca social».

A nuestro entender, esta «estructuración» orgánica que el Plan propone alimenta una buena dosis de Idealismo que parece olvidar la cruda realidad.

Pero ¿cómo se disponen estas unidades vecinales? El Plan acude una vez más a criterios de zonificación dudosa. Así, habla de edificación «abierta» y edificación «aislada» en las áreas edificables de nueva creación, manteniendo la edificación «cerrada» en el casco antiguo y en los entornos de los viejos núcleos que el Plan utilizará como apoyo de nuevos asentamientos (Alcorcón, Leganés, Villaverde, Vallecas, etc.). Se trata de connotaciones peligrosas en lo que tienen de esquemáticas.

Por otra parte, hay en la zonificación propuesta contradicciones desconcertantes. Así, por ejemplo, no se entiende que si el anillo Abroñigal-Carabancheles-Somosaguas-Aravaca ha de abordar «las funciones locales representativas», se zonifique de manera tan arbitraria. Tampoco se comprende por qué las áreas a remodelar quedan reducidas a las zonas ferroviarias y poco más. La zonificación parece haber sido llevada a cabo sobre la base de que hay que consolidar las situaciones previas; el Plan General se convierte así en un documento excesivamente concreto: la idea de plan ordenanza parece prevalecer frente a la idea de plan generador, plan programa, plan proceso; pero discutir este punto nos llevaría a otro terreno, al terreno de los elementos de gestión de un plan, de lo que hablaremos más adelante.

El Plan, por otra parte, deja abierta la puerta a una política poco clara al definir como «zonas especiales» algunos de los sectores más comprometidos de la ciudad, como la Castellana.

Tampoco se explican suficientemente los criterios que se han seguido para establecer la delimitación del casco histórico. En cuanto a las reformas a llevar a cabo en el casco antiguo, hay que destacar las propuestas de una vía diagonal que, arrancando de la plaza de Alonso Martínez, alcanzaría la plaza de España, dando lugar a un complejo enlace con la calle de San Bernardo a la altura de la vieja universidad. El resto se limita a alineaciones ya establecidas en el anterior Plan.

El esquema de zonificación se completaba con un amplio sistema de zonas verdes, distinguiéndose en él también los niveles ciudad-región que están en la base del Plan.

A nivel región, la gran reserva de parque regional de la sierra se prolonga como parque comarcal hasta alcanzar Madrid por el Manzanares, estableciéndose una barrera al crecimiento con El Pardo. Salvada la ciudad, sobre la margen derecha del Tajo se dibuja otro gran parque comarcal, frenteados los asentamientos que de Aranjuez a Toledo se proyectan en la margen izquierda; tal parque arranca de una más inmediata zona verde que sería preciso crear entre el primer anillo de tráfico y los ríos Manzanares y Jarama.

Este segundo parque comarcal, al que llamaremos de Rivas de Jarama, limitaría el crecimiento a la ciudad al Sudeste, que queda así encorseada, definiéndose una orientación preferente de crecimiento Suroeste-Nordeste, a la que corta el Manzanares, llamado así a establecer una cierta división jerárquica en la estructura social de la ciudad (ver artículos de López de Lucio y Fluxiá en el presente número).

Idealismo académico

En el Plan del 61, la ciudad queda, pues, envuelta en un inmenso anillo al que se denomina «forestal en proyecto» y «forestal existente». Este anillo envuelve la zona del aeropuerto, comprende completamente el Sudeste con el parque en proyecto de Rivas de Jarama, se repliega al Suroeste, en la zona comprendida entre la carretera de Andalucía y la de Boadilla del Monte (Villaviciosa, Alcorcón, Leganés y Getafe), y vuelve a tomar importancia a Poniente y Norte con las reservas de Boadilla, Las Rozas y el monte de El Pardo, para clarear de nuevo en San Sebastián de los Reyes y Alcobendas.

La zona verde se maneja a la manera de cuñas para definir las áreas edificables, volviéndose a

dibujar el esquema tentacular de la ciudad, que ya hemos descrito al hablar de los accesos.

Ante el presente sistema no se puede por menos de llamar la atención acerca del idealismo académico con que está trazado: una definición del mismo tan amplia, general y ambigua, tan poco comprometida en una palabra, es el mejor modo de dejar las manos libres a los operadores económicos. En nuestra opinión, una definición de la política a seguir más concreta y precisa, aun a costa de sacrificar ambiciones académicas, hubiese sido más deseable.

Porque, ¿no es utópico pensar en la conversión en parque de los yesos de la carretera de Valencia? ¿No supondría tal conversión un empeño al que no estamos acostumbrados?

La experiencia del Plan de 1941, que ha visto reducir el primer anillo verde a extremos insospechados, debería haber pesado en la redacción del Plan; pero, una vez más, la tentación de un esquema abstracto ha prevalecido y el Madrid de los años venideros no puede ver con optimismo, salvo en el Noroeste, acotado enteramente por las urbanizaciones privadas y por el monte de El Pardo, el sistema de zonas verdes.

Dentro de los anillos, el Plan procura mantener las zonas verdes existentes, convirtiéndose el primer anillo verde del Plan del 41 en protección del Abroñigal, sobre el que se proyecta la creación de un parque que completaría el actual de la Fuente del Berro.

En términos generales, se trata de conseguir algún respiro mediante una acción puntual y de aprovechar las expropiaciones a que den lugar los nuevos trazados viarios para conseguir así algunas zonas verdes de protección.

Contrasta, pues, el estricto realismo con que se manejan los espacios verdes centrales, donde cualquier propuesta concreta sería un riguroso compromiso, con la ambiciosa generosidad inoperante que se propone en la periferia.

Quizá conviniese comentar otros aspectos del Plan: la propuesta de etapas, la política de suelo, los esquemas ferroviarios y de transporte público, las instalaciones y abastecimientos, etc., pero el margen que nos ofrece el presente artículo nos obliga a entrar en el tema que nos proponíamos: cuál es el reflejo del Plan en el Madrid de hoy; después hablaremos de los instrumentos con que se ha contado para llevarlo a cabo.

¿Una ciudad región?

Decíamos al comentar el Plan que la idea de convertir a Madrid en cabeza de una región era tal vez el rasgo más acusado. Debemos, pues, preguntarnos: ¿qué hay hoy de esa región? ¿Ha contribuido el Plan a establecerla?

En general puede decirse que poco se ha hecho: naturalmente, las dos carreteras (Jarama y Guadarrama) que debían permitir la conexión a nivel regional de los asentamientos sobre los ríos, no se han llevado a cabo.

La Administración, consciente de que el problema de Madrid debía encuadrarse en un marco más amplio, dio vida, al menos jurídica, al Área Metropolitana mediante Ley de 2 de diciembre de 1963. La componían 23 municipios, que quedaban así comprometidos a un control y a una actuación conjunta.

Pero el hecho de que la delimitación, que coincidía con la propuesta como alfoz de Madrid en el Plan General es poco clara, queda de manifiesto cuando se piensa que Alcalá, Aranjuez y Guadalajara, reales polos de atracción a nivel comarcal, no están incluidos en el área (el organismo tiene vigencia, sin embargo, en toda la provincia).

La realidad ha venido a comprobar lo que decíamos al comentar el Plan: Madrid no se inscribe en un marco regional dado, es la ciudad quien debe generarlo.

Vistas así las cosas, los instrumentos planificadores de que se ha dispuesto no han favorecido la formación de la ciudad equilibrada que pretendía el modelo ciudad-región propuesto.

El crecimiento se ha apoyado en núcleos existentes, pero quien en realidad ha crecido es Madrid: no puede entenderse la promoción de Guadalajara como una etapa de la descentralización de Madrid; más bien cabría interpretarlo en sentido contrario. En el fondo, apoyarse en Guadalajara, Alcalá o Aranjuez es apoyarse en accesos a la ciudad; hay, pues, un cambio de escala, pero el modelo de crecimiento no es muy distinto al que nos mostraba la ciudad cuando se dilatava sobre las viejas carreteras de Aragón o de Andalucía. En cuanto a los pueblos del área, crecen de un modo muy diverso. En términos generales puede decirse que el crecimiento ha sido vertiginoso en los pueblos situados sobre la dirección Suroeste-Nordeste, de la que ya hemos hablado: Alcorcón, Leganés, Getafe, San Sebastián de los Reyes, Alcobendas y Coslada; a éstos quizá conviniese sumar Pinto.

Más moderadamente han crecido los pueblos situados al Noroeste, como Boadilla, Villaviciosa, Villanueva y Colmenar Viejo. Dentro de este sector, Pozuelo y Las Rozas son dos episodios concretos más del desarrollo de Madrid-ciudad que del Área Metropolitana.

Este sector ha crecido sobre todo como consecuencia de un fenómeno típico de los años sesenta, del que tal vez conviniere hablar aquí: el «bucólico» retorno de las gentes de la ciudad al campo a través del coche y la parcela.

Efectivamente, hemos asistido en estos años a una auténtica labor de parcelación, de cuyos efectos inmediatos no tenemos todavía exacta noticia, pero que, sin lugar a dudas, se harán sentir, y para los cuales no se han tomado las oportunas medidas.

El paisaje que el Plan disponía para solaz de los madrileños a orillas de los ríos y en las faldas de la sierra se ha privatizado a medida que la clase media madrileña, dueña ya de un coche, ha conseguido algún ahorro. Así, el madrileño, que se había acostumbrado a las nuevas formas de vida suburbana de las clases altas (Puerta de Hierro, La Florida, Aravaca, La Moraleja, Somosaguas), se lanza a la carretera los fines de semana ansioso de tierra y aire puro e incluso con el pensamiento puesto en la futura revalorización a que inevitablemente llevará el crecimiento de la ciudad.

Los promotores, atentos a esta nueva demanda, se han lanzado a la captura de encinares y dehesas, abriéndose una amplísima oferta. El fenómeno es de indudable interés sociológico (Mario Gavidia lo ha estudiado en la «Gaceta Ilustrada»), y de lo que se puede estar seguro es de que será un dato muy a tener en cuenta en futuros planes: es fácil que todas las reservas «paisajísticas», «verdes», etc., con que el Plan, a nivel región, proponía se hayan visto seriamente afectadas; el empleo de la región ha sido, pues, bien distinto al propuesto.

El trazado viario

Veamos rápidamente ahora en qué estado se encuentra, diez años después, el trazado viario propuesto.

Ya hemos dicho que las dos carreteras a nivel regional, Jarama-Guadarrama, estaban sin hacer; como también lo estaba la segunda carretera de La Coruña, que resolvería el enlace Norte entre ambas. Puede decirse, sin embargo, que durante estos años se ha seguido insistiendo en

una política de accesos, es decir, de prestigio. Así, se han mejorado notablemente los accesos de la nacional I en su doble trazado de Fuenca-rral y Alcobendas; se ha modificado el acceso de la nacional III (carretera de Valencia); se ha llevado a cabo una importante obra en la carretera de Andalucía (nacional) y otro tanto se ha hecho en la nacional V, avenida de Portugal. Por último, se ha ampliado el acceso de la carretera de La Coruña.

En resumidas cuentas, se ha actuado en todo el sistema de accesos en busca de dos objetivos: una imagen de la ciudad más de acuerdo con la «función de capitalidad», concepto en el que el Plan insiste casi tanto como el de 1941, y que se veía empañado por los modestísimos suburbios periféricos, y un tráfico más fluido.

Pero estas vías de penetración, que resuelven los accesos, se convierten también, inevitablemente, en ejes urbanos, y así vemos crecer a la ciudad apoyándose en ellos, con lo que la forma urbana acaba disuelta en el esquema de tráfico.

Sin embargo, el sistema de anillos continúa en proyecto. En el primer anillo no se ha llevado a cabo obra alguna, aunque su necesidad pueda comprobarse cuando se circula por los caminos vecinales que, enlazando los pueblos periféricos, constituyen hoy la respuesta espontánea a una necesidad de tráfico clara. Estructurado, por otra parte, el tráfico sobre los ejes de acceso, estos anillos espontáneos trabajan con un tráfico a nivel local cada día más amplio, de modo que es muy posible que cuando se lleve a cabo, si esto ocurre algún día, haya perdido la cualidad específica con que fueron proyectados.

Hay que pensar que, hoy por hoy, los trabajos a corto plazo, a la vista, interesan a la Administración más que obras de infraestructura, menos brillantes.

El Abroñigal todavía no ha sido puesto en uso, aunque se le haya ya bautizado como avenida de la Paz; se trabaja ahora en él, pero costará convertirlo en anillo, dadas las dificultades que el trazado ofrece en el nudo de la China y en el sector Sur de los Carabancheles y Orcasitas.

Dudamos, además, de que el Abroñigal pueda cumplir con el papel que Bidagor le atribuyó en 1964 al decir que «de él dependía la fisonomía de Madrid de aquí a fin de siglo». El Abroñigal podrá ser una vía de tráfico importante, pero en cuanto a episodio urbano es muy discutible, dados los criterios con que se ha proyectado; por otra parte, es muy posible que cuando se ponga en uso poco quepa ya hacer, dado el ritmo de edificación con que se ha construido en él.

En cuanto al sistema de ejes secundarios, poco se ha hecho en él. En la dirección Norte-Sur es inexplicable que todavía no se haya abierto General Mola; en la Este-Oeste, el eje Cea Bermúdez-María de Molina sigue siendo el más claro, aunque vayan haciéndole notar en él, a pesar de haber duplicado su capacidad en un tramo con Fernández Villaverde, serios problemas.

Ahora bien, el olvido de los anillos periféricos se ha puesto de manifiesto en la congestión de las rondas, y todas aquellas obras que en ellos no se han hecho se vuelcan ahora apresuradamente sobre éstas, pues como los accesos se han reforzado y no se han establecido las correspondientes conexiones, se ven las Rondas obligadas a recoger todo el tráfico exterior. Para resolver tal problema, el Ayuntamiento ha emprendido la construcción de una serie de pasos a distinto nivel sobre ellas, de los que se han puesto en uso el de Atocha y Cuatro Caminos, trabajándose activamente en los de Manuel Becerra, López de Hoyos-María de Molina y Fernández Villaverde. Deberá completarse el esquema un paso inferior en República Argentina, el paso Ferraz-Bailén y el enlace que proporcionará el paso elevado sobre la Castellana de Juan Bravo-Eduardo Dato.

Pero como el problema se ha planteado en pleno centro, la ejecución es complicada y el precio que la ciudad debe pagar, convertida durante años en auténtico campo de batalla, es difícil de valorar.

Resueltos de modo muy irregular, fruto del sistema de adjudicación aceptado, en el que el Ayuntamiento se inhibe de la redacción del proyecto, suponen un claro testimonio de la actual política municipal, para la que el tráfico ha pasado a ser el problema fundamental: la disociación tráfico-forma urbana no parece importar demasiado y el activismo parece satisfacer a nuestros municipios más que otro tipo de medidas más efectivas pero menos brillantes. Simancas y Elizalde han puesto muy claramente de manifiesto en su reciente libro «El mito del Gran Madrid» cómo el problema del tráfico podría abordarse también con una política inteligente de transporte público. Convendrá, pues, que nos detengamos a considerar cuál es la actitud frente al obsesivo problema del tráfico de la Administración madrileña.

Que frente a medidas que pueden resultar impopulares y que en el fondo son menos brillantes que el «denodado» esfuerzo constructor, se hace patente en la política de aparcamientos. El Ayuntamiento ha conseguido «a bajo precio» (la

concesión de un servicio público) 6.000 plazas de aparcamiento en el centro, aunque con ello ha hipotecado el futuro de la política de tráfico en el mismo: la concesión le impide adoptar medidas que invaliden inversión de tal orden.

Por otra parte, la misma irregularidad de que hablábamos ha malogrado espacios públicos de notable interés, como el de la plaza de Salamanca o el de las Descalzas; en otros se han perdido oportunidades de llevar a cabo reformas con una mayor incidencia ciudadana, como en la plaza Mayor y en la plaza de España; digamos también, en honor a la verdad, que los hay en los que el tema se ha resuelto con extrema limpieza, como en el paseo del Prado, plaza de las Cortes y plaza de Santa Ana.

La preferencia absoluta dada al tráfico está en la base de reformas tan infelices como las que se han perpetrado en Serrano y Velázquez. La disociación de que hemos hablado se vuelve aquí a poner de manifiesto: no se ha tenido en cuenta que vías como éstas cumplieran una misión de acceso a un sector comercial y se han resuelto como vías de tráfico rápido, con los consiguientes inconvenientes que se derivan de una superposición de funciones; desgraciadamente, el aumentar la capacidad de las vías se presenta como única alternativa.

Ante el alud de coches, Madrid se ha defendido estableciendo un sistema de direcciones únicas, la zona azul, los aparcamientos, los pasos elevados..., dando auténtica preferencia al problema del tráfico, puesto en manos de técnicos especialistas con formación americana. Puede que el tráfico sea uno de los más acuciantes problemas que envuelven a la ciudad, pero resolverlo aisladamente, sin ponerlo en conexión con una más amplia gama de problemas urbanos es una disociación peligrosa.

La estructura de la ciudad acusa esta preferencia; se resuelve una vía de acceso y con ella crece la ciudad: en torno a ella se agruparán las viviendas —torres y bloques— desamparadas, caídas del cielo, en un terreno que se entiende urbanizado porque junto a él pasa una carretera. Tráfico-vivienda pasan a ser así los dos únicos generadores de ciudad, visión esquemática, parcial, de una realidad que no puede, en modo alguno, reducirse a ellos.

Poco ha crecido la ciudad en la carretera de La Coruña. Aunque Aravaca y Pozuelo hayan sufrido un notable incremento, el camino de la sierra sigue conservando un carácter residencial, destacado.

Sin embargo, entre la carretera de El Pardo y

la carretera de Francia que pasa por Fuencarral han proliferado las viviendas. Así, la selectísima urbanización de Puerta de Hierro linda con los modestísimos núcleos de Peña Grande y Peña Chica, Valdezarza y Valdeyero. El caos urbanístico es grande: bloques con pretensiones, chabolas, viviendas modestas, se mezclan superponiéndose ordenanzas y estructuras. Se instalan servicios (como la clínica de Puerta de Hierro) sin dotarlos de accesos. Tal vez la experiencia más lograda sea la Ciudad de los Poetas, en la que con criterios fundamentalmente plásticos se ha intentado resolver el problema de las viviendas masivas. Poco más allá encontramos el impresionante barrio Virgen de Begoña, en el que se alcanzan hoy algunas de las más altas densidades de la ciudad. Poblado dirigido de Fuencarral, el pueblo, nuevas promociones, barrio de Malmea, tristísimo; junto a él, Los Angeles, Manoteras, Valdevivar, Querol, El Carmen, Canillas, Hortaleza, Barajas, Chamartín, viejos núcleos de población rural quedan sitiados por las nuevas construcciones, dando lugar a una extraña tipología de vivienda, propia de toda la periferia madrileña, en la que los bloques abiertos tratan de instalarse en las modestas tramas urbanas.

Entre Barajas y la autopista de Barajas

Al sur de la autopista de Barajas, la vieja carretera de Aragón sigue siendo el eje en torno al cual se concentra la vida urbana. Alrededor, el caos urbanístico más completo: Ciudad Lineal, Pueblo Nuevo, Covadonga, García Noblejas, barrio del Pilar, etc., y dominándolo todo, el más importante de los conjuntos urbanos planeados, el Gran San Blas (a quien esté interesado en el tema remitimos al trabajo de Mario Gaviria).

Algo más allá, Canillejas define otro núcleo urbano reforzado por los barrios nacidos en torno al aeropuerto, por la Ciudad Pegaso y por una de las monstruosas unidades vecinales de absorción, las tristemente famosas UVA de los años sesenta.

El cementerio del Este (la Almudena), el dominio del ferrocarril y la mala condición de las tierras permiten un descanso a la ciudad hacia el Sudeste, aunque aparezcan algunos brotes de chabolismo mínimo y el pueblo de Vicálvaro esté comenzando a convertirse en un centro de atracción urbano.

Entre el cementerio y el Abroñigal se ha establecido una población numerosa en la que las ope-

raciones planeadas (Moratalaz es el sector en que preferentemente ha actuado Urbis) se mezclan con brotes de viviendas espontáneas, de vieja tradición. Recordaremos en este sector los nombres de La Elipa, Tejar de Sixto, Moratalaz, barrio de la Higuera, barrio de Doña Carlota, etc., hasta alcanzar el eje urbano en el que la antigua carretera de Valencia define en la llamada avenida de la Albufera.

Sobre la carretera de Valencia encontramos una de las más impresionantes aglomeraciones urbanas: el antiguo barrio del Puente de Vallecas, que fue la formación suburbial más característica de la primera posguerra, se ha dilatado, estableciendo una cabeza de puente en Palomeras y prolongándose después en los barrios dirigidos, mínimo y de absorción de Entrevías, en el Pozo del Tío Raimundo, hasta alcanzar las pendientes del Manzanares en la Celsa.

Otros barrios (Alto del Arenal, Perpetuo Socorro) se extienden a lo largo de la vieja carretera hasta enlazar con el pueblo de Vallecas, en el que nos encontramos con una nueva periferia, explotada tanto por los especuladores como por la Administración, a quien se debe la creación de otra de las unidades vecinales, la de Vallecas.

Como en tantas otras ocasiones, la autopista de Valencia ha ido salvando todas estas formaciones, procurando un acceso immaculado a la capital, pero todavía quien llegue a Madrid-Atocha podrá contemplar desde el tren este panorama, pues al papel que carreteras y vaguadas juegan en la disposición de los barrios hay que añadir ahora el del trazado ferroviario, auténtico elemento estructurador de la zona, definidor de barrios y poblados que, amurallados por los terraplenes, acceden a Madrid sirviéndose de modestísimos e inverosímiles túneles que contrastan con la política de pasos elevados que el Ayuntamiento practica en el centro.

El panorama en esta zona es verdaderamente desolador; no se trata de barrios industriales en los que la vivienda alterna con el volumen de fábricas y factorías, sino de modestísimas aglomeraciones en las que una actitud planificatoria elemental y sistemática, bloques alineados de viviendas establecen abierto diálogo con el más espontáneo, directo y miserable modo de establecer el «habitat». Ocupados por emigrantes del centro o del Sur, a veces llega uno a recordar estampas populares bien conocidas: ausente el pintoresquismo, la tragedia de las gentes del pueblo alcanza su verdadera dimensión.

Los nuevos barrios

Al cruzar el Manzanares alcanzamos un Madrid distinto, el Madrid de los servicios y de la industria; el Madrid barojano de orillas del Manzanares, de la China y las Sacramentales, ha dado paso a un Madrid activo y proletario, asentado sobre los ejes que señalan las carreteras de Andalucía, Toledo y Extremadura y el Camino Viejo de Leganés.

Entre el Manzanares y la carretera de Andalucía encontramos los barrios de San José, San Fermín, Oroquieta y el más reciente de San Cristóbal de los Angeles. La zona, como hemos dicho, es distinta; abundan las industrias y los almacenes, garajes y transportistas. La ciudad adquiere aquí un pulso fabril, proletario, que poco tiene que ver con la aglomeración de Vallecas que acabamos de describir. Entre la carretera de Andalucía y la de Toledo, los núcleos de Usera y Villaverde Alto actúan como polos de atracción. Es quizá esta zona la que alberga las empresas de mayor envergadura, las que han hecho de Madrid la segunda ciudad industrial de España. La acería de Aristrain contrasta con los huertos todavía en cultivo de los alrededores de Leganés.

Entre Usera y Villaverde encontramos los poblados dirigidos, mínimo y agrícola de Orcasitas, Almendrales, Zofio y la Unidad Vecinal de Absorción de Villaverde; entre ambos aparecen núcleos espontáneos sobre el arroyo Pradolongo. Por otra parte, y no olvidemos que nos encontramos en la zona industrial de Madrid, la iniciativa privada ha construido los poblados de Boetticher, Euskalduna, San Nicolás y el amplísimo Ciudad de los Angeles.

Entre la carretera de Toledo y la de Extremadura, y tomando como base los núcleos de Carabanchel Alto y Bajo, la ciudad ha crecido desordenadamente, pero sobre una base más estructurada, puesto que la propiedad (los Carabancheles, con Chamartín, fueron lugar apropiado para quintas de recreo en el siglo pasado) había definido una trama más concreta. Encontramos, pues, apoyadas en esta trama, operaciones urbanísticas de otro tipo: cooperativas, pequeñas promociones, colonias militares, hospitales, Instituciones religiosas, la cárcel. Valga el recordar los barrios de San Vicente de Paúl, la experimental, los viejos barrios del Tercio y de Terol, los poblados de San Ignacio de Loyola y Juan XXIII. No lejos, tras las Sacramentales,

Caño Roto, y próximo a Carabanchel Alto, Pan Bendito, nueva unidad vecinal de la serie de las tristemente recordadas.

Junto a estas urbanizaciones aparecen también formaciones de chabolas, como las de la plaza Elíptica, barrio de Armengot, etc.

La carretera de Extremadura es hoy, sin duda, uno de los ejes de crecimiento de la ciudad. Superada la Casa de Campo en el Alto de Extremadura, comienzan a aparecer urbanizaciones y poblados hasta enlazar con el pueblo de Alcorcón. El barranco de Aluche ha dado nombre a dos o tres operaciones inmobiliarias de envergadura (Torres de Aluche, Surbatán), aunque quizás la operación más importante de la zona, y no precisamente por su calidad urbana, sea la llevada a cabo sobre la finca del marqués de Valderas, convertida en San José de Valderas.

Digamos, un poco al margen, que así como los años cincuenta vieron la utilización intensiva de una tipología de vivienda de origen racionalista (bloque de doble crujía, viviendas unifamiliares en línea), en los sesenta han predominado tipologías menos claras, hijas de la vivienda burguesa del centro (prolongación de la Castellana, etcétera), que permiten, por otra parte, mayor densidad, con lo que se matan dos pájaros de un tiro: se satisfacen los deseos miméticos de las clases modestas, con el sucesivo éxito de mercado, y se aumenta la producción al densificar las zonas.

El crecimiento de Aravaca, Pozuelo y Humera ha sido más moderado. Con una ordenanza más clara y con una mecánica de intereses que pretendía defender la calidad de la zona, el crecimiento ha sido modesto y de un cierto nivel, aunque comienzan a advertirse síntomas de transformación (nuevas interpretaciones de la ordenanza, etc.) poco tranquilizadores.

Convendría ahora examinar el crecimiento de aquellos municipios que, no estando anexionados a Madrid, comparten con ella el desarrollo. Pensamos en San Sebastián de los Reyes, Alcobendas, Alcorcón, Getafe, Leganés, Coslada, etcétera.

Los promotores, a pesar de que se encuentran sometidos a los expedientes a que obliga el Área Metropolitana, encuentran en estos municipios algunas ventajas administrativas. Con frecuencia, los planes generales son antiguos o están en trance de revisión, las definiciones son, por tanto, imprecisas, cómodas.

Los promotores explotan el deseo de «prospección» de los pueblos y construyen masivamente

eriales y huertas. El abuso a que ha dado lugar la construcción en estos pueblos es bien conocido, pero se tiene un extraño respeto jurídico que permite un «laissez faire» que pagará la ciudad pronto, cuando se vea obligada a incorporar todos estos términos en una sola administración.

Un crecimiento descontrolado

Ante esta descripción, muy ligera por otra parte, de la situación en que hoy se encuentra la periferia, ¿qué comentario cabe? Tan sólo uno: el examen de las nuevas construcciones nos hace ver que aproximadamente el 75 por 100 de las nuevas iniciativas corresponden a la Administración a través del INV, Obra Sindical del Hogar, Poblados de Absorción, Dirigidos y Mínimos, Unidades Vecinales, viviendas oficiales, etcétera; un 25 por 100 aproximadamente habría quedado en manos de la iniciativa privada, siempre a través, sin embargo, de protecciones oficiales, créditos, etc.

La conclusión a que se llega es ésta: el crecimiento de Madrid ha podido ser controlado y encauzado desde la Administración. Si la Administración hubiese tenido unos objetivos tanto políticos como técnicos claros y hubiese dispuesto de los instrumentos adecuados para llevarlos a cabo, Madrid no sería hoy lo que es. Desgraciadamente han faltado ambas cosas: la claridad de objetivos y los instrumentos adecuados. La Administración ha buscado durante años el Gran Madrid, sin saber bien por qué. Luego ha tratado de resolver, circunstancialmente, a corto plazo, los problemas que la ciudad tenía planteados: laborales, de prestigio, de uso. Estas soluciones se han llevado a cabo mediante organizaciones y servicios poco adecuados, en los que el oportunismo político o personal ha ido siempre por delante.

¿Cómo puede explicarse de otro modo que a mediados de los sesenta se construyan las monstruosas UVA?

La Administración tenía obligación de recoger y ordenar las experiencias llevadas a cabo y trazar de acuerdo con ellas unas directrices de política de urbanismo y vivienda equilibradas, reales, técnicamente operantes.

Sin embargo, la urgencia, la necesidad, el «orden social» han sido las razones que han manejado los políticos, y, amparándose en ellas, un crecimiento que ha podido estar en sus manos se les ha escapado, en favor no precisamen-

te de los intereses de aquellos a quienes decían servir.

El centro

Hemos hablado de la periferia. Señalaremos ahora algunos problemas concretos que la ciudad tiene planteados en el centro.

Comenzaremos recordando el que quizá es más conocido, el de la Castellana, centro. Ya hemos dicho que el Plan General, hábilmente, definía toda la Castellana como «zona especial». Esto ha dado lugar a que cada palacio que desaparece sea objeto de discusión y lamento público, un tanto inútil, porque siempre termina a favor de los constructores. Palacio de Medinaceli, Torres de Colón, Banesto, Palacio de Larios, Palacio de los duques de Montellano, edificio de la Unión y el Fénix, etc., son todos distintos episodios de la misma historia.

Convertida la Castellana en arteria de tráfico, su nueva imagen es para algunos símbolo de progreso (e interés), para otros es el resultado producido por una absoluta falta de visión de conjunto urbanístico. Lo que sí se pone de manifiesto es que el Plan estaba preparado para lo ocurrido; ha sido el instrumento adecuado. Si el Plan se hubiese redactado con claros objetivos, no estaríamos asistiendo al proceso de descomposición actual. Como alternativa, y para tranquilizar a una opinión pública que se tilda de «madriñeña», el Ayuntamiento ofrece ridículos arreglos de los andenes, jardinería de chopo y rocalla, columnas y embaldosados vistosos.

Dentro de la Castellana, el tema de la Casa de la Moneda centra aún más la cuestión. Quienes han construido abusivamente (Medinaceli, Torres de Colón) tratan de convertir en jardines el suelo público, dando cada vez más preferencia indiscutible al tráfico. Se rechaza el pasado y no se entiende que, incorporándolo a la ciudad, respete su estructura, haciendo más fácil su futuro. Pero estas obras de conservación, de respeto, no se incluyen tan fácilmente en las estadísticas que los políticos se ofrecen en homenaje recíproco periódicamente y se desprecian como «nostálgicas visiones del pasado».

La política de renovación de los barrios (pensamos tanto en los periféricos como en los del ensanche) brilla por su ausencia. Tan sólo hay en proyecto una remodelación, de muy dudoso valor, para Cuatro Caminos-Bravo Murillo, montada sobre bases de prestigio.

La transformación del barrio de Salamanca,

que en el cuadrilátero Goya-Lista-Velázquez-Serrano se ha convertido en un importante centro comercial espontáneo, se lleva a cabo a pesar de las ordenanzas, que a punto están de destrozar la escala del barrio.

Mientras, el centro de la prolongación del Generalísimo, el centro de AZCA, va adelante. Comienzan a aparecer en él operaciones puntuales (El Corte Inglés, Vacesa), se trabaja en la infraestructura, se preparan los accesos. El Ayuntamiento ha llegado a un acuerdo con AZCA, la entidad promotora, en lo que a atribuciones se refiere; esperemos que sea favorable para el municipio.

Convertida la operación de planeamiento en un mecanismo de gestión financiera, hay que pensar que, para bien de la ciudad, en algún punto al menos coincidirán los intereses económicos con los de ésta.

A la vista de lo proyectado, y teniendo presente cuál es la gestión, cabe el sospechar que el nuevo centro se convertirá en sede de grandes empresas, oficinas, algún gran hotel, etc., que dispondrá de suelo adecuado para satisfacer prestigio, localización, etc. En un centro de negocios, en una palabra, más que en un auténtico corazón de la ciudad: sin resolver la espínosa y lamentable cuestión de la Opera, es fácil que no haya ningún edificio «público ornamental representativo» que tranquilice a quienes velan por la «ciudad equilibrada». Puede, pues, que una vez más las respuestas urbanas sean coherentes con el medio social en que nacen, del que el centro de negocios de la Castellana sería clara imagen.

Los nuevos barrios sobre la prolongación de la Castellana se han saturado en estos años, y al alcanzar la plaza de Castilla vuelven a plantearse problemas de ordenación (accesos representativos, estación de ferrocarril, hospitales). Vuelve a repetirse la historia y Madrid repite su estructura sobre la base de un cierto paralelismo Atocha-plaza de Castilla.

Siempre sobre el mismo eje, recordemos otro episodio importante: la nueva universidad. Desgraciadamente el planteamiento ha sido confuso y desconcertante. Por otra parte, la consideración del posible impacto urbano que la universidad pudiese provocar apenas si se ha tenido en cuenta, y el criterio de un recinto universitario cerrado y autónomo ha prevalecido, con lo que un importante elemento de diseño urbano queda subempleado.

Convendría también hablar, en un examen como éste, del vidrioso asunto del barrio de Po-

zas, de la manzana Juan Bravo-General Mola, de las concesiones en la Casa de Campo, tan discutibles; del estadio del Manzanares, construido sin licencia municipal..., y citar como contrapartida algunas de las obras municipales: abastecimiento de agua, Parque de la Arganzuela, zonas ajardinadas del Abroñigal, Parque de Berlín, las espectaculares «operaciones asfalto», etcétera.

Instrumentos y caos

Pero llegados a este extremo, y por evitar una relación de problemas y episodios interminable, es preciso volver a temas y cuestiones más generales. Es, pues, el momento de preguntarnos: ¿es suficiente un Plan para controlar el crecimiento de una ciudad? ¿Pueden reflejarse y resolverse en él todos los problemas que una ciudad de tres millones de habitantes lleva consigo? ¿Se establecen mediante este documento los niveles de decisión a que obliga la compleja mecánica del desarrollo urbano?

El considerar cómo están definidos estos niveles, el hablar de los organismos de redacción y de gestión del Plan nos hace entrar de lleno en un tema de sumo interés.

A nuestro entender, el Plan de 1961 se redactó sin objetivos claros. Consolidando una situación de hecho bien distinta a la proyectada y tratando de alcanzar un nivel académico, cayó en un idealismo ambiguo cuyas consecuencias estamos pagando ahora. Al Plan le faltó una base de apoyo explícita con respecto al futuro de la ciudad en el marco del país entero. Pues decir que Madrid crece sin una política urbana clara no quiere decir que la ciudad no acuse decisiones de orden político que afectan al país entero y, por tanto, a nuestra ciudad. Así, en estos años hemos asistido a un auténtico proceso centralizador en lo que a control del poder económico se refiere: esto es, sin duda, reflejo de toda una política que hay la obligación de explicitar.

A nivel del país, la redacción de un Plan General como el de Madrid debiera apoyarse sobre líneas de objetivos bien claras, y, a nuestro entender, los organismos de redacción y control del Plan trabajan sin ellas; cualquier vaivén gubernamental puede inhabilitar (recuérdese la política de descongestión) las metas y objetivos de un Plan. El urbanismo exige decisiones cuyos efectos se harán ver más tarde, a largo plazo. Esto parece angustiar a nuestros políticos, preocupados siempre por problemas inmediatos, por

112 urgencias. Es fácil que la obra planteada por una Administración la incorpore la venidera, y esto, en un país en el que la escala de valor de la eficacia del hombre público la miden las ceremonias inaugurales, no puede entenderse y obliga a que muchas veces se desplace el orden racional de preferencias. Así se explica la demora con que se abordan las obras de infraestructura periférica, en aras de la urgencia de las reformas de las áreas centrales, convirtiendo así el urbanismo en consolidación apresurada de lo existente.

No da la impresión de que el Area Metropolitana se encuentre asistida con el apoyo de unas directrices gubernamentales claras en lo que a desarrollo se refiere. Interferida por decisiones que afectan a distintos departamentos, su actividad parece limitarse, en principio, a un control burocrático las más de las veces. Sin embargo, a nuestro modo de ver es a este organismo a quien correspondería el establecer los objetivos concretos del Plan dentro de un marco de decisiones políticas más amplias, velando más tarde porque se cumpliesen en la próxima revisión del Plan, prevista, de acuerdo con la Ley del Suelo, para 1976.

Así, la Gerencia Municipal podría trabajar con mayor base en su nivel (planes parciales, informes, problemas de casco, etc.), sin llegar a la

situación actual, en que con frecuencia se ve desbordada a tener que asumir atribuciones que no le pertenecen.

Esto obligaría, naturalmente, a una estructuración bien distinta de ambos organismos, preparados y adecuados hoy para cumplir con el papel que actualmente cumplen, que no es, ni mucho menos, el deseable. Valga como muestra de la actual estructuración el recordar, una vez más, la confusión, en la delimitación de campos, a que da lugar la práctica privada de la profesión con el ejercicio de un puesto técnico en la Administración.

Si a esto añadiésemos unos servicios técnicos municipales activos, con medios y capaces, una coordinación de las actuaciones de los distintos organismos —INV, Obra Sindical del Hogar, viviendas oficiales, cooperativas, etc.—, comenzaríamos a disponer de los instrumentos para enfrentarse al caos que hoy presenta nuestra ciudad.

Madrid exige, a nuestro entender, tanto como un buen Plan, el esfuerzo por estructurar su mecánica de desarrollo tanto en los órganos de control como en los de gestión. Esto supone un compromiso político, una educación y unos medios con los que, desgraciadamente, no sabemos si contamos. Entre tanto, la ciudad crecerá bajo el narcótico de las inauguraciones.