



Vida Local

Problemas de desarrollo urbano en ciudades de descongestión en grandes áreas metropolitanas, el caso de

ALCALÁ DE HENARES (*)

Miguel A. Cañada y Jesús Calvo Yñarra.

ANTECEDENTES.

Hace unos diez años Alcalá de Henares era una pequeña ciudad que decaía en torno al recuerdo de su pasado cultural, de sus iglesias y conventos, de sus viejas glorias. Comienza la década de los sesenta con una población del orden de treinta mil habitantes; enclavada en una zona agrícola ni muy fértil ni demasiado pobre, la agricultura seguía constituyendo el centro de la actividad productiva. Junto a ella existe un elevado número de talleres de carácter familiar y algunas empresas de mayor envergadura: varias industrias cerámicas (actividad tradicional en esta zona en la que hay buenos barreros) y una empresa metalúrgica de relativa importancia (con una capacidad aproximada de 500 operarios).

La tierra, con una estructura que impide el desarrollo agrícola, absorbe la actividad de un gran número de personas con un nivel de vida sensiblemente bajo y sobre las que planea el espectro de la inmigración. Lo único desarrollable era la industria cerámica, con sus necesidades de materias primas cubiertas y la seguridad del próximo mercado de Madrid, y siempre contando con que una parte de la población se decidiera por el éxodo.

Era totalmente imprevisible lo que habría de suceder en la ciudad en los años siguientes.

El proceso desencadenado por la llegada de las primeras industrias y las posibles causas de la elección de Alcalá como lugar de su asentamiento son expuestas a continuación.

CAUSAS DEL CRECIMIENTO

El crecimiento acelerado de la ciudad en la pasada década surge a consecuencia de dos factores complementarios. Por un lado una población eminentemente rural en una región con agricultura cerealista, algo de regadío pobre y excesiva atomización y diseminación de parcelas, hechos que coadyuvan a la creación de un excedente de mano de obra e imposibilitan la formación de un ahorro local capaz de financiar un desarrollo.

De otro lado su proximidad respecto del primer centro económico y ad-

ministrativo de la nación —P.K. 30 de la Carretera Nacional N-II de Madrid a Francia por La Junquera— la sitúa en una posición privilegiada para ser utilizada como zona de expansión de una industria creada al amparo de la capital y en la que no encuentra ya un acomodo óptimo. Madrid será también la que proporcione el personal técnico-administrativo necesario —personas con residencia en Madrid pese a los intentos que se están proyectando a fin de radicarla en Alcalá y crear una clase media profesional de la que aún carece— y un porcentaje importante de mano de obra inmigrada.

Esto, junto a las facilidades que encontrará la industria para localizar su asentamiento, ha de condicionar el futuro desarrollo de Alcalá; ciudad que ha de utilizar los servicios y dotaciones públicas de otra gran ciudad con la que mantendrá estrechas relaciones de dependencia.

DESARROLLO INDUSTRIAL E INMIGRACION

La invariable productividad del campo, base de la economía de la comarca hasta época muy reciente, limita las posibilidades de mejora de la población e impone un crecimiento demográfico muy reducido durante la primera mitad del siglo, con algunos períodos de regresión al final de la misma.

A partir del año sesenta comienza la instalación de las primeras indus-

(*) El presente artículo pretende ser una introducción al estudio del crecimiento y configuración actual de Alcalá de Henares. Está basado en el trabajo elaborado por un Seminario de Sociología Urbana realizado por los alumnos de la E.T.S. de Ingenieros de Caminos. Las razones que han inducido a la elección de Alcalá de Henares como tema del mismo han sido, por una parte, su rápido e imprevisto crecimiento industrial y demográfico de los últimos años y, por otra, la carencia de un Plan General de Ordenación, factores de influencia determinante en la transformación experimentada por la ciudad. Es preciso señalar el carácter en cierto modo provisional de estas páginas, cuyo contenido deberá ser enriquecido y matizado en una próxima investigación.



trias, distribuyéndose a lo largo de la extensa red viaria que procedente de los pueblos limítrofes y de la capital, confluye en Alcalá, contando así con unos medios cómodos y económicos de acceso (carretera general Madrid-Barcelona, carretera de Aljavier, carretera de Pastrana, carretera de Camarma, carretera de Daganzo, carretera de Meco y ferrocarril).

Las empresas Gal y Roca son las precursoras —y prácticamente la aportación más importante del capital español— de esta orientación; es una época en que la industria acapara la mano de obra que tradicionalmente se dedicaba a la agricultura. A partir de este momento y de forma continuada prosigue la instalación de empresas hasta superar el centenar en el momento actual.

Este crecimiento acelerado conlleva una inmigración masiva de gentes que escapan de un campo demasiado pobre y desatendido en busca del medio industrial y urbano.

Los lugares de procedencia son, en su mayoría, muy precisos y determinados. Así Madrid —y siempre según los datos de nuestra encuesta— aporta el 34 por 100 de la inmigración; se trata en general de gentes de diversas procedencias que, tras una escala infructuosa en la capital, arribaron a Alcalá en busca de mejores perspectivas de empleo (esto nos demuestra que Alcalá actúa no sólo como sucursal industrial de Madrid sino que ejerce también un papel descongestionador respecto al paro de la capital).

Una segunda región de procedencia, determinada por su proximidad geográfica y la pobreza del medio agrícola, es la constituida por las cinco provincias de Castilla la Nueva más la provincia de Segovia; su distribución en nuestra encuesta es la siguiente:

Madrid (excepto la capital) ..	3%
Toledo	4%
Ciudad Real	6%
Cuenca	2%
Guadalajara	7%
Segovia	3%
Total de la región	25%

Del resto de las regiones, el triángulo Zamora-Salamanca-Orense proporciona un porcentaje del 8 por 100, mientras que Andalucía y Extremadura, regiones ambas típicamente emi-

gradoras dadas sus condiciones económicas y sociales, con unos valores respectivos del 9 y 5 por 100, hacen pensar que de las mismas proceda un elevado número incluido en el 34 por 100 venido de Madrid.

El estudio de la pirámide de edades de los nuevos habitantes presenta las siguientes características:

- Bajos porcentajes para edades superiores a 55 años y, en general, un descenso a partir de los 45 años.
- Elevado porcentaje de habitantes de edades comprendidas entre 20 y 45 años.
- Destacando ampliamente sobre los demás grupos, niños menores de 10 años y, sobre todo, de edad inferior a los 5 años.

Una idea final de la evolución del volumen global de la población resaltado de la inmigración citada, nos da el hecho de que mientras hace diez años la población de Alcalá era de unos treinta mil habitantes, en la actualidad podemos estimarla muy próxima a los noventa mil.

EXPANSION DE LA CIUDAD

Al comenzar la explosión industrial, la gran demanda de viviendas se traduce en un doble proceso de construcción en núcleos ya establecidos en infravivienda de la periferia y en las del propio casco. La compra de solares, aún con derribo, a pequeños propietarios ofrecía el aliciente de la urgencia en la demanda, incidiendo así en una rápida revalorización de estas propiedades.

Surgen así los bloques de la Manigua, y Masgoan y Arqué junto a la estación de ferrocarril. El abuso de estas zonas llevó a una gran densidad de viviendas cuya aireación y espacios libres son casi nulas; el coeficiente de hacinamiento en las propias viviendas nos da clara idea de la desproporción entre demanda y oferta en esta primera etapa.

Dentro del mismo proceso se generaliza en la zona sur del casco la compra de casas vecinales de arcaicas dotaciones para construir en su lugar bloques de tres o cuatro pisos con viviendas de unos 60 m². Así, toda

la zona de las calles Vagueras, Damas, Seises, Santa Catalina... queda transformada en un conglomerado de humildes viviendas, casas cervantinas de patios antihigiénicos y amenizando el conjunto algún convento o casa solariega.

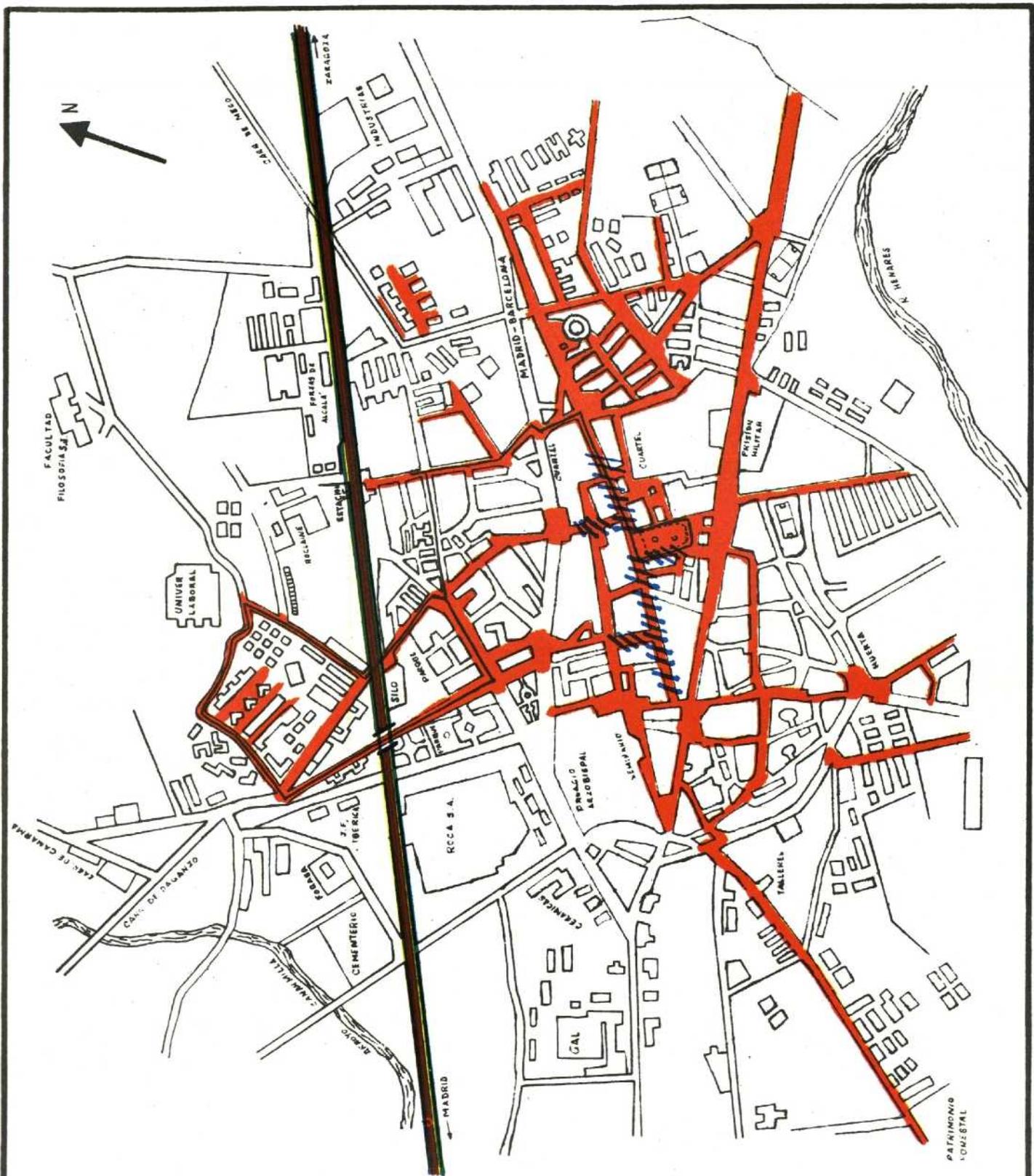
La declaración del casco antiguo como Recinto Histórico marca el final de la edificación en él. Queda así configurada la primera etapa de expansión de Alcalá, en la que se rebasa la carretera Madrid-Barcelona como frontera de la ciudad.

La prohibición de construir en el casco antiguo origina una inmediata revalorización de la periferia, proceso del que la oligarquía alcalaína, que o posee los terrenos o los había adquirido previamente a la expansión, saldrá directamente beneficiada. Ello, junto a la adquisición de terrenos por la O.S.H. en la carretera de Daganzo, son dos hechos característicos del desarrollo de Alcalá en esta nueva etapa.

Las primeras construcciones de esta segunda fase (O.S.H., Roca, Manzoni...), situadas al norte de la vía férrea, en una zona con buenas condiciones de salubridad y climáticas, aunque aisladas del casco, determinan la orientación de una expansión hacia el Norte; edificios posteriores irán rellenando huecos entre las primeras y el ferrocarril. Por otra parte la urbanización de la Avenida de los Toreros junto con el proyecto de paso para peatones (paralelo al puente) sobre la vía férrea ha aumentado el valor de la zona —bloques de viviendas frente a Roclaine y entre el Paseo de los Pinos y la carretera de Daganzo— y parece ser que dará un impulso definitivo a la expansión en esa dirección. Sin embargo, no deja de sorprender la existencia en esta zona de un grupo de chabolas con tejado de urallita y un vertedero de escombros.

Simultáneamente comienza la construcción de viviendas entre la Avenida de los Reyes y el Camino del Juncal (al suroeste del casco antiguo); aunque en un principio esta zona pretendió ser residencial, su aislamiento y la falta de población adecuada depreció su valor y ha atraído construcción modesta.

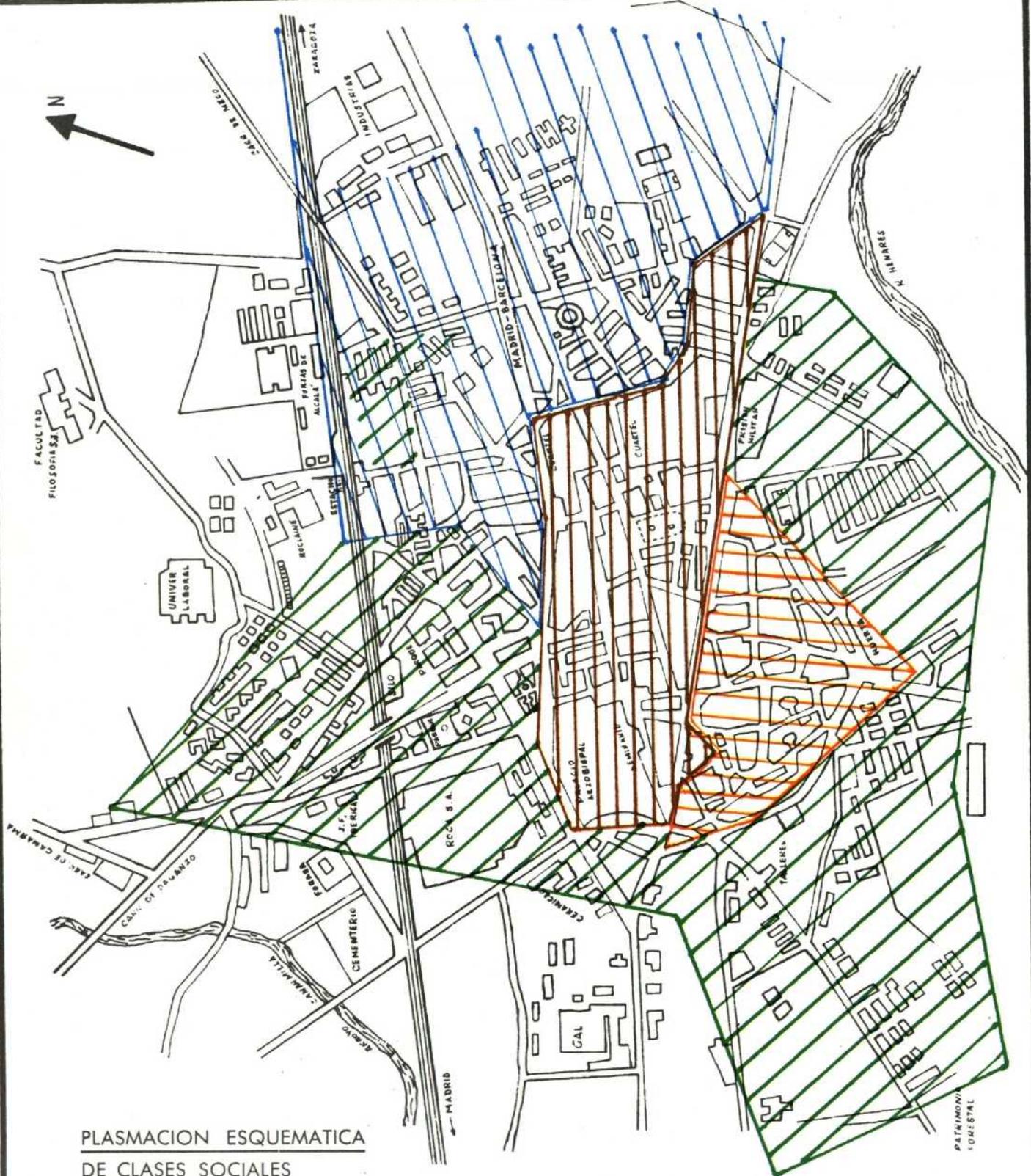
El gran impulso que ha de experimentar posteriormente la zona Este se inicia ya con la construcción de un



 Zonas total o parcialmente urbanizadas

 Transporte urbano

 Zonas de elevada densidad de comercios



PLASMACION ESQUEMATICA
DE CLASES SOCIALES

- Zona deprimida del casco antiguo
(Predominio de proletariado)
- Estamentos altos tradicionales

- Zona de ensanche
(Predominio clase media)
- Barrios periféricos
de proletariado



grupo de viviendas de una sola planta y calles sin urbanizar tras las que surgen, en la calle Alonso Martínez, edificios en amontonamiento caótico que marcan el camino de la futura expansión en esa dirección.

Una tercera etapa (años 1968-69) va a marcar el apogeo de la construcción de viviendas y las posibilidades cara al futuro de cada zona de expansión.

Al norte de la vía férrea continúa la construcción de bloques de viviendas de análogas características a los ya existentes sin que por el momento exista ningún tipo de urbanización. Por otra parte, creemos que es aquí donde mayor crecimiento experimentará la construcción, ya que se trata de una zona de expansión ilimitada comprendida entre la carretera de Daganzo y la de Meco.

En esta fase hemos observado la construcción de un elevado número de viviendas en los antiguos terrenos agrícolas del Barrio de la Rinconada, Camino de la Era Honda, Avenida de los Reyes Católicos y Camino del Juncal (emplazada al sur y suroeste del casco antiguo). Hay que subrayar al respecto que se trata de una zona de expansión limitada al hallarse allí el río y la aglomeración de fábricas de cerámica por un lado; y del otro, el Patrimonio Forestal, y finalmente las fábricas de Gal, Roca, Rubinstein, etc., lindantes con la carretera.

La aparición de indicios de saturación en el mercado de la vivienda impulsa a los promotores a buscar nuevas vías de comercialización. De esta forma, el crecimiento hacia el Este configura una zona residencial con la que se pretende independizar, en parte, la edificación del desarrollo industrial: se trata, por un lado, de atraer a Alcalá el personal técnico y administrativo que actualmente no reside allí y, por otro, de incidir en el mercado inmobiliario de Madrid presentando la imagen de la ciudad como lugar residencial tranquilo y bien dotado. Esta zona ha sido revalorizada por la construcción en el río de un dique de sostenimiento para la protección del sector, y la campaña de promoción habla de la instalación de un instituto de segunda enseñanza, de abastecimiento de agua abundante y de un alto nivel de dotaciones.

ESTRUCTURA URBANA

Utilizando índices empíricos como nivel de renta, composición familiar, educación de sus miembros, dotación de viviendas, necesidades sociales e infraestructura de la zona, hemos abordado el análisis de un crecimiento acelerado de las unidades periféricas alrededor del núcleo tradicional. Pretendemos con ello definir una delimitación de clases sociales y su posible plasmación en el terreno, análisis que finalmente nos conducirá al conocimiento de su incidencia sobre ubicación de dotaciones y servicios, modos de relación de las unidades periféricas con el núcleo tradicional e interconexiones existentes entre las primeras.

El crecimiento industrial (y en consecuencia, el crecimiento urbano) ha ido reduciendo progresivamente la influencia de la burguesía nativa en la vida local. Su papel, al parecer, se ha limitado a la explotación de las ventajas que el citado crecimiento ha supuesto en orden a la revalorización de los terrenos que poseía. Estos grupos tradicionales habitan en su casi totalidad en la mitad norte del casco antiguo.

Frente a ello, el sector sur que en el plano está delimitado por las calles de Animas, Rico Home, Sta. Catalina, Empeinado, Merced, Cardenal Tenorio y el límite sur del casco urbano, presenta una marcada diferencia con el anterior; se trata en general de viviendas de antigua construcción afectadas por la declaración del casco antiguo como Recinto Histórico, dotadas de un bajísimo nivel de servicios y en las que se asentará una parte de las primeras inmigraciones constituida principalmente por personal no cualificado.

La masa de inmigrantes irá a residir a los nuevos barrios, conjuntos que han ido surgiendo en todas las zonas industrialmente desarrolladas del país y que responden a las características de poca vida urbana colectiva —condensada en los medios trabajadores a nivel de bar—, espacios monótonos y fachadas de ladrillo visto, con su parte de barrio-dormitorio y su repri-

meda voluntad de volcarse al exterior sin encontrar apoyo alguno en un diseño híbrido y mediocre. Como consecuencia, la huida en tiempo de ocio hacia el casco, donde tratarán de participar en el patrimonio de la ciudad, o el encierro durante horas y horas delante de sus televisores hasta el comienzo de una nueva jornada de trabajo.

Surge el primer núcleo segregado, física y socialmente, de la ciudad antigua en la zona situada al norte de la vía férrea. Sus habitantes han vivido a espaldas del núcleo tradicional; hasta tal punto se siente esta situación que se oye hablar de "ir a Alcalá" por el simple hecho de atravesar la vía.

Las zonas de expansión al sur y suroeste del casco están habitadas por proletariado y pequeños agricultores. Es significativo el hecho de haber encontrado en estos lugares numerosas personas que se sienten satisfechas de su separación física del Alcalá tradicional, con el que no sienten identificación alguna, a pesar de lo cual tampoco se observa afán de participación en lo que constituye su entorno cotidiano.

Al nordeste del casco antiguo, entre la vía férrea y la carretera general, y limitada en su crecimiento por una zona industrial, existe una heterogeneidad de clase media y proletariado con inclusión de numerosa colonia americana, lo que se refleja en una marcada diferencia en tipos de vivienda, comercios, servicios, pavimentación, etc. para personas que ocupan espacios limítrofes.

Un plan de elevadas inversiones hace vislumbrar un futuro *ghetto* prestigioso al sureste de la ciudad; planeado como zona residencial de Madrid, su relación más importante con Alcalá será la proximidad física. El conjunto, viviendas colectivas y unifamiliares para unas cuarenta mil personas, contará con todos los servicios comerciales y sociales que permitan una existencia autónoma y adecuada a las necesidades de sus habitantes.

En resumen, la estructura urbana proyecta ostensiblemente tres realidades: afán de resaltar el carácter histórico del centro, aspecto de *ghetto* industrial de la periferia segregada e intento de atraer núcleos sociales de mayor poder adquisitivo.



Reflejo de ello es una política discriminatoria casco-periferia a la hora de realizar inversiones en enseñanza, centros asistenciales, asfaltado, diversiones, etc.

Se puede observar que la insuficiencia de dotaciones de servicios va acompañada, en todos los casos, de una concentración de los existentes en el centro de la ciudad.

Así en la enseñanza primaria los centros oficiales acogen en el curso actual un total de 2020 alumnos, repartidos en 4 grupos escolares, y junto a ellos 12 centros privados —algunos con enseñanza media—. Su localización carece de toda racionalidad por estar situados en la zona central, mientras que los barrios periféricos —cuya importancia por el número de sus habitantes es mayor— están prácticamente sin escuelas.

Es además previsible que el problema tienda a empeorar en los próximos años por tratarse de una población con gran proporción de niños en edad preescolar.

No mejora el panorama en la enseñanza media; un Instituto con capacidad máxima de 500 plazas y que ha de atender también a las necesidades de la comarca, un colegio reconocido de grado superior para varones y dos para chicas, junto a otro de grado elemental y otro no reconocido.

Consecuencia de todo ello es el elevado coste de los estudios —625 ptas. mensuales por hijo en la zona del centro, según los resultados de nuestra encuesta— y bajo número de alumnos con acceso a los estudios del bachillerato.

La dualidad casco-periferia se manifiesta asimismo en la vida religiosa de la ciudad; el centro, con multitud de iglesias y conventos, conserva las características de ciudad conventual y teocrática que han caracterizado a Alcalá, mientras que la periferia —parroquias modestas, sacerdotes jóvenes y movimientos apostólicos avanzados— acusan ya el fenómeno de descompresión religiosa propio de los núcleos de concentración industrial.

Las asociaciones formales existentes (Círculo de Contribuyentes, Asociación de Padres de Familia, Asociaciones Católicas...) son todas de tipo tradicional y la mayoría de sus socios son habitantes del casco.

El transporte urbano queda reducido a la satisfacción de las necesidades de traslado de los obreros de las distintas empresas a sus lugares de trabajo, operación que ha sido resuelta de modo particular por cada una de las mismas.

Cuando se trata de un servicio estrictamente urbano, la carencia es casi absoluta. Únicamente funciona en la actualidad una línea regular que enlaza la plaza de Cervantes con la Universidad Laboral y el Barrio de los Tornos. Las nuevas zonas de ampliación urbana, constituidas al Este por los parajes ya muy poblados de Eras de San Isidro, Rondas de Abrevadero y Fiscal, Paseo de los Afligidos... y al Sursudoeste entre el Barrio de los Afligidos y la entrada por Madrid, se encuentran en este aspecto totalmente incomunicadas.

Si, como sucede hoy, no es posible todavía contar con la iniciativa privada para la resolución de este problema, convendría que los organismos municipales arbitrasen las soluciones pertinentes. No hay que olvidar que la falta de comunicación entre los distintos sectores de una ciudad, favorece la creación de grupos cerrados a los contactos de otras influencias, siempre necesarias para un desarrollo integral de la comunidad.

Todo esto viene a confirmar lo que hablamos al principio; el hecho de que en sábados y domingos adquiera el centro de Alcalá aspecto de una intensa vida urbana no sirve para ocultar la existencia en los nuevos barrios de núcleos que viven de espaldas a la ciudad, de la que se sienten completamente marginados.

LAS INCLUSIONES Y SU PAPEL

Designamos con este nombre ciertas instituciones y grupos humanos incrustados en la compleja estructura urbana de Alcalá de Henares, sin influencia alguna de la vida local.

Estas instituciones, por su propia naturaleza, suelen ser cerradas sobre sí mismas y sin apenas comunicación con el exterior (Universidad Laboral, Centro de Formación de Funcionarios, C.I.R., Seminario, Facultad de Filosofía de la Compañía de Jesús). Algunas de

ellas —Universidad Laboral, C.F.F.— han debido ser instaladas allí a causa de la tradición cultural complutense y, quizás, con la pretensión de mantener la ficción de Alcalá —centro de cultura.

La Universidad Laboral, sin plazas para alcalainos, es considerada por un 67 % de la población como la más importante institución de la ciudad (tal vez menos por lo que es que por lo que simboliza), mientras que un 74 % de los encuestados ignora la existencia del C.F.F.

Por su parte los grupos humanos (agrupaciones militares, empleados norteamericanos de la base de Torrejón) mantienen su personalidad al margen de la población; los segundos, concentrados en algunos puntos de la ciudad, se abastecen fuera de ella y sólo la usan como dormitorio.

SUGERENCIAS PARA UNA ORDENACION DE ALCALA DE HENARES

Basándonos en el presente estudio podemos aventurar algunas ideas generales en las que apoyar una posible ordenación:

- Realizar una variante de la carretera N-II que pase por el extrarradio de la ciudad.
- Creación de una malla de tráfico interior al casco antiguo, incluyendo la separación de vías peatonales y tráfico rodado.
- Realización de un plan de inversiones para dotaciones de todos los barrios, basado en un estudio sociourbanístico de cada uno de ellos y de la totalidad de la ciudad, haciendo especial hincapié en un servicio tan deficiente hoy como es el de abastecimiento de agua.
- Trazado de vías de enlace entre las distintas zonas.
- Instalación de una red de transporte interior.
- Revitalización de los fermentos de asociacionismo urbano.
- Estudio de los recursos naturales de la zona con vistas al empleo del ocio.
- Sujeción del emplazamiento industrial al plan de ordenación general.
- Medidas tendentes a evitar la especulación.