

Madrid, puerto de arribada

JOSÉ LUIS ÁLVAREZ*

Madrid se funda durante el emirato de Abderramán, entre los años 850 y 886, en fecha incierta, para reforzar el sistema defensivo de Al-Andalus. La elección del lugar se hace por razones militares: una terraza natural de 640-650 metros de altitud, elevada unos 70 metros sobre el río Manzanares, con dos arroyos que la nutren de agua, y a sus espaldas una zona suave que llega hasta la vaguada natural del Prado como zona agrícola. Tiene además próxima una red de caminos y calzadas romanas.

-Hasta 1085, que la conquista Alfonso VI como parte del reino de Toledo, es una ciudad árabe de pequeño tamaño. Consta de almudaina o

fortaleza, en torno al Alcázar, sito en la misma zona del posterior Alcázar y actual Palacio, que tenía más de 7 hectáreas y media, ambas amuralladas, que se va extendiendo lentamente hasta llegar a diez hectáreas, que se desarrolla en torno a los caminos de Alcalá y Toledo (hoy calles del mismo nombre), y que cubre una pequeña zona de lo que hoy llamamos Madrid Viejo. La parte de la medina árabe llega a lo que hoy es Plaza de la Villa y a la zona de Arenal (que tomaba su nombre de un Arroyo) y en su parte Sur está el barrio mozárabe que llega hasta la iglesia de San Andrés actual. La ciudad cristiana de Alfonso VI es prácticamente igual hasta los siglos XII y XIII en que aparece ya una nueva muralla y se ensancha un poco por el

* Notario. Ex Alcalde de Madrid.

Norte. En el siglo XIV hay ya arrabales fuera de la muralla, y hay que esperar al siglo XV para que llegue hasta la Puerta del Sol.

Cuando en 1561 Felipe II la declara capital del Reino, es una ciudad amurallada que queda reflejada en una vista panorámica del pintor flamenco Anton van der Wyngaerde. En él se aprecian el Alcázar real y las torres de varias iglesias, con el Manzanares muy abajo y lejos de la pequeña urbe; eso sí, se ve ya la Casa de Campo con el jardín de Felipe II como una zona gozosa del parque. Tiene entonces Madrid unos veinte mil habitantes. La Corte acelera el crecimiento, son ya 75.000 los habitantes a final de siglo, pasan de cien mil al final del reinado de Felipe IV, pero para que alcance los 200.000 hay que esperar al final del reinado de Carlos III. A título de curiosidad digamos que en 1700 las cuatro ciudades más pobladas de Europa eran, por este orden, Londres, París, Nápoles y Amsterdam, y Madrid era la séptima tras Lisboa y Roma, y en 1850 era la undécima tras cuatro ciudades británicas, París, Leningrado, Moscú, Berlín, Viena y Nápoles. Hoy Madrid es la tercera ciudad de Europa Occidental, tras Londres y París, aunque Moscú y el nuevo Berlín son también mayores.

Madrid en la época de la Primera República, había superado los trescientos mil habitantes y desde entonces es cuando empieza a convertirse en el centro de comunicaciones de España, muy poco a poco, porque las grandes obras públicas son de la segunda mitad del siglo XIX y el primer tercio del XX. En 1939 Madrid roza ya el millón de habitantes y se dispara la población con la emigración del campo a las ciudades en las décadas de los cincuenta y sesenta, en que Madrid supera los tres millones de habitantes, cantidad que es igual a la de las tres ciudades siguientes: Barcelona, Sevilla y Valencia, juntas.

La capitalidad, la población y la situación geográfica, convierten a Madrid en puerto de

arribada por tierra y aire, tanto del resto de España, como de las relaciones internacionales, aunque no debemos olvidar que todo el tráfico marítimo se distribuye a lo largo de la extensa costa española y que la comunicación con Europa tiene dos entradas claras por Cataluña y el País Vasco.

Esa transformación de este último medio siglo, convierte a Madrid en una metrópoli en la que, además, por el sistema centralizado de las carreteras y ferrocarriles españoles, las comunicaciones de las diversas partes de España pasan por Madrid probablemente más de lo que sería deseable. Casi todas las vías terrestres del Norte de España, confluyen en Madrid, y lo mismo sucede con las del Sur. Durante mucho tiempo, para ir de la Cornisa Cantábrica a Andalucía o al Mediterráneo, había que pasar por Madrid, y viceversa. Y todavía esta situación es dominante, y no por razones políticas, sino geográficas y de política de comunicaciones. Algo se ha roto esto con la autopista del Mediterráneo, y más disminuirá cuando se revitalice el viejo camino de la Plata de los romanos. Y es deseable que las carreteras transversales del Mediterráneo a Portugal, o diagonales como la del Cantábrico al Mediterráneo, sean pronto una realidad. Pero lo cierto es que Madrid ha sido y sigue siendo el centro de transportes y el punto neurálgico por el que pasan las vías de comunicación de las regiones españolas del Este con las del Oeste, o de las del Norte con las del Sur.

Esto naturalmente tiene ventajas e inconvenientes. Las ventajas son fundamentalmente económicas, como centro de negocios, político y cultural. Y los inconvenientes se notan en el coste de las infraestructuras del municipio y en un tránsito por Madrid de muchos vehículos que no tienen como destino a la ciudad y su entorno.

Madrid como destino, y como distribuidor de tráficos que sencillamente pasan por aquí y sin

duda también por la mayor riqueza y actividad del país (recordemos que la renta per cápita española en dólares, ha pasado de 1.000 en 1970, a más de 14.000 en 1997, y el PIB español ha pasado de dos billones a más de 70 billones en 1997), es cada día más un nudo de comunicaciones que se podía reflejar en los siguientes datos:

Las carreteras nacionales, de la N-I a la N-VI, parten todas de Madrid y van desde Galicia, en círculo, hasta Extremadura y Lisboa en el sentido de las agujas del reloj. De todas ellas sólo dos son autovías completas, ya que las demás tienen tramos de carretera de dos vías (recordemos que en España se decidió en 1986 en el Plan General de Carreteras, no hacer autopistas y optar por las autovías, entre otras cosas, por la peregrina idea de que las autopistas eran “de derechas” y las autovías “de izquierdas”). Era entonces diputado de la oposición en el Congreso, y lo único que conseguí fue introducir una enmienda que preveía en las Resoluciones aprobadas en marzo de 1986 con los números 11 y 12, que “la planificación de los itinerarios Madrid-Zaragoza y Madrid-Burgos puede permitir la conversión de ellos en vías con características de autopista para que quede conectada la ciudad de Madrid con el resto de las capitales europeas, a través de una red de autopistas”.

Si a ese sistema centralista de carreteras —que poco a poco, afortunadamente, va siendo alterado por la Autovía del Mediterráneo, la A-92 andaluza de carácter transversal, y por algunas más en proyecto— se le añade que el sistema de ferrocarriles está acentuando su apuesta por la Alta Velocidad de ciudad a ciudad —Madrid-Sevilla, Madrid-Valencia, Madrid-Barcelona, Madrid-Valladolid con tendencia de seguir al Norte— y que los trayectos antiguos de ferrocarril van perdiendo viajeros y por lo tanto viabilidad por el desarrollo del coche privado, no se vislumbra

que Madrid deje de ser el nudo de comunicaciones básico del país.

El tercer gran medio de transporte o comunicación es el aéreo y también en éste Madrid es, con diferencia, el aeropuerto de más movimiento. Las cifras son las siguientes:

Madrid en 1973 movió a 107.912 aeronaves y 7.365.000 pasajeros (en 1949 los pasajeros fueron 166.108) mientras que en 1995 las aeronaves fueron 1.007.000 y los pasajeros 95.000.000. Madrid es el primer aeropuerto español al que sigue de cerca Palma de Mallorca, y de lejos todos los demás.

En este campo es evidente que no es preciso pasar por Madrid, salvo como enlace para vuelos internacionales que fuera de Madrid sólo se concentran, por razones turísticas, en Barcelona, Palma y Canarias, y que lógicamente las escalas en Madrid deberían disminuir.

Como consecuencia de todo ello, Madrid es puerto de arribada, lugar de paso o destino final en el transporte por carretera, ferrocarril o aéreo. Y eso le supone una necesidad de infraestructuras que se concretan en las renovadas estaciones de Chamartín y Atocha; en los nuevos cinturones, que fue primero la M-30 que casi se ha convertido en una gran calle o avenida ciudadana, y que ha habido que descargar para hacerla útil con la M-40, que discurre ya en buena parte fuera del municipio capitalino, y con la M-50 que ya está proyectada en casi su totalidad.

Estos tres anillos encierran un gran problema y amenaza: que se compacten a través de zonas edificadas de manera que Madrid se convierta en una macro-urbe que absorba a los grandes pueblos de alrededor, Alcalá, Coslada, San Fernando, Las Rozas, Pozuelo, Parla, Fuenlabrada, Leganés, Getafe, Móstoles y Alcorcón. Por no citar más que los más grandes. El ideal evidentemente no es ése, sino la distribución de la población española de una

forma más armónica, desarrollándose las numerosas capitales de provincia que tienen un tamaño más grato, y que se mueven entre los cien mil y los quinientos mil habitantes, que es un centro de convivencia que goza ya de todas las ofertas y servicios que facilitan un desarrollo económico y cultural a sus habitantes. Pero una cosa es el ideal y otra la realidad que el futuro nos depara, aunque hay que pensar que el futuro no es ineluctable, sino que lo hacemos nosotros, los ciudadanos y las autoridades, con sus aciertos y errores.

Como consecuencia de esa actuación y del atractivo y desarrollo de Madrid con su oferta cultural, artística, de empleo y de negocios, se ha generado también una red de cercanías que hoy facilita el acceso diario de muchas personas que trabajan en la urbe y viven en las ciudades satélites, algunas con mejor calidad de vida y otras con peor.

Finalmente, Madrid es el lugar de arribada por aire más importante de España. El aeropuerto de Madrid, desgraciadamente tan en primera página por su funcionamiento estos últimos años, recibe anualmente a unos cien millones de personas. El movimiento y desarrollo es espectacular como hemos visto antes.

Este movimiento ha exigido y exige una modificación muy grande del aeropuerto. Pero el problema no es exclusivo de Madrid, es de la mayoría de los aeropuertos de las grandes ciudades del mundo. La transformación no es más que una consecuencia del enorme cambio del transporte aéreo en todo el mundo.

El transporte aéreo se ha convertido, de un método selecto y caro de viajar para las clases altas, en un método masivo, barato y rápido para todas las clases sociales de los países desarrollados. Y la mentalidad y las infraestructuras no han cambiado a la velocidad que los cambios de la demanda y oferta de las plazas. El resultado es un enorme barullo en

casi todos los aeropuertos de las ciudades importantes, convertidos en un zoco, en centros comerciales, y en unos conjuntos a los que se han ido añadiendo nuevas edificaciones, en el que la calidad de los servicios deja mucho que desear.

Así y todo el aeropuerto (y/o a veces los aeropuertos) son hoy indispensables en una gran ciudad. Madrid y España entera, tienen además una posición geográfica periférica en Europa, lo cual tiene algunos notables inconvenientes respecto a Europa, y le obliga a valorar mucho más sus comunicaciones, pero en cambio es el puente natural de entrada de los vuelos procedentes de América del Sur y del Centro. Hoy el Atlántico Norte lo cruzan diariamente 700 aviones y en cambio en el Atlántico Sur, de América a Europa, el tráfico es mucho menor, pero lógicamente se desarrollará al compás del desarrollo económico de Sudamérica, que es sin duda una zona emergente y probablemente el continente llamado, más deprisa, a incorporarse a los niveles de vida occidentales. Por todo ello, Madrid es, por razones históricas, lingüísticas y geográficas, el normal puerto de arribada de los sudamericanos para Europa y este es un factor que no se debería olvidar ni desaprovechar.

Naturalmente, todas estas características que coinciden en Madrid, tienen grandes ventajas para su desarrollo económico, cultural y social, pero no están exentas de inconvenientes. El que Madrid sea al mismo tiempo un centro de comunicaciones por carretera, ferrocarril y aéreo, complica enormemente la movilidad dentro de la ciudad, y exige un replanteamiento de su tráfico interior.

No cabe duda que ya se han dado pasos positivos: 1. Los anillos circulares (pensemos cómo sería hoy el tráfico por el interior de Madrid si no se hubieran hecho la M-30 y la M-40) han facilitado el rodear la ciudad sin cruzarla y el distribuir el tráfico que de Norte a Sur o de Este a Oeste circula por España sin necesidad de entrar en ella. 2. El desarrollo del

Metro; en 1977 tenía 64 km; los gobiernos de UCD lo elevaron a 104 km en sólo cinco años, y estuvo casi parado de 1982 a 1995 pues sólo aumentó en 16 km, pero ha vuelto a recibir un enorme impulso desde las elecciones locales y autonómicas de 1995 y va a tener 176 km en 1999, llegando incluso al aeropuerto de Barajas.

Pero a pesar de ello el transporte interior dentro del municipio de Madrid sigue siendo un problema que todos los madrileños conocemos, sufrimos y en un cierto sentido provocamos. Es verdad que han mejorado enormemente los accesos, se han hecho intercambiadores, y los servicios públicos de transporte, autobuses y metro, han mejorado muchísimo, pero el uso del coche privado sigue siendo un vicio de difícil control.

Aunque las grandes ciudades tienen este problema, y Madrid no es la peor para circular, hay dos características que dificultan la circulación madrileña: la indisciplina de sus conductores que se refleja en una conducción a veces “a la italiana” y sobre todo en la falta de respeto en el aparcamiento cuya manifestación más escandalosa es la doble fila o el escaso uso de aparcamientos para no molestarse en bajar a ellos o ahorrarse su costo. Madrid tiene una red viaria bastante buena, salvo en los barrios antiguos, y las obras realizadas en los últimos años han multiplicado enormemente las plazas de aparcamiento, y tiene unos transportes públicos de la misma calidad que los mejores de las grandes ciudades europeas. Y son el uso exagerado, y muchas veces no necesario, del coche, la indisciplina y el aparcamiento irregular, las razones de que el tráfico sea a veces muy molesto y lento.

* * *

Madrid es indudable, y afortunadamente, puerto de arribada, lugar de destino y centro atractivo de visitantes. Madrid es, como hemos dicho, la tercera ciudad de Europa occidental en

importancia y habitantes; es la capital con más zona verde dentro de su término municipal y una de las que tienen más arbolado en sus calles; es una ciudad universitaria con 6 universidades públicas y varias privadas; el primer centro artístico y cultural de España y uno de los primeros de Europa, por sus colecciones, museos, exposiciones, teatro y cine, eventos musicales; la primera ciudad de Ferias de España, gracias a IFEMA que fundamos siendo yo Alcalde en 1978, y una de las cinco primeras de Europa. Con todos esos atractivos no es extraño que sus problemas de transporte sean complicados y las necesidades de resolverlos, crecientes. Básicamente porque es una ciudad en pleno desarrollo, joven y no recostada en su historia, sino con una clara vocación de futuro. Todo ello tiene muchas más ventajas que inconvenientes, aunque es lógico que no falten éstos.

Pero para terminar, la característica máxima de Madrid como puerto de arribada es la manera en que recibe a los que a ella llegan. Madrid es una ciudad abierta que considera madrileños no a los que aquí nacen, sino a todos los que vienen a ella de cualquier lugar que lleguen, de España o del extranjero. Desde los que llegan buscando trabajo o vienen para ejercer su profesión en la capital, hasta los que visitan o pasan por ella, nadie es extraño en Madrid, ni es más madrileño el que aquí vio la primera luz que el que llega en cualquier momento de su vida.

Quizá esa sea la condición más positiva y extraordinaria de una ciudad que de aquel pequeño lugar fortificado llegó a capital del Estado por su situación geográfica, pasó por ser el poblachón manchego sucio y destartado hasta convertirse en una ciudad moderna, generosa, despierta no sólo las horas del día, sino de la noche, laboriosa y acogedora, y una de las de mejor calidad de vida, a pesar de su tamaño y trájín, entre las grandes capitales de Europa.