



EL CENTRO CARMEN-PRECIADOS DE MADRID

a la luz de la problemática general de las áreas peatonales

Por M.^a José Rodríguez-Tarduchy

El problema

El hecho de que desde finales de la pasada década, y a raíz de las primeras experiencias en este campo, las restricciones totales o parciales del tráfico se hayan multiplicado en gran número de ciudades principalmente europeas y americanas, no es sino el reflejo de una preocupación creciente por frenar el alarmante desequilibrio del balance hombre - tecnología en la ciudad moderna. Y si en 1962 la primera propuesta de Víctor Gruen para convertir el centro de la ciudad de Fort Worth (Texas) en un área exclusivamente peatonal no encontró eco, en un momento en que el ciudadano medio norteamericano vivía aún fascinado por las enormes posibilidades que le proporcionaba la posesión de un coche, fueron suficientes cinco años para que la opinión pública se sensibilizara, y diez para que los ejemplos se multiplicaran: en 1972, 24 ciudades norteamericanas, 11 inglesas, 20 holandesas, 15 francesas, 15 danesas y 47 alemanas entre otras habían introducido, de uno u otro modo, restricciones de tráfico y se habían orientado, si bien aún tímidamente, hacia una política de transportes algo más equilibrada.

Los fines que han perseguido las ciudades al

cerrar sus calles al tráfico han sido varios, varias por tanto las estrategias seguidas y varios sus efectos más directos. En ocasiones se ha tratado de preservar los valores histórico - artísticos de algunas calles: es el caso de numerosas plazas en París (Place Vendôme, Place de Furstemberg, rue Mouffetard) o en Roma (Piazza Narbona, Piazza Fontana di Trevi, Piazza María de Trastevere), o la Getreidegasse en Salzburgo, o la rue du Gros Horloge en Rouen, o la propia Plaza Mayor en Madrid, auténticos intentos por recuperar con las plazas y calles los ambientes que las originaron. No es tan fácil encontrar intentos más ambiciosos en esta línea si bien cada vez con más frecuencia surgen estudios para evitar los cascos históricos y reducir en ellos el tráfico a los servicios públicos exclusivamente. En este sentido, Viena es hasta el momento la experiencia que ha llegado más lejos con un núcleo de 1,2 km. de diámetro, al que sólo acceden taxis y microbuses que se alimentan por un sistema de gas líquido que no produce polución. El master - plan de Roma prevé asimismo una reconversión de su centro de cara al turismo (hoteles, espectáculos, comercios) utilizando las restricciones de tráfico como arma de disuasión a las oficinas y grandes centros de negocios que pueden difícilmente prescindir del coche.



Otras veces no ha sido tanto la conservación del centro como su propia revitalización lo que se ha perseguido. Es una constante entre las ciudades de una cierta entidad la escasez de viviendas y la abundancia de lugares de trabajo en sus cascos; la impresión de la City londinense un sábado por la tarde no puede ser más desoladora. En el límite, siempre Estados Unidos; un domingo en Washington o en Wall Street. Son éstas; no obstante, empresas más difíciles y dependen más de una política urbanística a largo plazo; si bien es cierto que siempre habrá un sector para el que la vivienda en el centro urbano presente singulares atractivos, la tendencia hacia un cambio de uso en favor del empleo será irreversible sin una acción directa sobre el mercado de suelo. El proceso «natural», por decirlo de algún modo, tenderá a una progresiva degradación de la vivienda para ser sustituida finalmente por un uso más rentable.

En tercer lugar, el motivo que se ha repetido con mayor insistencia en estas acciones en favor del peatón ha sido el comercio. Aquí los ejemplos serían innumerables: Norwich, Coventry, Liverpool, Leeds, Essen, Stuttgart, Colonia, Hannover, Minneapolis, Nueva York, Zurich, Copenhague, Tokio, etc.

En numerosas ocasiones y sobre todo en grandes ciudades, en las que los problemas que se presentan son más agudos y más difíciles de resolver, los intentos, tímidos, se han limitado a una sola calle: Aleksanterinkatu en Helsinki, Kalverstraat en Amsterdam, el proyecto de cierre de Bond Street en Londres o la famosísima Stroget en Copenhague. La estructura en estos casos es lineal con dos focos de enlace con el transporte público en los extremos, a los que se añaden otros sobre los laterales cuando la calle es muy larga, y frecuentemente una calle paralela que absorbe el tráfico que antes circulaba por la calle recuperada.

Otras veces, las restricciones se extienden a varias calles —Kassel, Düsseldorf—, y las menos, por ahora, a la totalidad de los cascos antiguos: las ya citadas de Viena y Roma y, singularmente, Göteborg, que se ha dividido en cinco sectores separados por una serie de barreras físicas que impiden el paso de uno a otro; cada uno de ellos es un sector cerrado, no existe más circulación que la interna y cualquier otro tipo de acceso se realiza a través de una vía de circunvalación que se encarga de satisfacer la comunicación con las otras cuatro zonas (1).

Un factor que influye en todo intento de reconversión peatonal desde su raíz, es el tamaño de la ciudad que lo acoge: es evidente que en una ciudad pequeña —Camberley, Bracknell—

la exclusión de los vehículos en una calle no afectará prácticamente a la estructura del transporte (el transporte público apenas restará adeptos al privado, que aún no se encuentra con demasiados problemas en estas ciudades), ni la polución y ruidos, que estaban muy lejos de las cotas de alarma, se reducirán espectacularmente; sí se producirá, por contra, una atracción comercial considerable precisamente porque el nuevo atractivo de la zona no se acompaña de mayores dificultades.

En las ciudades medias —Göteborg, Bremen, Essen, Leeds, Rouen— es donde encontramos los ejemplos con mayor frecuencia, en parte porque los problemas que plantea son más fáciles de resolver que en una ciudad grande, en parte quizás como un primer ensayo a escala media donde poder estudiar los efectos de tales acciones a corto y largo plazo.

Las grandes ciudades son particularmente sensibles a los cambios por pequeños que sean; las situaciones límite del tráfico y el equilibrio inestable de la estructura del transporte en una gran ciudad acusan inmediatamente el cuerpo extraño que ha venido a alterar su normal funcionamiento y las consecuencias pueden ser desproporcionadas. Esto puede explicar la precaución con que se abordan y la extensión limitada de estos intentos. Como ya hemos dicho son en un elevado porcentaje cierres de una sola calle: Ginza en Tokio, Bond Street en Londres o Sanchiehall en Glasgow.

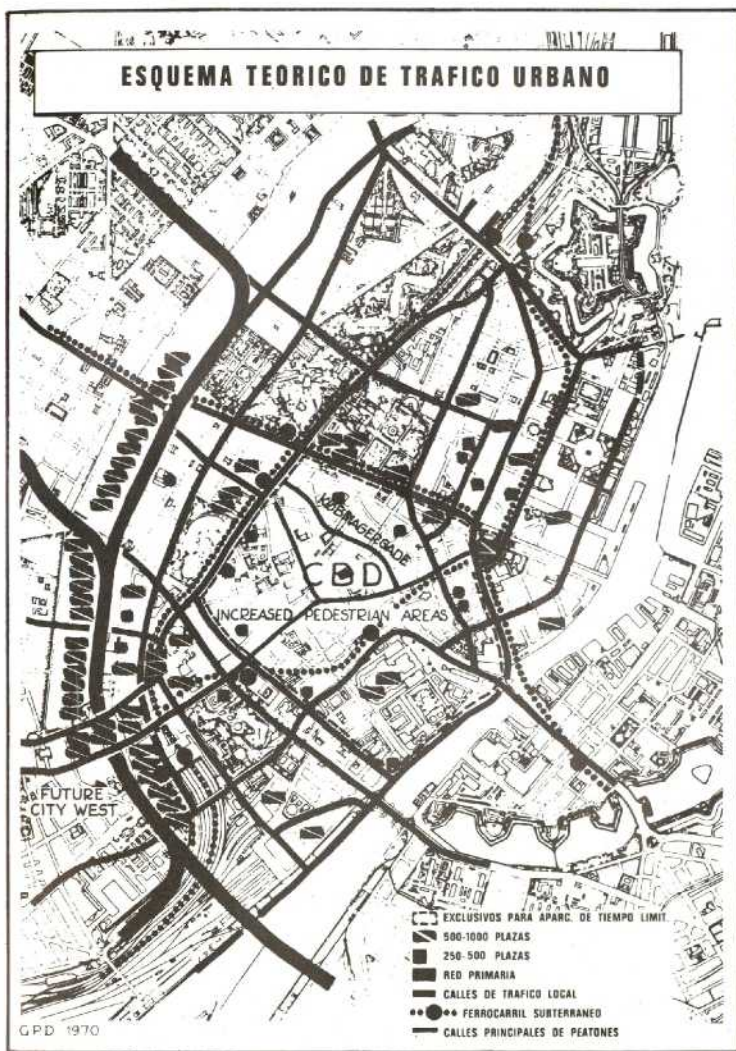
Las soluciones

Los esfuerzos por adaptar la ciudad al peatón han observado como objeto unas veces al elemento agresor, es decir, el coche, imponiéndole restricciones totales o parciales, y otras al agredido, esto es el propio peatón, a través de mejoras en su medio que no afectan al vehículo, sino indirectamente. No obstante, las fronteras no están tan claramente delimitadas como pueda parecer a primera vista, pues, en última instancia, es evidente que todas afectan de algún modo al coche y todas de algún modo al peatón, aunque sólo sea en la medida en que la mejora o empeoramiento del otro medio puede llegar a afectarles. Por otra parte resulta igualmente claro que buena parte de estas mejoras no tendrían razón de ser si el coche no existiera.

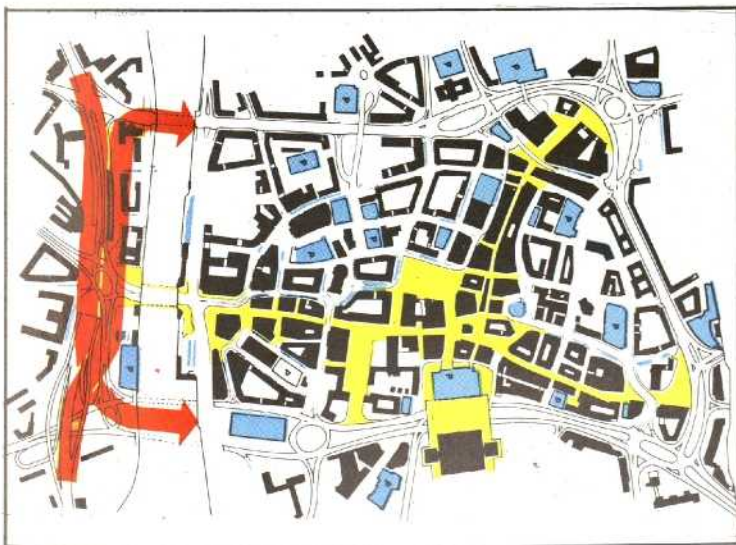
Vamos por tanto a enumerar a continuación algunas de las soluciones más utilizadas, citando en primer lugar las que implican directamente algún tipo de restricción o alteración del tráfico, dejando para el final las que sólo le afectan de un modo indirecto.

1 Reserva de calles exclusivamente peatonales con restricción total del tráfico rodado salvo casos excepcionales. El pavimento de la nueva calle deberá acondicionarse a su nueva función, pues como se ha comprobado en múltiples ocasiones, la calzada y acera tradicionales coartan psicológicamente al peatón, aun cuando de hecho el tráfico esté suprimido. No obstante, y para servir a esos casos excepcionales de que

(1) El tráfico interno de los sectores se ha reducido en un 50 %, mientras que la vía periférica lo ha visto incrementado entre un 25 % mínimo y un 45 % máximo según la hora. No obstante, no existe hasta el momento un estudio, que sería fundamental, de los efectos de estas medidas sobre la circulación peatonal, el transporte público, los taxis, los tiempos de transporte, etc.



Esquema teórico de tráfico urbano en Copenhague.



Núcleo central de Essen con las zonas peatonizadas en amarillo.

hemos hablado, es necesario acabar al menos un carril con pavimento resistente que permita el acceso circunstancial para carga y descarga de los comercios, servicios públicos o de urgencia. Los bancos, jardineras, pasos cubiertos y galerías, etc., según qué calles, son igualmente imprescindibles y, en cualquier caso, proporcionan al paseo un valor añadido y su inclusión es por tanto muy conveniente.

Dos puntos son fundamentales a la hora de la planificación de estas áreas: la accesibilidad desde el exterior por medio del transporte público y la dimensión adecuada a la escala peatonal, pues, si bien las distancias que un peatón está dispuesto a recorrer a pie varían según la finalidad del paseo, las condiciones meteorológicas, la densidad peatonal y los factores estéticos de la vía, lo que es cierto es que un peatón está siempre mejor dispuesto a andar 300 metros que 400 y rara vez por encima de los 800, que es la distancia límite que suele establecerse para la introducción del transporte público en paradas intermedias de borde.

Essen tiene una zona aproximada de 1 km. x 300 m. reservada exclusivamente a los peatones. En La Haya hay unos 2.400 metros distribuidos entre diferentes calles. En Stroget (Copenhague) había 1.080 en 1968 y se han añadido unos 300 metros más desde entonces, también incluyendo calles adyacentes (2).

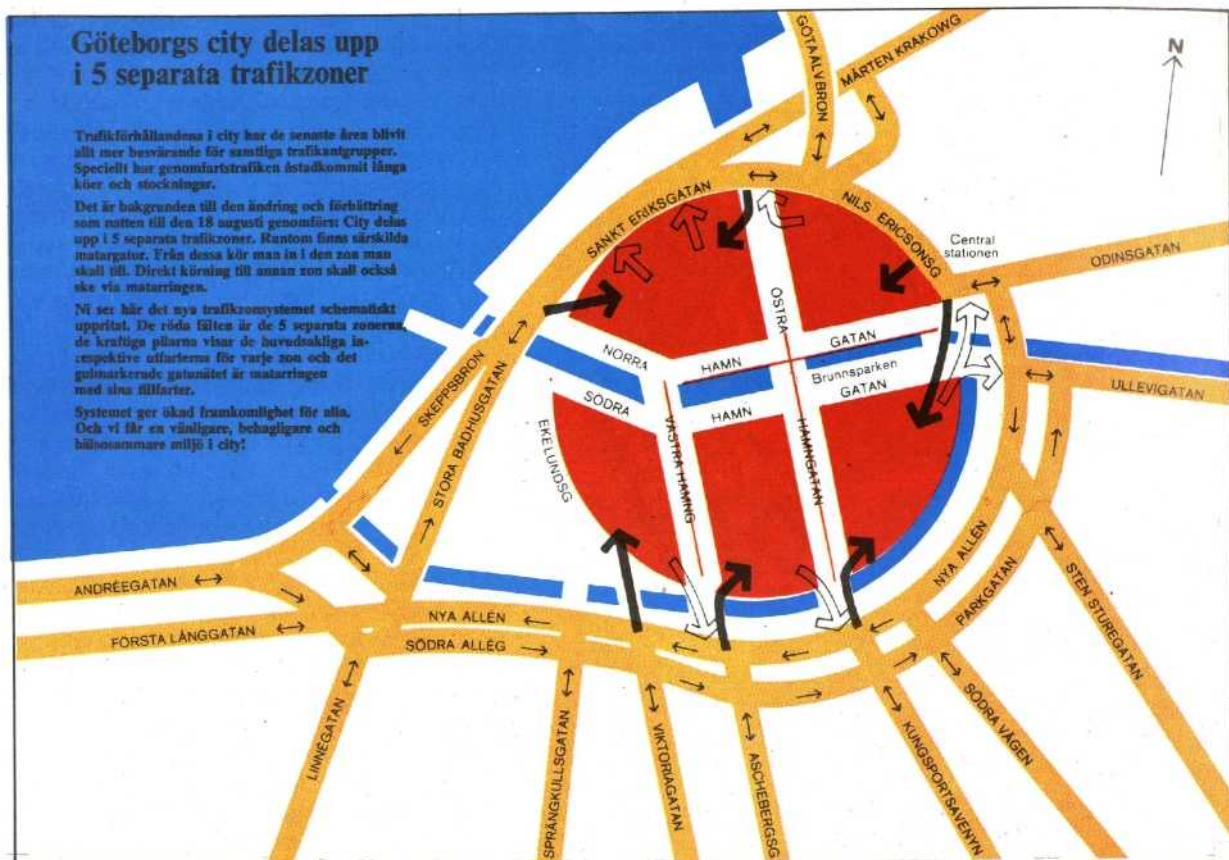
2 Calles mixtas parcialmente reservadas al peatón con permisos especiales a ciertos servicios públicos. Aunque siempre se da preferencia al peatón, es una fórmula poco clara y difícil de aplicar según se ha comprobado en Fiolstroede en el tramo que llega hasta Stroget.

3 Eliminación de sólo ciertas categorías de tráfico:

- *Del tráfico privado*, llegando a los centros por medio de autobuses —Minneapolis o Reading—, tranvías —Bremen— o taxis y microbuses —Viena—.
- *De camiones* por encima de una determinada tara, solución que se enfrenta con el problema de una segunda carga a unidades de transporte de menor tamaño que encarece los productos. Sólo se ha puesto en práctica en La Haya, donde existen unos almacenes centrales que actúan como centros de distribución.
- De toda la circulación de paso que se canaliza hacia una vía periférica de circunvalación sin necesidad de aplicar medidas coactivas las más de las veces.

4 Separación del tráfico en circulaciones paralelas como se ha hecho en Königsallee (Düsseldorf), donde se ha situado el comercio en una sola de las aceras y sucesiva y paralelamente una franja de peatones, coches y aparcamientos.

(2) La restricciones circunstanciales, determinados días o a determinadas horas, como ocurre en algunas calles en Francia que se cierran al tráfico los días de mercado, o algunas plazas italianas los domingos para permitir el paseo por la tarde, no tienen excesivo interés ni trascendencia por su falta de continuidad.



Esquema de tráfico restringido de la ciudad de Gotemburgo.

5 Las pasarelas de peatones sobre el nivel de la calzada que encontramos en realizaciones recientes en la City en Londres, Calgari (Canadá), Saint Paul Street (Minneapolis) y sobre todo el «Skyway» de Minneapolis, que cuenta actualmente con siete pasarelas entre 16 manzanas y proyecta para 1985, 64 pasarelas enlazando 54 grupos de edificios.

6 Las redes subterráneas de circulación peatonal son una solución utilizada con relativa frecuencia para disolver en un área más amplia el foco único de salida de una terminal de ferrocarril —Shinjuku en Tokio— o para establecer un nexo de unión entre los grandes edificios comerciales o de oficinas de un área muy densificada. Toronto, Montreal, Filadelfia y Chicago tienen las realizaciones más espectaculares.

7 Las aceras y galerías cubiertas son un sistema de raíz muy tradicional, que los japoneses han desarrollado en el momento actual hasta sus últimas consecuencias: Osaka cuenta con 34 kilómetros de aceras cubiertas y en Hiroshima existe una auténtica red entre una terminal de ferrocarril y una serie de grandes edificios de oficinas situados en una zona muy densificada.

8 Las redes peatonales al nivel de la calzada y la total segregación de estas redes con relación al tráfico rodado no son posibles sino en realizaciones modernas planificadas con esa finalidad desde su origen. La ciudad nueva de Cumbernaul puso en práctica un proyecto de segregación total del tráfico que ha reducido el número de accidentes en 5/6 partes.

9 Por último, las aceras mecánicas no pertenecen ya a la ciencia-ficción, y el *tapis-roulant* de la Défense en París y las cuatro aceras mecánicas de Göteborg son buena prueba de ello. Estos primeros intentos, aún excesivamente costosos, empiezan a tener sentido en itinerarios con una elevada densidad peatonal entre dos puntos muy concretos. En Göteborg parten de una estación de tranvía y recorren longitudinalmente el eje de una zona residencial muy poblada.

Los efectos a corto y largo plazo

De la incidencia de cualquiera de estas medidas sobre la estructura de la ciudad, de su transporte, su comercio, o sus propios habitantes a corto plazo tenemos la evidencia de los estudios y encuestas realizados hasta ahora en numerosas ciudades; veremos en su momento que en el análisis de los efectos a largo plazo nos tenemos que mover en el terreno de las hipótesis. No obstante, hay que decir que el gran estudio sobre las áreas peatonales está aún por hacer; existen, es cierto, estudios parciales, conteos de peatones y efectos sobre las ventas fundamentalmente, pero se ha profundizado menos en los motivos de los desplazamientos, elección del modo de transporte, longitud, densidades y clasificación de los trayectos según estudios origen - destino,



etc., como se ha realizado con frecuencia para los coches (3).

Vamos, pues, a analizar los efectos que la creación de un área peatonal produce a corto plazo sobre algunas de las estructuras de la ciudad:

1. EL COMERCIO.—En general, el comercio se ha mostrado en principio reticente cuando no decididamente adverso a la implantación de zonas exclusivamente peatonales. La asociación inconsciente tráfico - ventas, las posibles dificultades de acceso, carga y descarga, y el espíritu tradicionalmente conservador del sector, juegan su papel en el primer momento. Sin embargo, las encuestas posteriores reflejan la gratuidad de estos temores en la mayoría de los casos: en Norwich todas las tiendas, excepto dos, incrementaron sus ventas en un 10 % o más; en Essen el incremento osciló entre el 15 y el 35 %; en Rouen, entre el 10 y el 15. El giro en la opinión de los vendedores arroja cifras como el 74 % a favor en Tokio; el 80 % en Nueva York o el 65 en Newcastle. En dos ciudades, no obs-

(3) El más completo de los estudios realizados hasta ahora lo realizó Lovemarck en 1970. Lovemark, O., *New approaches to pedestrian problems: implications from studies of pedestrian behaviour. Transportation systems for Mayor Activity Centres*. O.C.D.E. París, abril 1970.

tante, disminuyeron las ventas: Oldenburg (Alemania) y Eccles (Inglaterra), debido fundamentalmente a que las restricciones del tráfico alcanzaban también al servicio público.

Hay que pensar entonces que un cierre inadecuado en una zona puede afectar seriamente al comercio, si no se resuelven los problemas fundamentales que una actuación de este tipo plantea. Dos aspectos hay que cuidar especialmente: los accesos a la zona por medio del transporte público de los que luego hablaremos, y los problemas planteados por la carga y descarga. El ideal, las más de las veces no factible, sería realizar el aprovisionamiento por las traseras de los comercios que dan a la vía cerrada, pero en cualquier caso esto sólo podría plantearse como solución cuando es una la calle cerrada al tráfico. Más generalizables serían los repartos nocturnos, pero no son bien acogidos por el comercio, entre otras razones por el mayor costo de la hora de trabajo nocturno; la solución más ampliamente aceptada es la limitación del aprovisionamiento a unas horas determinadas durante las cuales se abre al tráfico un carril especialmente diseñado para ello. En ciertos casos muy específicos se ha recurrido al reparto de las mercancías o a su transporte hasta el coche una vez vendidas por medio de carritos (supermercados), flotillas de portadores (hoteles), o cintas sinfín a través de túneles (grandes almacenes), sistema este último que introducirá innovaciones en un próximo futuro —aire comprimido, vapor—, pero que por el momento alcanza unos costes que lo hacen prohibitivo.

Por otra parte, supuestos perfectamente resueltos todos estos problemas, existen aún una serie de actividades que se autoexcluyen automáticamente de estas zonas, apelando unas veces a la menor seguridad —bancos, joyerías—, a las dificultades de carga de los productos que se venden —muebles, electrodomésticos—, o a la necesidad de mantener una relación estrecha con los vehículos —hospitales, puestos de policía—.

Finalmente, no debemos olvidar que el incremento demográfico y del nivel de vida, con la consiguiente mayor capacidad de compra, producen un incremento en la demanda de bienes y servicios que puede enmascarar en términos absolutos, pero no en términos relativos, las pérdidas que el aumento de las ventas en un área peatonal origina en otras zonas próximas o en otros centros más alejados. A los comercios afectados corresponderá contrarrestar estos efectos intentando atraer al comprador con la implantación unas veces de nuevas áreas peatonales, dando facilidades al acceso rodado o al aparcamiento otras, etc...

2. LOS PEATONES.—Las preferencias del peatón, marginado durante tanto tiempo de las medidas de política urbana, no ofrecen la menor duda: en cuantos casos han sido consultados se han pronunciado masivamente a favor de las áreas peatonales, y de hecho su número en estas zonas ha aumentado considerablemente, oscilando entre el 25 % y el 45 % y llegando en ocasiones al 100 %, como es el caso del cierre expe-

rimental de Madison Avenue en Nueva York en 1970.

Otras veces, la atención al peatón no ha sido tan rotunda: casos de mejoras parciales en el intervalo de los semáforos, pasos de cebra o tráfico preferencial, aunque compartido, no son infrecuentes, pero lo que el peatón necesita fundamentalmente es más espacio y sobre todo una inversión en los principios que han animado la planificación del tráfico en las ciudades; exigiría que se le restituyeran tantos metros de acera como se suprimieron en beneficio de una calzada que inmediatamente volvía a estar a tope, pues la experiencia demuestra que cualquier medida tendente a mejorar o a favorecer el tráfico rodado lo incrementa automáticamente, del mismo modo que las medidas que favorecen al peatón le predisponen a realizar un trayecto a pie que de otro modo no se plantearía.

Mejoras en la circulación rodada → Δ tráfico
Mejoras en las condiciones del peatón → Δ número de peatones

Esta evidencia debería invalidar cualquier intento por mejorar el funcionamiento de una ciudad a través de una atención preferente e indiscriminada al tráfico rodado.

3. EL TRAFICO.—Los efectos a corto plazo de una zona peatonal sobre el tráfico no se pueden valorar en términos abstractos: la estructura de las vías próximas, la existencia o no de vías paralelas o de circunvalación, los modos de transporte, la proximidad de aparcamientos, etc., son factores que influirán positiva o negativamente según el tipo de solución que se adopte. Una calle larga paralela a una peatonal donde se han suprimido los cruces, disminuye el número de virajes y aumenta el flujo del tráfico al aumentar su velocidad, pero la proximidad de un aparcamiento para servir a una de estas zonas puede producir un colapso.

El origen de la mayor parte de estas áreas peatonales ha sido un cierre experimental del tráfico rodado que ha permitido estudiar sobre el terreno su incidencia sobre la circulación en áreas próximas, dada la variedad y variación en los itinerarios que hacen difícil el trabajo sobre modelos simulados. Las repercusiones en una ciudad grande alcanzan por otra parte un radio insospechadamente amplio. Si además la «reserva peatonal» origina un cambio en las actividades de la zona —oficinas por turismo, por ejemplo— cambiarán igualmente los trayectos y su densidad, invirtiéndose incluso el flujo del tráfico en determinados momentos.

En general, se puede afirmar que la reserva peatonal de una zona en el centro de una ciudad origina un incremento de la circulación radial a expensas de la no radial, y, por lo tanto, un incremento del transporte público en perjuicio del privado, siempre en el supuesto de que se facilite la accesibilidad a dicha zona por estos medios de transporte, cubriendo un área lo más amplia posible y cuidando de que la frecuencia sea máxima y los tiempos de espera por tanto mínimos. Si se cumplen estas dos condiciones la altera-

ción de los modos de transporte puede hacer disminuir sensiblemente el número de vehículos privados que accedan al centro de la ciudad. Puede también ocurrir que la atracción del área peatonal —tiendas, cafés y terrazas al aire libre— invite a un cierto número de peatones a su disfrute a la salida del trabajo, lo que incidiría beneficiosamente sobre la intensidad de la demanda de transporte en las horas punta, con una mejor distribución de las cargas financieras y una posible reducción de precios.

De cualquier forma, el transporte de puerta a puerta es cada día no sólo más irrealizable, sino menos aconsejable: el control del aparcamiento en los cascos es prácticamente imposible, su número limitado y las reducciones de los tiempos de *parking* aumentan el número de plazas, pero también el tráfico.

4. EL MEDIO AMBIENTE.—Tanto en el aspecto polución a nivel de calle como en el de ruidos, los efectos de las restricciones de tráfico son altamente favorables: en Tokio el CO contenido en el aire ha llegado a pasar de 14,2 a 2,9 pp.m. (partículas por millón), en la Quinta Avenida de 30 pp.m. a 5 pp.m.; en Southampton se ha pasado de 80 decibelios a 75; en Stroget, de 75 a 65.

En cuanto al medio estético y funcional, los bancos, vitrinas, jardineras, las mejoras en la iluminación, las galerías, las reformas en el pavimento inciden muy efectivamente sobre las condiciones del peatón y, por lo tanto, sobre su aceptación y uso de la zona. Se han reducido tiempos de transporte, se han revitalizado zonas en manifiesto declive cultural y económico, se han recuperado, en suma, plazas y ambientes que la circulación y el aparcamiento habían invadido. El balance por tanto no puede ser más favorable.

De los efectos a largo plazo, como ya adelantábamos en la introducción a este apartado, no podríamos hablar, sino en un plano teórico, pues las experiencias más antiguas apenas han cumplido seis-siete años y se necesitarían veinte o treinta para poder evaluarlas. No obstante no parece aventurado pensar que fundamentalmente se produciría:

A) Un cambio en los usos del suelo y su distribución, y

B) Un cambio en los modos de transporte, que no presentará demasiados problemas si el trasvase se hace del coche al autobús, pero que será más difícil de resolver si se hace al metro.

Mayores precisiones en este punto nos llevarían a la pura especulación con considerables márgenes de error, debido a la insuficiencia de los datos de que se dispone.

A la vista de todo lo anterior podemos analizar el alcance de las medidas que, iniciadas con el primer cierre provisional en las Navidades de 1967 de las calles de Preciados y Carmen, han



El centro Carmen-Preciados

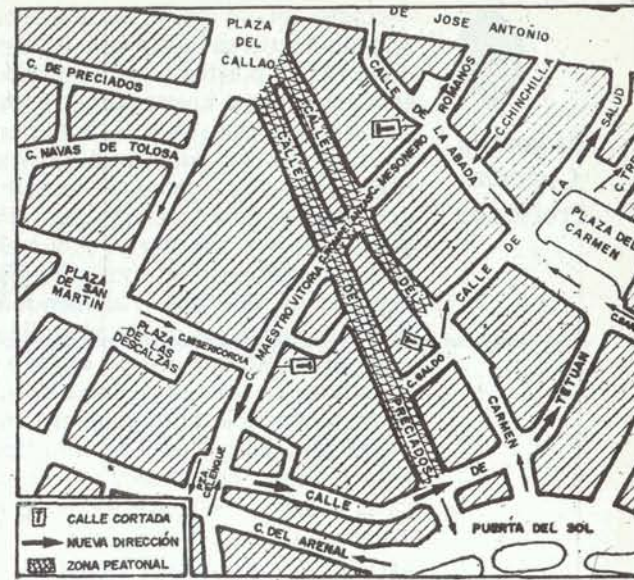
culminado con su clausura definitiva en octubre del pasado año.

Para encuadrar el centro comercial Carmen - Preciados dentro del conjunto de actividades del Madrid de 1973, tenemos que remontarnos a los años en que la instalación de Galerías Preciados y el Corte Inglés, como primeros grandes almacenes surgidos en España, convirtieron esta zona en el primer centro comercial de la capital de España, a cuyo alrededor y protegidos por la atracción comercial que generaban estos grandes almacenes, existían una serie de pequeños comercios de carácter muy específico que vivían a su amparo. Tal era la situación en 1960; pero a lo largo de los diez años siguientes el fuerte incremento en la capacidad de compra del ciudadano medio y las mayores exigencias en la calidad de los productos, han terminado por ceder a los sectores Goya - Generalísimo la hegemonía comercial que hoy disfrutan. Así, pues, el eje Sol - Callao se ve hoy frecuentado, en un elevado porcentaje, por gentes de clase media y media - baja que viven en la periferia y llegan al centro en metro o autobús; el barrio de Salamanca, que tenía un comercio de élite, es hoy el centro de operaciones de la clase media y media - alta en pacífica convivencia con el comercio primitivo, y finalmente han surgido otros centros periféricos como los de Arapiles y Princesa, que equilibran la polarización única que supuso en su día la zona que tratamos de analizar. Esta pérdida de la hegemonía comercial se acompañaba de un declive progresivo y generalizado de todo el casco antiguo. El «Informe socio - urbanístico sobre el cierre al tráfico de las calles del Carmen y Preciados de Madrid», que el Seminario de Sociología Urbana realizó a instancias del Ayuntamiento en 1970, arroja cifras hartamente elocuentes:

1. El índice de crecimiento demográfico del distrito Centro era el menor de todos los distritos de Madrid.
2. Con respecto a la población total, el distrito Centro suponía un 7 % en 1950 y sólo un 2 % en 1970.
3. El 32,5 % de su población pasaba de los sesenta y cinco años; el 50,5, de los cincuenta, y sólo el 1,5 % eran menores de cinco años.
4. El índice de renovación del comercio era muy bajo.
5. El número de habitantes / comercio venía disminuyendo y planteaba problemas de minifundismo comercial.
6. Los nuevos edificios de oficinas se vendían peor y a precios más bajos que en las nuevas zonas comerciales.

En estas circunstancias, durante las Navidades de 1967 se cerró el tráfico por primera vez.

Sería excesivamente optimista, por la escasa ambición del proyecto, pensar que esta medida vaya a afectar seriamente a la ciudad o a la estructura de su transporte, pues si bien es cierto que se trata de una zona muy bien comunicada por los medios de transporte público, su accesibilidad para los vehículos privados también lo es si tenemos en cuenta la serie de aparcamientos



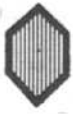
Plano de la zona peatonizada de Carmen-Preciados, Madrid.



Calle del Carmen.



Calle Preciados.



El centro Carmen-Preciados

—cuatro en un radio de 150 metros— que el Ayuntamiento se ha cuidado de abrir en los alrededores. Es posible que de no haberse adoptado esta medida una buena parte de los usuarios que utilizan el coche (14,3 %) hubieran desistido de acudir al centro, pues la alternativa de los servicios públicos resulta poco atractiva, dadas sus deficiencias, para un cierto sector de la población y existen, por otra parte, sucursales de los dos grandes almacenes en otros lugares de Madrid. Pero no ha sido así, o al menos no lo ha sido por esta causa (el cierre al tráfico de la calle).

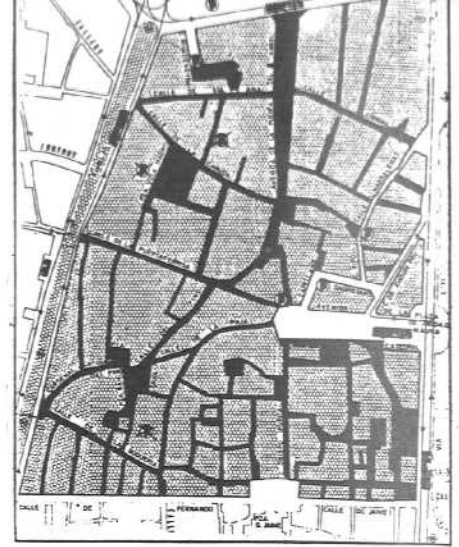
Es probable que, en un sentido estrictamente comercial, la zona no se haya beneficiado; si llamamos beneficio al incremento en las compras, ya hemos dicho que el intento tiene un alcance muy limitado en principio, y la amplitud de la calle no es lo suficientemente grande, dado su volumen de tráfico peatonal, como para hacer agradable el paseo una buena parte de las horas del día (sólo me imagino lo que recogería una cámara situada en uno de los bancos a las ocho de la tarde de un día cualquiera). Por otra parte, faltan terrazas al aire libre que conferirían a la zona un poderoso atractivo; es cierto que también falta espacio para ello.

De cualquier forma, lo que tampoco resulta verosímil es que la medida haya perjudicado al comercio, como pretendieron en varios escritos al Ayuntamiento gran parte de los pequeños comerciantes de la zona, denunciando pérdidas del 40 %; afirmación que no deja de ser contradictoria, si nos atenemos a los datos reflejados por las encuestas del estudio del Seminario de Sociología Urbana ya citado anteriormente: si sólo un 14,3 % acude al centro en coche y de ese 14,3 % que llega en coche, el 72 % se manifiesta a favor de las medidas tomadas y sólo el 28 % en contra, el tanto por cien de personas que podrían desistir en todo caso de acudir al centro sería del orden del 4 % (4), y no parece seriamente aceptable que ese 4 % efectúe el 40 % de las compras. Puede ocurrir, no obstante, que no se llegue a evitar el declive comercial ya iniciado, pero en el peor de los casos el cierre del tráfico no afectaría a esta decadencia ni para bien ni para mal, y por supuesto no sería éste su origen, como pretendían los comerciantes en su escritos.

En general, podrían ponerse peros a la solución adoptada, no existen protecciones contra la intemperie, podrían haberse incorporado vitrinas, zonas de exposición, ya hemos hablado de las terrazas, sobre todo los espacios de estancia son poco acogedores, están desguarnecidos de la auténtica riada de peatones en que se convierten cualquiera de las dos calles en las horas punta, pero, con todo, lo que es indudable es que es una primera batalla que ha ganado el peatón. Lo que ocurre es que tiene que ganar muchas más.

(4) Está claro que a los que acuden en metro (38 %), autobuses (15,8), microbús (1,8 %), taxi (5,9 %) o a pie (23,4 %) no les afecta para nada la medida.

Esquema de la «isla peatonal» creada en el casco antiguo de Barcelona.



BIBLIOGRAFIA.

- «Algunos aspectos del problema del transporte urbano». Alejandro Lorca. CIUDAD Y TERRITORIO. Octubre - diciembre 1970.
- «El tráfico de Madrid: una dimensión olvidada.» Sáenz de Buruaga. ICE. Febrero 1967.
- Informe socio - urbanístico sobre el cierre al tráfico de las calles del Carmen y Preciados de Madrid.* Seminario de Sociología Urbana. Madrid, 1970.
- «Fussgängerbereiche in deutschen Städten». Harald Ludmann. Deutscher Gemeindeverlag. Verlag W. Kohlhammer. 1970.
- «Restricciones del tráfico para vehículos de motor en el centro de Copenhague». Kai Lemberg. CIUDAD Y TERRITORIO, número 3-71.
- Tráfico restringido y calles de peatones en Norwich.* A.A. Wood. OCDE.
- Calles peatonales en Essen.* Wilhelm Nihosener. OCDE.
- Calles para peatones en Rouen.* Oficina de Urbanismo de la ciudad de Rouen.
- Esquema de tráfico restringido en Gotemburgo.* Curt M. Elmberg.
- Traffic free zones in german cities.* Jörg Kühremann and Robert Witherspoon. OCDE. París, 1972.
- Les politiques gouvernementales en matière de circulation des piétons.* J. M. Thompson. Groupe sectoriel sur l'environnement urbain et utilisation des sols. OCDE. París, 1972.
- Pouvoir aux besoins du piéton dans la ville.* Brian Richards. OCDE, 1972.
- Vehicle - free zones in city centers.* C. Kenneth Orski. OCDE, 1971.

NOTA.—A esta, hasta ahora, única experiencia española de relieve se ha venido a sumar desde principios de este año un proyecto mucho más ambicioso en Barcelona, que ha cerrado al tráfico 31 hectáreas en el barrio antiguo, en una zona en la que cohabitan los conjuntos históricos - artísticos con unas densidades en la actividad comercial nada despreciables. Dos mil cuatrocientos locales comerciales, pequeños prácticamente en su totalidad (sólo un gran almacén se ha visto afectado), para niveles de renta bajos en una gran mayoría, han aceptado mejor de lo que ocurriera en Madrid una situación todavía ambigua debido a que el horario peatonal del área (de 11 a 2 y de 5 a 8) presenta una ruptura a mediodía que le confiere un cierto aire de provisoriedad; carácter que, por otra parte, se acentúa por encima de la decisión del Ayuntamiento de convertir la «isla» en permanente, debido al hecho de que las calzadas aún no han sido adaptadas a su nueva función.