

REFORMA DE LA PUERTA DEL SOL

por

JOSÉ M.^a CANO RODRÍGUEZ, Ingeniero de Caminos.

CORRESPONDIENDO a la amable invitación de la REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS, y muy sinceramente agradecido, voy a expresar mi opinión sobre la reforma de la Puerta del Sol. Quiero hacer constar previamente que, cuanto expongo, constituye tan sólo una apreciación personal mía, y que, por tanto, no puede considerarse como criterio del Ayuntamiento de Madrid, al que presto mis servicios.

Aunque parezca poco concordante con el título, mi opinión es que la *constitución* de la Puerta del Sol ni precisa reforma ni debe alterarse, siendo conveniente tan sólo mejorar su régimen de *explotación*. Y como las razones que tengo para defender este punto de vista son aplicables a la mayoría de

lo que constituye el casco antiguo de las ciudades, voy a dividir este artículo en dos partes: una, de carácter general, y otra, de aplicación a este caso.

* * *

Gran parte de las ciudades europeas tienen origen medieval. En esta época se construyeron, con criterio más local que general, atendiendo en cada caso a sus circunstancias particulares y adaptándose a ellas. Segovia se alza sobre un peñasco calizo, y sus murallas se limitan a complementar su defensa natural; Ávila, en cambio, se encuentra en una ladera, y a sus murallas hay que confiar todo el sistema defensivo: como consecuencia, son más importantes. Por esto, las ciudades medievales tienen una característica común: adaptación a la realidad; co-

PUERTA DEL SOL

SITUACIÓN ACTUAL

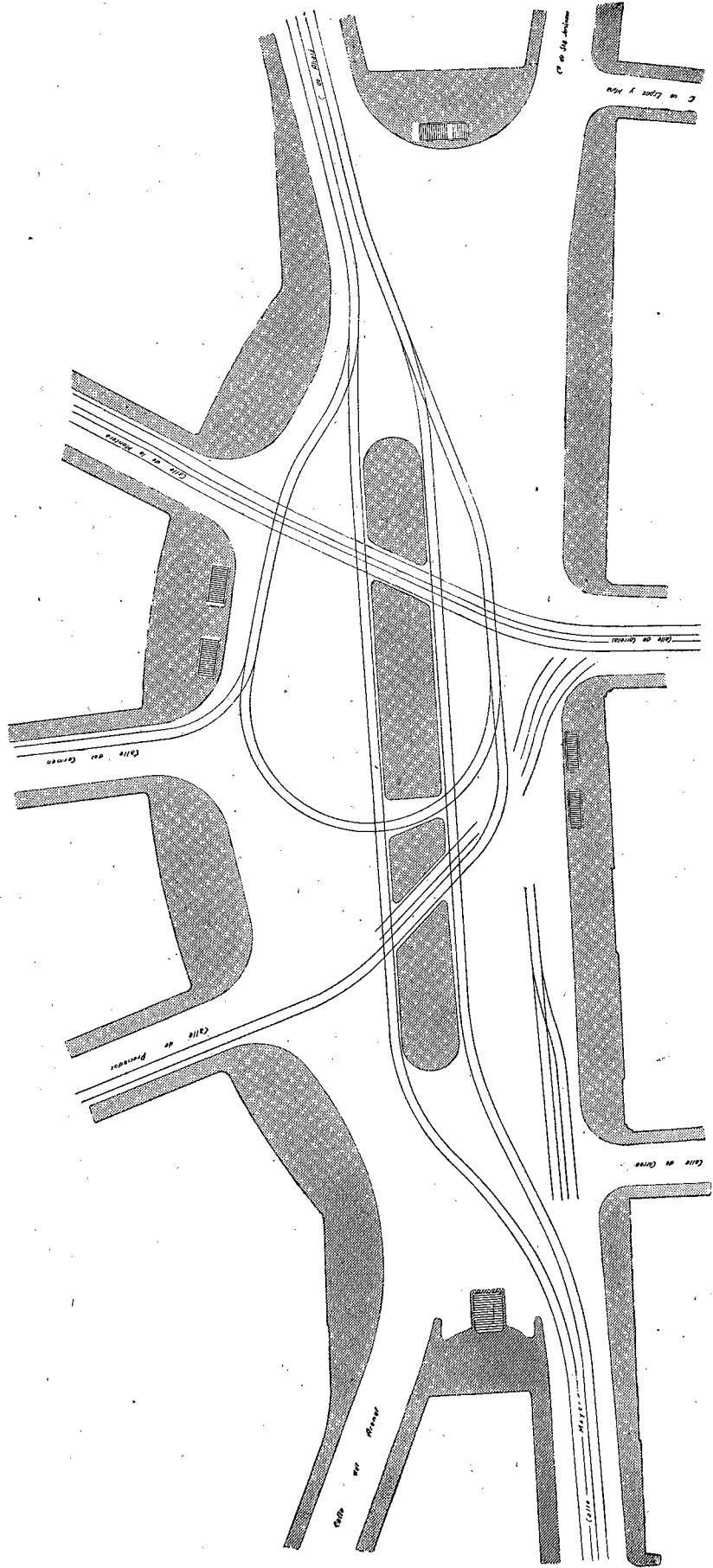


Figura 2.^a

PUERTA DEL SOL

SITUACIÓN POSIBLE

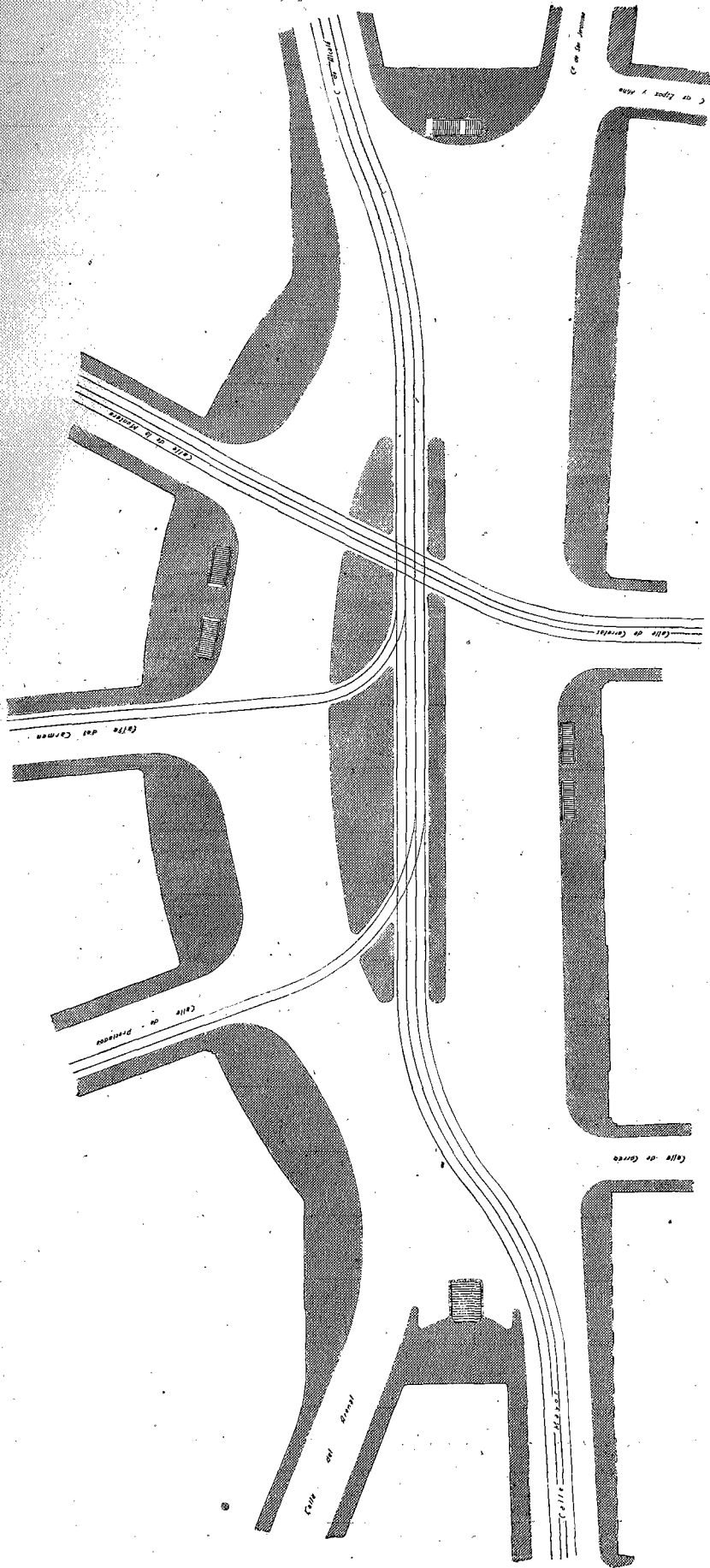


Figura 3.^a

mo la realidad era diversa, han resultado variadas, pero con una diversidad fundada en la naturaleza. Los tipos de construcción empleados en ellas, utilizaban, sobre todo, los materiales locales, la mano de obra local, la experiencia local, el sentido local, y, por consecuencia, son adecuados a sus condiciones particulares. Por estas razones, las ciudades antiguas son, entre sí, distintas: tiene cada cual sus características, armonizan con la realidad, jamás son ridículas ni cursis — como no lo son los animales ni las plantas, ni los paisajes —, pues sólo la falta de lógica humana ha podido crear y realizar estos calificativos.

Al comenzar el siglo XVI sufre una gran variación este estado de cosas. Como consecuencia de los grandes descubrimientos geográficos de portugueses y españoles, la invención de la imprenta, la constitución de importantes nacionalidades y la extensión de la cultura del renacimiento, disminuye la importancia relativa de la vida local en todas sus manifestaciones, para dar paso a otras influencias. Se erigen edificios inspirados en los monumentos de algunas ciudades — la Roma de los Papas, principalmente —, se extienden las ciudades prósperas más allá de las murallas; pero, en general, subsiste la mayor parte de lo construído en la Edad Media, y como la vida de los habitantes no había experimentado variaciones trascendentales, la ciudad seguía siendo apta para las mismas.

A fin del pasado siglo, y en el actual, la tracción mecánica y la industrialización influyeron decisivamente en las condiciones de la vida de las ciudades. Grandes masas humanas eran movilizadas en los mismos momentos, y los vehículos con motor se encontraban con pavimentos y trazados impropios.

En estas condiciones, algunos ingenios, deslumbrados por las espectaculares vías abiertas en París, concibieron planes, consistentes en superponer sobre el casco antiguo, que constituía la característica urbana, trazados geométricos estudiados sobre un tablero de dibujo; las más veces, al contacto con la realidad, se apreciaba eran irrealizables; pero algunas se llevaron a la práctica, aunque sólo fuera parcialmente, y se denominaron reformas urbanas a lo que, en realidad, eran destrucciones de valores acumulados durante siglos.

Y todo ello, generalmente, para incrustar vías de gran circulación en un casco antiguo de carácter comercial y residencial. Más lógico hubiera sido limitarse a mejorar sus condiciones higiénicas, dotándole de abastecimiento de aguas, alcantarillado, pa-

vimentación adecuada, alumbrado y buen servicio de limpiezas; demoler algún "tapón" cuya supresión no alterara el carácter del conjunto, y resolver los problemas nuevos.

Para hacer frente al aumento de población, lo natural no es convertir las casas que antes tenían uno, o, a lo más, dos pisos, en otras de cuatro, ni suprimir patios, ni espacios libres, pues de este modo la densidad aumenta, el terreno disponible para la circulación no, y surge la congestión; además, con este sistema se perjudican las condiciones higiénicas de la vida urbana y se fomenta una especulación sobre el terreno, que produce su encarecimiento. La solución es construir, separados de la zona central, pero bien enlazados con ella, ensanches cuyo trazado sea acorde con la naturaleza y las necesidades actuales.

Se obtendrá, en general, en torno del núcleo, barrios diversos que es preciso enlazar con él y comunicar entre sí; para ello no se debe atravesar el núcleo antiguo, que es insuficiente para hacer frente a una circulación muy superior a la que existía cuando se creó, sino, a ser posible, contornearle en forma tal, que entren en él tan sólo los que lo precisen. Ahora bien: para que tenga éxito esta medida, es indispensable que la vía de contorno tenga características tales que la circulación por ella sea rápida, pues, en otro caso, la tendencia del público es atravesar por el camino más corto, y toda la circulación diametral penetra en la zona céntrica.

En los países en que las estadísticas de accidentes se llevan con cuidado, se aprecia el enorme número producido en las partes antiguas atravesadas por vías de gran circulación. Personas que por su actividad habitual se hallaban en ellas, son las afectadas. Una población organizada de tal modo, que peligra la vida de sus individuos, está mal planeada.

En mi concepto, no tiene objeto discutir si la responsabilidad de este hecho corresponde a la negligencia de los habitantes o a la organización de la ciudad, pues, supuesto el primer caso, como no podemos variar la naturaleza humana, no queda más solución que acondicionar a ésta la ciudad. Hay planes que no pasan del estado de poemas, porque prescinden de los hombres y de la geografía.

* * *

La Puerta del Sol no tiene un mérito extraordinario; pero constituye un centro urbano característico de Madrid, cuyas construcciones producen una impresión armónica; en ella confluyen diez calles. En la figura 1.ª — que es fotografía de un de-

talle del plano de Texeira — se aprecia su estado antiguo: tiene el aspecto de un espacio irregular, de donde parten varias calles. A mediados del siglo pasado tuvo lugar una reforma importante, quedando en su estado actual; entonces fué el centro de Madrid. Por la constitución viaria de la capital, para atravesar el casco de Norte a Sur o de Este a Oeste, lo más sencillo era pasar por la Puerta del Sol.

Madrid crece en población; los edificios van ocupando los patios y jardines interiores que aparecen en el plano de Texeira; las calles, cuya amplitud era suficiente para el número de habitantes antiguo, cada vez están más concurridas; a esto se llama animación; pero es el comienzo de la congestión.

Se da principio al Ensanche; ésta era la solución adecuada. El proyecto primitivo, del Ingeniero de Caminos Castro, no se ha realizado como se concibió, sino mucho peor; pero, así y todo, constituye lo único bien concebido en calidad y dimensiones que se ha hecho hasta ahora en Madrid para atender las necesidades modernas, y la prueba es que llevamos un siglo viviendo de él. Esto basta para que la figura de Castro merezca la gratitud de Madrid, y se considere como ejemplo por el Cuerpo a que perteneció.

Las nuevas barriadas del Ensanche quedan enlazadas con las partes inmediatas del centro; para relacionarlas entre sí, y como límite con el interior, se creó una vía casi completa de circunvalación (Bulevares, Recoletos, Prado y Rondas); pero se halla algo alejada del centro, de modo que para ir de Norte a Sur, o de Este a Oeste, sigue pareciendo lo más corto atravesarle, y, como consecuencia, las direcciones radiales resultan todavía más concurridas. Surge entonces la idea de dotar a Madrid de medios de transporte colectivo; se considera que el trazado más conveniente, desde el punto de vista comercial, son las calles de más circulación, y a la Puerta del Sol llegan cinco líneas dobles de tranvías. Pero como la existencia de un medio de transporte crea atracción de público, las antiguas calles quedan por completo congestionadas y la aglomeración de la Puerta del Sol aumenta. Se construye el "Metro", en correspondencia con las calles de más movimiento, y cruzan en la Puerta del Sol tres líneas de doble vía. Consecuencia: el público llega a la Puerta del

Sol, unas veces porque es punto de paso obligado, y otras, porque allí espera encontrar medio para llegar a cualquier parte. La congestión se produce.

Si al crecer Madrid hubiera existido en torno a la Puerta del Sol y Plaza Mayor, a distancia moderada — como máximo 300 ó 400 metros — una calle mucho más capaz que todas las interiores, para ir, por ejemplo, de la Red de San Luis a Antón Martín, todo el que llevara prisa la utilizaría y no atravesaría la Puerta del Sol. La zona céntrica sería fácilmente accesible para todos, pero no punto de paso obligado. El trazado de tranvías y metro hubiese sido diverso. Entonces la actividad del centro sería, principalmente, comercial y con intensidad de circulación admisible.

La solución indicada no es hoy posible en su totalidad, pero existen proyectos que demuestran es factible en gran parte; sólo procediendo en ese sentido se consigue que pueda irse de un punto a otro por el itinerario adecuado. Ensanchando la Puerta del Sol habrá tendencia a llegar a ella e instalar nuevos servicios y entraremos en un círculo vicioso; con ello no se evitarán los defectos actuales, se consolidarán. Se trata, por consiguiente, de un caso típico en que no es defectuosa la construcción, sino la explotación.

Incluso hoy mismo, sin alterar los servicios existentes, y sólo con situarlos ordenadamente, se conseguiría para la Puerta del Sol una capacidad mayor que la de las vías afluentes. En la figura 2.^a se representa la situación actual; en la 3.^a, cómo podría quedar reformada. Los servicios son los mismos, y la comparación no requiere comentarios.

* * *

Con cuanto antecede, deseo llevar al ánimo de los lectores la convicción de que, en materias urbanas, el conocimiento local y la prudencia conducen a resultados menos espectaculares, pero más eficaces que algunos grandes planes, cuya altura es tal que no descienden hasta el suelo, y lo peor es... que hay que realizarlos precisamente sobre el suelo. Y el entusiasmo por ideas de ese género hace recordar la frase de Baltasar Gracián: "La admiración es, comúnmente, sobrescrito de la ignorancia; no nace tanto de la perfección de los objetos cuanto de la imperfección de los conceptos".