

«MADRID, VILLA Y CORTE»

■ Antonio López Gómez analiza su desarrollo desde 1860 hasta hoy

«Las expectativas de que el anillo periférico de Madrid llegaría a ser tan importante como el núcleo urbano (hoy rebasa ampliamente el millón de habitantes frente a los 3.200.000 de la urbe), han sido cortadas por la crisis económica y otros factores. El crecimiento de Madrid se ha aminorado y desde 1975 su población se ha mantenido prácticamente estable». Así ve el estado actual del desarrollo urbano de Madrid Antonio López Gómez, catedrático de Geografía de la Universidad Autónoma de Madrid, quien impartió en la Fundación, del 16 al 25 de febrero pasado, un ciclo de conferencias dedicado a «Madrid, villa y corte».

El profesor López Gómez abordó los aspectos fundamentales que desde el punto de vista geográfico presentaba Madrid desde 1860 hasta la guerra civil, para analizar después los grandes cambios demográficos modernos de los últimos sesenta años y la evolución urbana tanto en el núcleo de la capital como en la periferia, subrayando el papel que en ese desarrollo han jugado los transportes. Antonio López Gómez está especializado en temas de geografía urbana madrileña y valenciana, sobre los que ha publicado numerosos estudios, entre ellos el titulado «Los transportes públicos y el desarrollo de Madrid», que realizó con ayuda de la Fundación Juan March.

Ofrecemos a continuación un resumen del ciclo.



ANTONIO LOPEZ GOMEZ es catedrático numerario y director del Departamento de Geografía de la Universidad Autónoma de Madrid. Premio «Cerdá Reig» de Investigación, dirige el Instituto «Juan Sebastián Elcano» de Geografía del C.S.I.C., es Vicepresidente de la Real Sociedad Geográfica y miembro de la Comisión Coordinadora de la colección «Tierras de España», coeditada por la Fundación Juan March y Noguer.

ma cuadrículada, fue, en su momento, criticado y alabado por los autores de la época. Hoy en día, podemos reconocer que el trazado de esa parte de la ciudad fue básico en el desarrollo de Madrid, porque es el que define unos barrios que aún en nuestros días poseen una amplitud suficiente que ha permitido solucionar prácticamente los problemas de circulación.

Pero al mismo tiempo que se desarrollaba el Ensanche, se planteaban otros problemas. Uno de ellos es que desde ese trazado y hasta el límite del Municipio de Madrid no existe ningún plan, por lo que la expansión de esas zonas será anárquica, como ocurrió con Ventas, Prosperidad y La Guindalera. Y, sobre todo, y lo que es muy importante para la época, es que en los caminos radiales surgen los barrios periféricos o arrabales, que van adquiriendo cada vez mayor influencia.

LA EXPANSION DE MADRID DE 1860 A 1936

El llamado Plan de Castro, de 1860, fue fundamental para el trazado de lo que ha dado en llamarse el Ensanche, limitado, aproximadamente, por Raimundo Fernández Villaverde, Joaquín Costa, Francisco Silvela y Doctor Esquerdo. El trazado del Ensanche, realizado en for-

En el Norte, Tetuán; en el Este, Ventas; en el Suroeste, el Puente de Vallecas; y en el Oeste, los Carabanchales.

Estos barrios, pertenecientes a los Municipios del contorno de Madrid, en la práctica son una prolongación de la ciudad, aunque las cabezas de los municipios a que pertenecen se conservan como pueblos. Por el contrario, los otros pueblos externos, que hoy en día han alcanzado un desarrollo colosal, no tuvieron, en relación con el entorno de Madrid, ninguna importancia.

Ya en los comienzos del siglo XX se mantiene muy activa la construcción de viviendas en el Ensanche, que se va urbanizando lentamente, así como el desarrollo extraordinario de los arrabales. Mientras tanto, el centro de la ciudad empieza a paralizarse, no crece la población e incluso disminuye, comenzando la invasión de los comercios y oficinas.

En esa época surgen las primeras preocupaciones sobre la expansión de Madrid. Así en 1929 el Ayuntamiento convoca un concurso internacional, del que saldrá un proyecto de Zuazo, en colaboración con el alemán Jansen, consistente en prolongar la Castellana. También empieza a sentirse la necesidad de establecer caminos de circunvalación y ordenar ese crecimiento que han tenido, fuera del Municipio, los barrios periféricos.

Asimismo, se pone en marcha, con la Monarquía, la transformación del antiguo Sitio Real de la Moncloa en Ciudad Universitaria. Con la República, las obras de la Ciudad Universitaria se aceleran y, además, con Indalecio Prieto se inicia lo que hasta el momento había sido sólo un proyecto, las obras de la Castellana, que quedarán paralizadas con el comienzo de la guerra civil, al igual que un plan que pretendía reforzar los accesos a Madrid.

En este período de tiempo hay que destacar dos hechos importantes que facilitan el desarrollo de Madrid, aunque no lo provoquen. El primero viene marcado por la electrificación del tranvía, hacia 1900, agilizando la posibilidad de movimiento; y, en segundo lugar, nos encontramos con la creación del Metro, en 1919. Este medio de transporte llegó a los barrios periféricos, favoreciendo enormemente el desplazamiento al lugar de trabajo y po-

sibilitando aún más la expansión de las zonas que contaban con este medio de transporte.

LOS CAMBIOS DEMOGRAFICOS MODERNOS

Veamos ahora la evolución demográfica de Madrid durante los últimos sesenta años, aproximadamente. A partir de los años veinte tiene lugar una gran concentración de población que va a configurar la base del Madrid actual. En este desarrollo se distinguen tres etapas principales. La primera abarca los años 1920-1950. Hacia el momento de la primera guerra mundial se inicia lo que va a ser el desarrollo industrial moderno: un crecimiento acelerado de las actividades terciarias y una expansión de las mercantiles; expansión que terminará hacia 1950. La nueva división de distritos, aprobada en 1955, aunque ya usada en 1950, constituye una fuente muy importante para el estudio de la división de la población. Además, entre 1948 y 1954 se van anexionando al entorno urbano municipios del contorno y, así, a partir de los años cincuenta se va a producir un cambio importante que influirá en el desarrollo periférico de las décadas sucesivas.

En 1948-49 desaparece el tranvía de la Puerta del Sol y más tarde irá desapareciendo también del centro, siendo sustituido por autobuses. En ese mismo año de 1948 se reinstaura la primera línea de autobuses que había desaparecido en 1936, al estallar la guerra. Por entonces también se municipaliza la empresa de tranvías. En 1949 se hace la primera línea de trolebuses de Vallecas y se instaura pronto una red de trolebuses para unir a Vallecas con el centro. En 1951 cesa la expansión del Metro: se hace la última línea, la de Legazpi.

En resumen, estamos en un momento clave en el desarrollo demográfico de Madrid al llegar a los años cincuenta. De 1920 a 1950 se había producido un crecimiento espacial muy notable, relacionado con el demográfico, debido a la acelerada inmigración, en contraste con una emigración reducida y que disminuye entre 1930 y 1940, a causa de la crisis económica y de la guerra. De 1940 a 1950 la emigración aumentará nuevamente. Pero, en general, tenemos en esa primera etapa

un balance de inmigración positivo: 24.000 personas en los años 1921-1930; 17.000, de 1930 a 1940 (por la crisis y la guerra); y sube a 23.000, de 1940 a 1950. También es muy rápido el crecimiento vegetativo, debido a la rápida disminución de la mortalidad. Hacia 1920 la natalidad es de un 25 por 1.000; hacia 1935, de un 22 por 1.000; y del 17,5 por 1.000 en 1950.

De este modo, en 1920 hay 750.000 habitantes y en 1948, 1.230.000 (es decir, que ha aumentado la población en cerca del 2 por 100 anual). Y en el contorno tenemos 90.000 habitantes en 1920 y 315.000 en 1948 (el 30 por 100 del total); es decir, se ha dado un ritmo de crecimiento

ritmo de más del 3 por 100 anual, mucho más que en la primera etapa. Este crecimiento se debe a la inmigración, cuyo máximo auge tiene lugar en 1964. En esa fecha la población crece en un 17 por 1.000. A partir de entonces será la emigración la que empiece a aumentar y la inmigración disminuirá.

1950-1970: AUMENTO DEMOGRAFICO

Esa emigración es una emigración-dormitorio: se sigue trabajando en Madrid, aunque se viva en los pueblos de los alrededores. Estos cambios van acompañados de otros que vienen dados por el balance natural de la natalidad-mortalidad. De 1950 a 1970 se produce un aumento progresivo de la natalidad (los inmigrantes son, en su mayoría, matrimonios jóvenes). A fines de la década del sesenta, se producen dos hechos nuevos: el control de la natalidad y la disminución en el número de matrimonios, con lo que se llega a 1970 con un descenso de la natalidad del 21 por 1.000. También desciende lentamente la mortalidad: del 9 por 1.000 en 1950 se pasa al 7 por 1.000 en 1970. En resumen, en esta segunda etapa, de 1950 a 1970, se ve cómo el aumento de población se debe, sobre todo, a la inmigración en unos años, y cómo en otros la causa es el aumento de la natalidad. En conjunto, la población se duplica. Y como la periferia crece a mayor ritmo, su peso será cada vez mayor, en tanto que desciende la población en el centro y en el Ensanche. Por el Sur, el crecimiento va a ser notable, y así se va a llegar en 1970 a una nueva simetría de Madrid, con la población dividida casi en dos mitades, y con la Castellana como eje de simetría. Hay que subrayar que en estas décadas va haciéndose más acuciante la disociación entre el lugar de empleo y el de vivienda, que además de los muchos problemas de desarraigo del núcleo urbano que ello conlleva, constituye el meollo de los transportes.

La tercera etapa abarca 1970-1980. Entre 1970 y 1975, Madrid crece ligeramente: de 3.150.000 habitantes pasará a 3.200.000 en 1975-80 y se estanca. El saldo migratorio, a partir de 1970 es claramente negativo; el



del 4,5 por 100 anual, frente al 2 por 100 de Madrid. Naturalmente dentro de este notable crecimiento hay diferencias según los barrios: los espacios próximos al sur —barrios populares— apenas disminuyen; y por el Norte el crecimiento es aún más importante, así como en el Nordeste (Barrio de Salamanca), donde casi se duplica la población, a un ritmo del 2 al 3 por 100 anual.

La segunda etapa —1950-1970— se cierra con una drástica disminución de la inmigración. Durante esos veinte años la población crece a un

crecimiento natural —la natalidad— está en la década del 70 al 80 en franco descenso; y la mortalidad se mantiene estable, en el 6 a 7 por 100. El crecimiento demográfico de Madrid, en su totalidad, se paraliza.

EVOLUCION URBANA: EL «BOOM» DE LA CONSTRUCCION

Una vez que hemos analizado el desarrollo demográfico, veamos ahora la evolución urbana a partir de los años cincuenta. Lo decisivo en este aspecto viene dado por el desarrollo de los barrios de los alrededores ya incorporados a Madrid. Este desarrollo presenta dos aspectos: por un lado, esa periferia crece de forma tentacular a lo largo de los antiguos caminos; y por otro, surgen entre las carreteras una serie de núcleos de rápida expansión, con medios de comunicación deficientes y una planificación inadecuada, que va a dar lugar a la creación de conjuntos totalmente anárquicos. Un fenómeno que empieza a cobrar fuerza en 1950 es el chabolismo. En ese año hay en Madrid unas 50.000 chabolas; y se produce la expansión de éstas por los barrios marginales dando lugar, además, a una serie de poblados que empiezan a surgir en el Este y Sur de la ciudad, en la periferia.

En 1961 se crea un Plan de Ordenamiento de Madrid y sus alrededores (aunque se aprueba en 1963) y la promoción oficial de la construcción empieza a ceder el paso a la iniciativa privada. Son los años del despegue económico, en que el Estado mantiene la gestión del crecimiento; es la época del auge de los llamados Polígonos de iniciativa privada. Se intenta la construcción de UVAS, barrios de casas prefabricadas; se trazan nuevos barrios, como el gran Moratalaz, el Pilar, los barrios «residenciales» en espacios verdes (Parque de las Avenidas). A fines de los sesenta comienza una rapidísima ascensión de los pueblos del área suburbana.

Cuando al iniciarse los setenta viene la crisis económica, empieza a aminorarse la fiebre constructora. En el centro y en el Ensanche se hacen transformaciones, casi siempre con un cambio de uso del edificio demolido. Así ocurre, por ejemplo, con la Plaza de Colón, que sufrirá

un cambio total, o con la Castellana, en la que los palacetes, que tanto empaque decimonónico daban a esta avenida, van a ser sustituidos por grandes edificios de cristal o metal. El paso elevado que se construye en ella contribuirá aún más a su cambio de aspecto. De una antigua avenida de prestigio, la Castellana se ha convertido en una calle terciarizada, con enormes edificios comerciales.

El gran desarrollo de nuevos almacenes y Bancos en los cruces de calles importantes (Princesa-Alberto Aguilera; Sol-Gran Vía; Alcalá-San Jerónimo, etc.), son otros factores que muestran cómo la expansión se realizó con una gran heterogeneidad y desorden en las construcciones. En el NO coexistirán los espacios verdes de Puerta de Hierro (de la clase alta o media alta), con las aglomeraciones de bloques del barrio del Pilar. En el Norte, Fuencarral, cuyo enlace con el núcleo urbano es dificultado por la red de ferrocarril y de autopistas, ha podido mantener más su fisonomía antigua. En el NE. se dan también enormes transformaciones: un barrio de casitas unifamiliares, en la Ciudad Lineal, se ha convertido hoy en un conjunto de bloques. El Este es el caso de mayor expansión. Y el máximo desconcierto se alcanza al otro lado del Manzanares: un conjunto caótico que engloba, por un lado, a los Carabanchales, y a Villaverde, por otro.

EL PROBLEMA DE LOS TRANSPORTES

En este desarrollo de la ciudad los transportes han influido de un modo decisivo. Ya dijimos que en 1949 desapareció el tranvía del centro y en 1972 lo hará de la periferia. Este fue, en mi opinión, un gran error, pues por entonces ya se podía prever el grave problema de la contaminación para una ciudad como Madrid. Gran error fue también la brusca supresión de la red de trolebuses, en 1966. Todo el transporte de superficie queda encomendado a partir de entonces al autobús.

En cuanto al Metro, se prolongaron las líneas 1, 2 y 4 y se creó una nueva red radial y una semicircular. Todo ello resultaba muy costoso. Hoy se patentiza un gran descenso en la utilización del Metro. En 1981 la cifra de usuarios apenas

rebase los 400 millones por año. Quizá puedan considerarse como causas los cambios laborales que no permiten ya a los trabajadores regresar a comer a sus hogares, además del paro y la crisis económica, por no mencionar otros motivos como el rechazo que producen las enormes profundidades de las nuevas estaciones y líneas.

A la vez que descende el uso del Metro, el autobús, a partir de los setenta, se mantiene estabilizado. El carril-bus permite mantener sus ventajas comerciales. De hecho las cifras de usuarios superan ya a las del Metro (470 millones de viajeros al año). Queda el tráfico-automóvil (un 25 por 100 usa el coche particular), que adquiere un extraordinario auge a partir de los sesenta. Pero este aumento ha generado gravísimos problemas de circulación. Si no fuera por los escaléctrics, el colapso habría llegado a ser total. Los estacionamientos subterráneos no solucionan nada, pues se saturan rápidamente en las horas laborables.

En cuanto a la ORA, que le resulta muy deficitaria al Ayuntamiento, no cabe duda que ha conseguido una disminución del tráfico y una mayor fluidez, pero no ha repercutido apenas en los transportes públicos, como cabía esperar. Y es que Madrid es una ciudad excesivamente centralizada. Sin una política energética de descentralización de las actividades terciarias no se lograrán soluciones eficaces a todos los problemas del tráfico.

LA EXPLOSION DE LA AUREOLA SUBURBANA

Queda hacer unas consideraciones someras y muy rápidas sobre lo que ha sido el desarrollo explosivo de los pequeños pueblos que rodean Madrid, dando lugar a toda una aureola suburbana que forma como una corona extraordinariamente desarrollada. En realidad todos estos pueblos no pueden separarse de Madrid, forman un conjunto con la ciudad; aunque sí hay que distinguir entre algunos núcleos de antiguos municipios, cuya transformación ha sido más lenta y que aún conservan algo de su antigua fisonomía semirural, y otros que la han perdido prácticamente y han quedado englobados en la periferia madrileña (Ca-

nillas, Hortaleza, los Carabancheles, Canillejas). Hay núcleos, como Vallecas y Vicálvaro, que han crecido notablemente y a un ritmo muy rápido, oscilando entre los 25 y 50.000 habitantes.

La verdadera aureola suburbana la constituyen los pueblos del contorno, de muy pocos habitantes, que han crecido en los últimos 30 años a un ritmo inusitado. Alcorcón ha multiplicado su población por 100. Ese rápido crecimiento se ha debido, como hemos señalado antes, a una inmigración acelerada que culmina en 1964 ó 1965 y se mantiene desde comienzos de los 70; inmigración que procede principalmente de Madrid o de otros puntos de Castilla, así como de Extremadura o de Andalucía. Se trata de una población muy joven en general (más del 30 por 100 son menores de 15 años), que refleja un alto índice de natalidad. Otra característica de estos núcleos suburbanos es la función dormitorio, a veces, casi exclusiva (como Alcorcón) o mixta (tienen también una función industrial importante).

Generalmente, son pueblos que forman parejas por hallarse muy próximos entre sí, y se unen formando una *conurbación*. Sus calles son, generalmente, estrechas y tortuosas (el plano se ha mantenido), o han sido trazadas de cualquier manera; aunque hay pueblos en los que el núcleo antiguo ha desaparecido con la nueva remodelación; y en las afueras, se suelen ver grandes aglomeraciones de bloques de cuatro pisos de ladrillo mixto, como queriendo respetar su aspecto semirural antiguo. En los últimos decenios han surgido otro tipo de bloques, destinados a clases sociales más adineradas, de diez a catorce pisos y que presentan una construcción más esmerada.

Hay algo común en este tipo de pueblos: su crecimiento no ha sido uniforme; da la impresión de haberse producido en sucesivas oleadas. Y es también común a todos el problema de la inserción en la red de transportes que los enlazan con Madrid. Han crecido en las vías radiales, siempre en torno a un núcleo ya existente (el único caso de construcción nueva es el proyecto de Trescantos, en la carretera de Colmenar); y al coincidir su acceso a la ciudad con las carreteras radiales,

se crean graves problemas de tráfico. Se ha tratado de crear nuevos enlaces, pero no se ha resuelto nada.

El problema más grave lo presenta el SO, porque no hay espacio, dada la enorme densidad de edificación. Y en cuanto a la comunicación lateral entre esos mismos núcleos, es mucho más difícil todavía.

El problema de transporte obliga a sus habitantes a la cada vez mayor utilización del coche particular, con los problemas de estacionamiento que ello conlleva. Se ha intentado hacer uso del ferrocarril, pero la estación y vías férreas se sitúan a uno o dos kilómetros del núcleo (y lo mismo ocurre con la estación de autobuses), lo cual obliga a utilizar un segundo medio de transporte, el automóvil, para acceder a la estación. Esto ha conducido a pensar en crear grandes parques de estacionamiento, muy baratos, en las estaciones de ferrocarril.

Un crecimiento desaforado lo presenta la pareja *Alcorcón-Móstoles*, que en 1950 tenía 3.000 habitantes y hoy roza ya los 300.000. En la conurbación formada por *Leganés-Getafe*, hay una industria importante, sobre todo, en Getafe, por el aeropuerto militar, que dificulta el crecimiento de la ciudad. Getafe tenía, en 1950, 12.000 habitantes y, en 1980, 125.000; con el 2,5 por 100 de sus activos entre las fuerzas armadas. El crecimiento de *Fuenlabrada-Parla* corresponde a lo que sería la segunda ola, después de 1960, y hoy sigue aumentando. Fuenlabrada llega ya a los 80.000 habitantes. *Pinto-Valdemoro* constituyen un caso peculiar de crecimiento en la tercera oleada. Hoy, los dos juntos no llegan a los 40.000 habitantes, con una importante población activa en la industria fabril. Hacia el Este, se ha dado un crecimiento longitudinal: cuatro núcleos en la carretera de Aragón en los que la industria tiene un papel muy importante, sobre todo, Alcalá de Henares. *Coslada-San Fernando* forman casi una conurbación, con casi más de 75.000 habitantes; Alcalá de Henares, que en 1950 contaba con 20.000 habitantes, rebasa hoy los 150.000. En el Norte tenemos una conurbación formada por las dos ciudades de *Alcobendas-San Sebastián de los Reyes*, en la carretera de Burgos, con 100.000 habitantes y un crecimiento notable. Allí se han hecho muchas urbanizaciones para la clase acomodada (La

Moraleja, El Soto, Encinar de los Reyes...), casi todas con nombres alusivos a la naturaleza. Son núcleos residenciales que contrastan con los pueblos de bloques aglomerados.

El crecimiento de Colmenar ha sido muy pequeño; tiene como propio la cantería; y la remodelación interior se ha iniciado muy lentamente. Está en una situación de tránsito, como Arganda o Navalcarnero, en una futura oleada de desarrollo.

HOY, CRECIMIENTO CASI NULO

El Noroeste y el Oeste poseen rasgos genuinos. El primero, siempre privilegiado, por situarse de cara a la Sierra, cerca del Pardo y de la Casa de Campo, se convirtió pronto en un espacio de ocio (Aravaca, Pozuelo), función que hoy han adquirido ya Las Rozas y Majadahonda, que, juntas, no llegan hoy a los 40.000 habitantes. Las buenas comunicaciones (ferrocarril y autopista) han posibilitado una construcción *sui generis*. Villalba, próxima a Madrid, cuenta con algo de industria y ha crecido mucho (hoy, 20.000 habitantes), a la vez que funciona al mismo tiempo como ciudad en sí y como ciudad-dormitorio. El Escorial mantiene su categoría de centro de veraneo y su crecimiento es modesto porque sigue quedando demasiado lejos de Madrid.

Finalmente, en el sector Oeste, entre las carreteras de Extremadura y de La Coruña, los pequeños núcleos rurales como Boadilla, Valdemorillo, Viñanueva de la Cañada...) están peor comunicados y tienen menor categoría social. No obstante, ven aumentar su desarrollo.

Cabría resumir y concluir que los núcleos de los alrededores de Madrid, que en 1950 sumaban unos 80.000 habitantes (un 5 por 100 con relación a Madrid), hoy rebasan ampliamente el millón (un 30 por 100 con relación a Madrid, que tiene 3.200.000). Mientras que Madrid posee en la actualidad un crecimiento pequeño, incluso casi nulo, esos pueblos de 1970 a 1975 crecieron desaforadamente, y todo presuponía que el anillo periférico llegaría a ser tan importante como el centro urbano, se han estancado debido a la crisis económica.