



UNA CIUDAD PARA LA ERA DEL TRANSPORTE

LA CIUDAD LINEAL: FORMA Y MARCO URBANO

Hace años, en 1959, cuando un grupo de arquitectos españoles visitó en los Estados Unidos a Ludwig Hilberseimer, conocido urbanista alemán que intervino en la Bauhaus y que huyendo del fascismo fue a parar a aquel país, éste les preguntó por la urbanización de Soria. Los arquitectos españoles, sorprendidos, dijeron no tener noticias de que en Soria hubiera ninguna urbanización de especial interés, e Hilberseimer se vio obligado a precisar que la urbanización de Soria a la que él se refería era la Ciudad Lineal de Madrid, de la que, como confesaban los mismos arquitectos en el número de noviembre de 1959 de la revista *Arquitectura*, tampoco sabían mucho más que de las hipotéticas urbanizaciones de la ciudad de Soria. Hoy, once años después, caen verdaderos efluvios líricos sobre su vida y su obra. Ante este fenómeno puede que no esté de más desbrozar un poco las ideas fundamentales de la Ciudad Lineal, señalar el papel que les ha tocado jugar posteriormente, examinar qué fue la Ciudad Lineal de Madrid y ver, por último, en qué consiste el plan de ordenación de la misma.

Crítica municipal

Gran parte de las ideas urbanísticas de Soria y Mata vieron la luz en forma de artículos periodísticos publicados en *El Progreso*, órgano del partido progresista-democrático. En él se ocupaba de la crítica municipal allá por el año 1882, y lo menos que cabe decir es que esa crítica la ejercía con singular entusiasmo. Por desgracia, algunos de sus comentarios más o menos sarcásticos siguen teniendo cierta actualidad. A la vista de lo que se llamaban bulevares y a la vista de esos dos anillos verdes de Madrid que no podemos ver porque, como informó hace unos meses el presidente del Área Metropolitana, se han evaporado, no es absurdo sugerir la terapéutica que él proponía entonces: «Antes de cortar un árbol no sería malo formar un expediente. Así disfrutaríamos de su sombra algunos años». En otra ocasión, hablando precisamente de una hipotética realización de la ciudad lineal, decía: «No nos entusiasmemos sin resolver antes esta cuestión. Dada una idea útil, ¿cuánto tarda en comprenderla y apoyarla un alcalde madrileño?». Lo cierto es que él se entusiasmó antes de resolver la cuestión y así le fue... Y a Madrid tampoco le fue mucho mejor. Si hoy la contaminación atmosférica de Madrid es

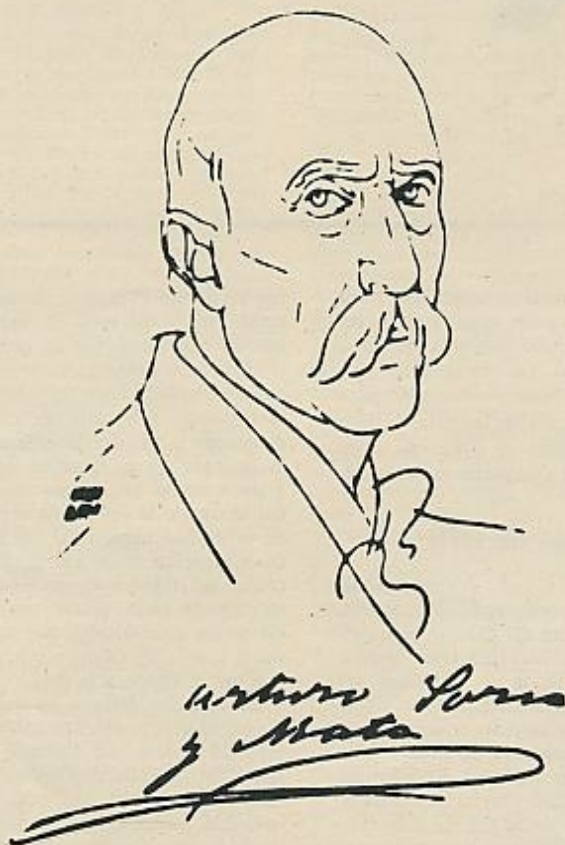
más grave que la de París o la de Londres teniendo menos habitantes y menos industria que estas ciudades, lo cual es un síntoma elocuentísimo del caos aquí existente, reinante y proliferante, en aquel entonces Madrid tampoco se quedaba atrás en este terreno y figuraba entre las ciudades de mayor mortalidad. Según una estadística que citaba Soria y Mata, sólo Niza superaba a Madrid, «de suerte que, dejando aparte la ciudad de los tísicos y de las violetas (se refiere al gran número de enfermos del pecho que entonces acudían a Niza), Madrid ocupa el primer puesto. Puede, pues, asegurarse que nuestro Ayuntamiento es el más notable entre todos los del universo, y que su digno presidente, don José Abascal, viene a ser oficialmente la cabeza cuspide, punta y remate de la civilización moderna, bajo el punto de vista fúnebre considerada».

«Tenga esto en cuenta quien quisiera hablar con propiedad, y diga Matadero en vez de Ayuntamiento, si al de Madrid se refiere, y matarife primero, por alcalde presidente».

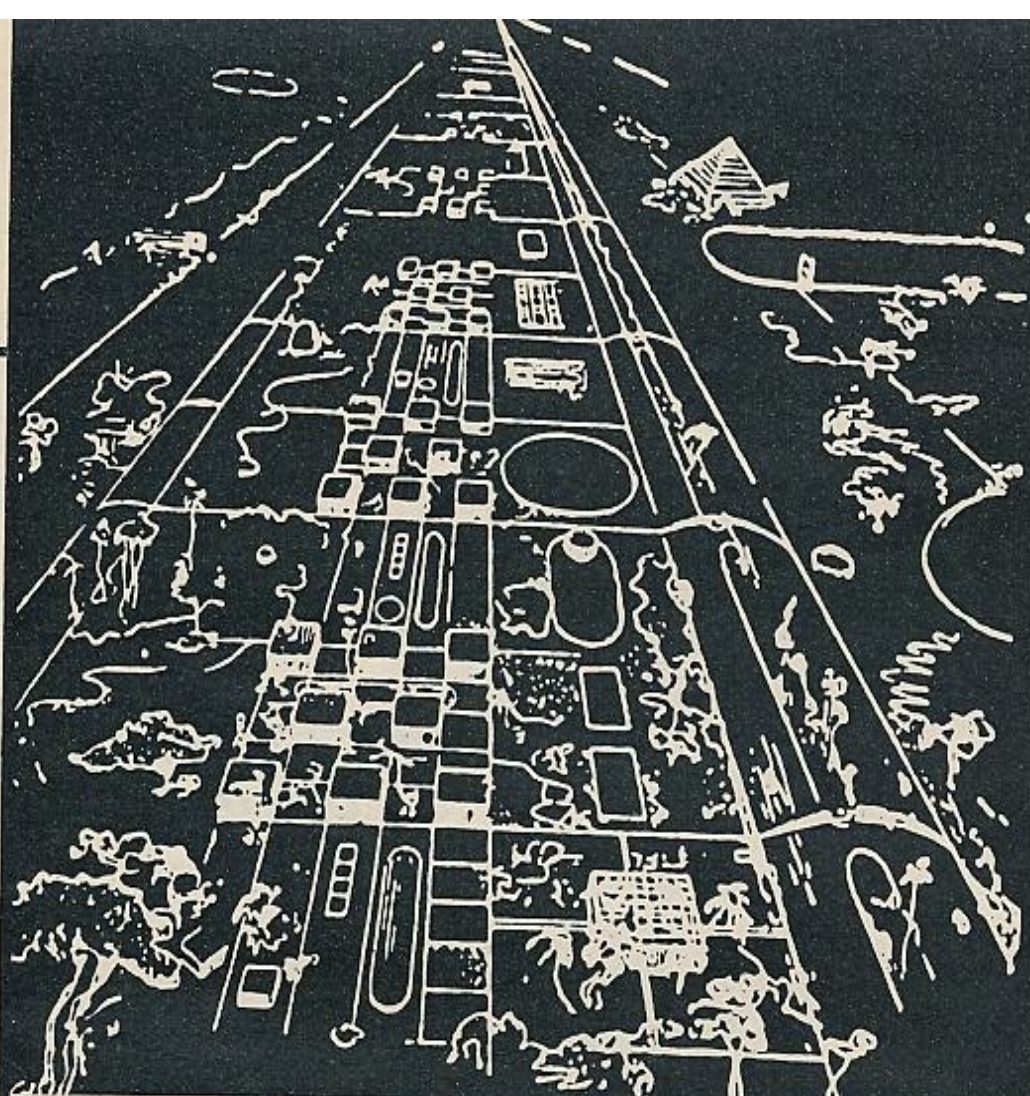
Si bien en las críticas municipales de Soria y Mata hay todo un arsenal de observaciones mordaces y certeras, lo cierto es que el interés que hoy puedan tener reside principalmente en las propuestas e ideas que ahí se esbozaron.

La forma de las ciudades

Ya a mediados del siglo XIX, Ildefonso Cerdá, genial y poco estudiado urbanista catalán, explicaba en la *Teoría General de la Urbanización* (1867) que la ciudad de su época, «producto de otras civilizaciones casi meramente pasivas», iba a tener que sufrir grandes transformaciones para poder adaptarse a la en aquel entonces naciente civilización industrial, y que por ello había que intentar establecer las bases de «una urbanización nueva que ha de venir y vendrá, ya para devolver al hombre su dignidad, ya para responder a las necesidades de la nueva civilización, empujada por la electricidad y el vapor». La conciencia del problema existía, pero, ¿cómo crear un marco urbano apto para el desenvolvimiento de una civilización con nuevas necesidades, nuevos conflictos, nuevas técnicas? Para Soria y Mata, las soluciones propuestas por sus contemporáneos y antecesores adolecían de un defecto: así como hoy son numerosos los que, en otro orden de cosas, consideran que mien-



Retrato de Arturo Soria y Mata, realizado por Amado Oliver, hacia el año 1935.



Proyecto lineal de 36 kilómetros de longitud con destino a Magnitogorsk (1929). Sus autores son J. J. Leonidov y el grupo OSA. Los elementos son de una extrema sencillez geométrica de acuerdo con la prevaleciente estética suprematista-constructivista, y están distribuidos, dentro de sus sectores cuadrados, de modo parecido a los de la Broadacre City de Frank Lloyd Wright.

tras no se cambie el modo de producción capitalista será difícil transformar de veras la sociedad, él opinaba que los problemas de la ciudad, desde un punto de vista técnico y funcional, no se podían resolver radicalmente mientras no se tocara la forma de la ciudad, mientras las ciudades de nueva planta no tuvieran nueva forma y mientras no se intentara que las ciudades ya existentes, en vez de crecer de manera casi amorfa —en mancha de aceite—, crecieran según una forma preconcebida, una forma racional. «La raíz está en la forma de las ciudades. Ahí es preciso dar los golpes».

Soria y Mata defendió una y otra vez la conveniencia de no considerar la forma de la ciudad como algo espontáneo y ya dado:

«La forma de la ciudad debe subordinarse a las necesidades de la vida urbana, y no éstas, que debemos considerar como anteriores y fundamentales, a aquélla, posterior y circunstancial».

«Toda la teoría de la ciudad lineal se reduce a muy poca cosa, a un solo razonamiento. En vez de colocar las casas de una ciudad de cualquier modo, caprichosamente, y cavilar después el me-

dió más adecuado de satisfacer las necesidades de la vida urbana, me parece a mí más razonable y más lógico considerar en primer término qué necesidades urbanas o de carácter municipal debe satisfacer el ciudadano, y después acomodar a tales exigencias la colocación de las casas, y lo que resulte de esta colocación de casas será la forma de la ciudad».

Este planteamiento es sugestivo, pero si se intenta desarrollarlo pueden surgir dificultades considerables. Por un lado, ¿cuáles son esas «necesidades de la vida urbana»? Por otro, aceptando que hubiéramos hecho un catálogo detallado de las mismas, ¿quién nos asegura que entre esas necesidades y la forma de la ciudad existe una relación biunívoca?

Ya el primer punto es prácticamente irresoluble. En cada época se han considerado como fundamentales distintas necesidades. Por los años treinta, la Carta de Atenas las centraba en cuatro: habitación, recreo —hoy viste más, en determinados medios, hablar de la «función lúdica», trabajo y circulación. En nuestros días, sociólogos como Henri Lefebvre apuntan, entre otras cosas, que el me-

llo de la vida urbana reside en la simultaneidad, en la posibilidad de encuentro, en una palabra, en la animación; otros señalan la importancia de la imagen de la ciudad (Kevin Lynch), de que al transitarla deje en el ciudadano un poso de recuerdos gráficos que la hagan reconocible, identificable e incluso legible. Del concepto de legibilidad aplicado en ese sentido a la ciudad, a considerar en determinados casos, como hace François Choay en un libro recientemente publicado en Nueva York, la «aglomeración urbana como un sistema semiológico» no hay mucho trecho y quién sabe si pronto cuajará una concepción estructuralista más o menos coherente y sistemática de la ciudad. La cuestión es que con el transcurso del tiempo, y a medida que el urbanismo ha sido objeto de la actividad de los ingenieros (Cerdá, el equipo de Haussmann), de los arquitectos (Sitté, Le Corbusier y compañía) y de los sociólogos (Geddes, Lefebvre), se han señalado nuevas necesidades, se han matizado las ya conocidas, se ha tomado conciencia de la infinita complejidad de todo lo relacionado con la vida urbana y hasta se ha llegado

a dudar que el urbanismo pueda ser considerado como una ciencia.

Por lo tanto, se puede afirmar, en principio, que las necesidades son numerosas, que no es fácil deslindar el campo de cada una y que, a primera vista, no está claro que supuesta una ciudad que sea legible, que tenga animación, que responda adecuadamente a las necesidades de habitación, recreo, trabajo, circulación y a cualquier otra necesidad que se pueda sugerir, posea una forma determinada. Así, pues, desde un punto de vista teórico, el planteamiento de Soria y Mata, examinado a fondo y de acuerdo con los conceptos que hoy circulan, parece llevar a un atolladero de difícil salida. ¿Por dónde salió él?

Salió adelante con un planteamiento que resume una frase bastante conocida: «La forma de la ciudad es, o debe ser, forma derivada de las necesidades de la locomoción», de las necesidades del transporte: del transporte de personas, mercancías, energía o agua. ¿Se trata de una elección arbitraria entre las innumerables necesidades? Hasta cierto punto. Hoy es considerada más bien como una gran intuición y, además, Soria y Mata vio con claridad que, si el transporte es ya de por sí un problema de gran peso en esa nueva civilización —cuyo carácter distintivo, como decía certeramente Ildelfonso Cerdá, son el movimiento y la comunicatividad—, se da la circunstancia de que adaptar la forma de la ciudad a las necesidades del transporte trae consigo una serie de consecuencias no despreciables sobre otros muchos problemas urbanos de no poca importancia.

El transporte urbano

De que el transporte es de por sí un problema urbano de gran peso, no cabe duda. De todas maneras, por si cupiera, unos cuantos datos pueden hacernos ver su importancia.

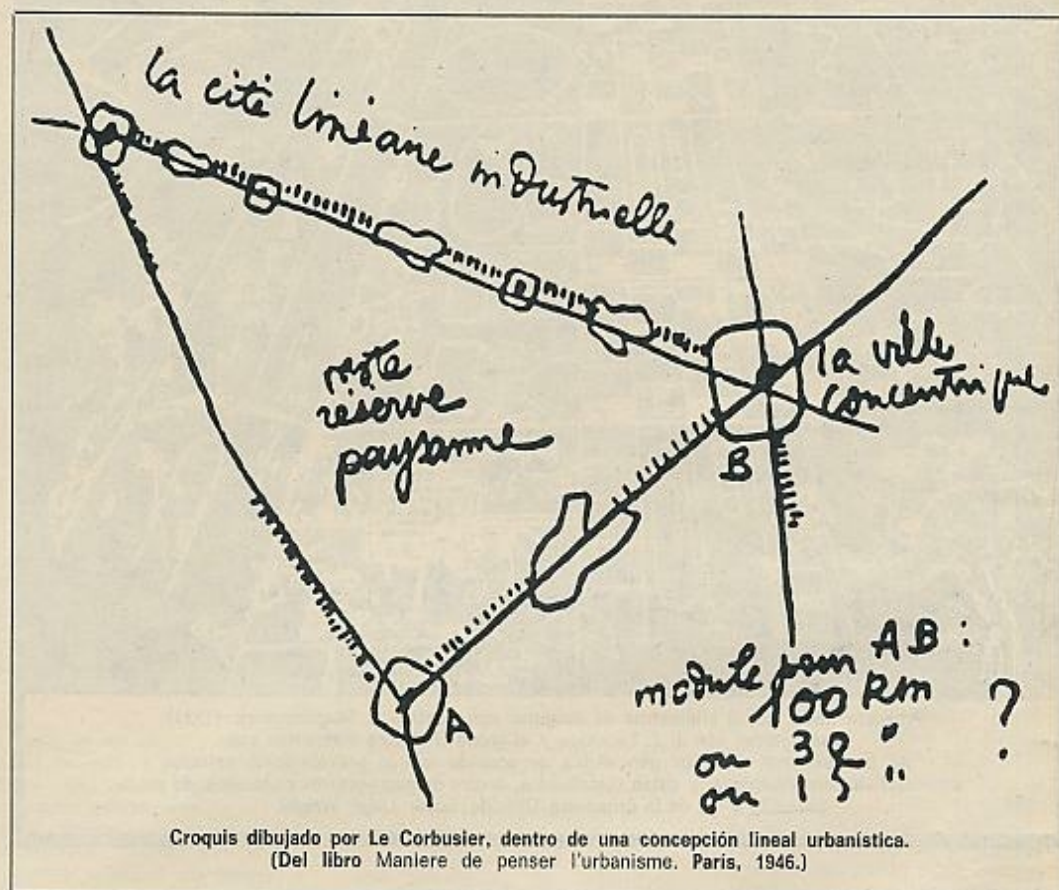
Según el Libro negro de los transportes parisinos, 60.000 habitantes de la región parisina utilizan cuatro medios de transporte distintos para ir a su lugar de trabajo, y 250.000 necesitan recurrir a tres. El tiempo medio dedicado a ir y volver del trabajo es, en París, una hora y veinte minutos (en casos extremos, cuatro horas), lo cual equivale, como recordaba en esta misma revista (número 444) Philippe Roqueplo, nada menos que al 70 por 100 del tiempo libre de que un individuo disfruta diariamente». Con razón afirma, pues, el

LA CIUDAD

doctor René Bidois, en la *Revue de Médecine Psychomatique*, que «el asalariado moderno sufre, si se tienen en cuenta sus desplazamientos, una carga de fatiga que no se aleja tanto de las setenta y tres horas por semana del obrero de 1836 que vivía a la puerta de su fábrica». En pocas palabras: el transporte urbano acaba con el logro de la jornada de ocho horas, y a las muchas horas de estúpido trabajo diario hay que añadir otras, de estúpida pérdida de energía y tiempo, dedicadas a trasladarse.

Como dice Alfred Sauvy, «la movilidad (se refiere al coche) nos ha inmovilizado». Y contaminado, habría que añadir. El automóvil, en teoría un instrumento al servicio del hombre, al dar lugar a complejos industriales gigantescos, «domina tanto políticamente —opinan D. Riesman y E. Larrabee—, que las ciudades se destruyen a sí mismas en sus esfuerzos por "hacer algo" acerca del tráfico, pero siempre tomando medidas que facilitan —y de hecho incrementan— el flujo de vehículos, y que nunca lo reducen». La típica medida de este estilo es la de los pasos elevados, esos pasos elevados que tanto dinero deben de estar dando a las empresas constructoras. A uno, a la vista del Inusitado entusiasmo del Ayuntamiento madrileño por los pasos y dejando de lado consideraciones estéticas que no habría por qué dejar, sólo se le ocurre preguntarse qué diantre ocurrirá dentro de cuatro o cinco años, cuando también se atasquen los pasos elevados. ¿Se elevarán pasos por encima de los pasos elevados? ¿Cuántos pisos de pasos se podrán construir? ¿Es posible que a este paso se acabe llamando a los rascacielos rascapasos?

¿Es que acaso el problema del transporte urbano no se puede resolver más que con el automóvil? No está claro. El actual alcalde de Munich opina, por ejemplo, que con cada nueva inversión en autopistas urbanas «se facilita la muerte de la ciudad». Según datos que recoge el semanario alemán *Der Spiegel* (número 27 de 1970, página 58), si en Munich los transportes públicos fueran gratuitos, el Ayuntamiento tendría que prescindir de 120 millones de marcos al año. Esta cifra, siendo alta, resulta menor que las inversiones en calles que va a hacer el Ayuntamiento muniqués en 1971, que ascienden nada menos que a 155 millones de marcos. Tampoco es que se propugne acabar con la industria del automóvil o dejar de construir carreteras, ya que ello, desde el punto de vista económico, no es sencillo: en Alemania, uno de cada



ocho trabaja en algo que está relacionado directa o indirectamente con la motorización, bien sea en una fábrica de automóviles o en un motel. Ahora bien, si conviene tener en cuenta que caben otras soluciones y que hay que ir hacia ellas; que, por ejemplo, el transporte colectivo gratuito puede no ser una utopía; que según *Le Monde* (14-III-67), un grupo de economistas franceses afirma que «el aumento de la producción nacional se debería orientar en favor de la vivienda más que en el del automóvil; y esto no es más que una elección política». Desde el punto de vista del sentido común, no desde el de la General Motors o la Fiat, parece, en efecto, más lógico que el transporte, que es transitorio y múltiple, sea colectivo, y la vivienda, que es permanente y personal, sea propia e individual. Resultaría interesante y explicaría muchas cosas, estudiar qué significaría para la industria automovilística, los consorcios petroleros y los fabricantes de neumáticos, la sustitución paulatina del transporte individual por el colectivo. Sería delicioso oír la de-

fensa que se haría del coche como símbolo de la libertad individual (a falta de otras libertades), como símbolo de la propiedad privada. Y lo bueno es que, aun aceptando entrar en el juego de esos planteamientos, no son fáciles de sostener. ¿Acaso no se podría considerar que los ruidos y los gases que le entran a uno por la ventana constituyen un allanamiento de morada? ¿A la libertad y los derechos del automovilista no se le pueden oponer los del peatón? ¿O es que para tener «libertad y derechos» hace falta tener detrás un trust?

Si pretender volver a los tiempos de la tracción animal, si va siendo hora, como sugiere el publicista alemán Steinbuch, de que dejemos de comportarnos ante el automóvil como los hindúes ante las vacas sagradas. El cáncer de pulmón, más que al tabaco, se debe a la contaminación atmosférica, y, como ha señalado la Academia Norteamericana de Pediatría, tampoco es ajena a las infecciones respiratorias, al asma, la fatiga, la pérdida del apetito e incluso de la vista, ni al retraso en el crecimiento

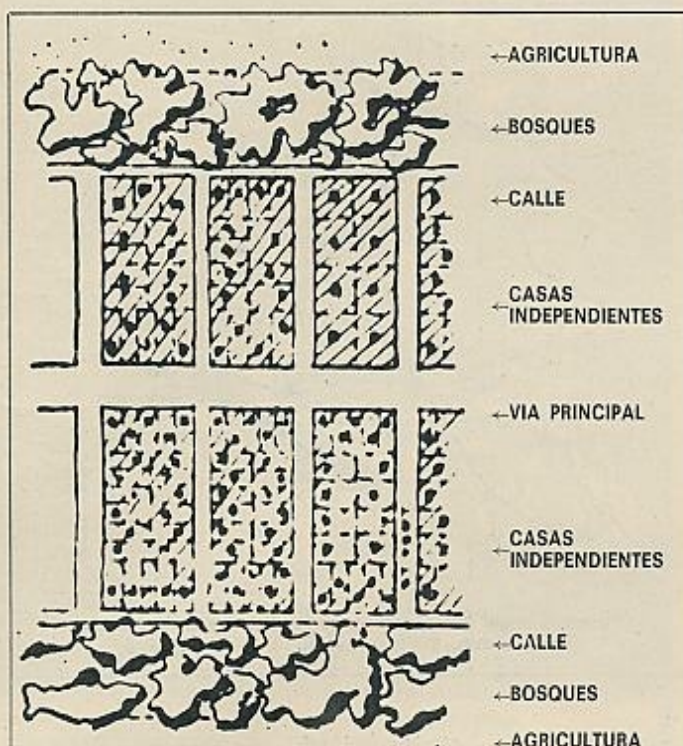
de los niños. Y la contaminación atmosférica se debe a su vez, en buena parte, al automóvil. En Alemania, según *Der Spiegel* (número 41 de 1970), el 40 por 100 de los productos tóxicos del aire proceden de los tubos de escape. Así, pues, pronto haya tal vez que escoger, si es que nos deja la gran industria, entre estas dos posibilidades: o no se da toda la prioridad al transporte individual, o se padece la contaminación colectiva.

No hay que creer, por otra parte, que basta con cambiar la producción de coches por la de autobuses para resolver el problema del transporte colectivo en las ciudades. En esto también juega su papel la estructura viaria y la forma de la ciudad. Es más, hoy se afirma, siguiendo a Soria y Mata, que «la forma que vaya a tomar la ciudad depende de algunos supuestos fundamentales que se hagan sobre el transporte», y también se afirma la recíproca, o sea, que el transporte se puede usar «como un elemento que sirva para dar forma a la ciudad» (Brian Richards, *New movement in cities*, 1966). Para establecer un sistema eficaz de

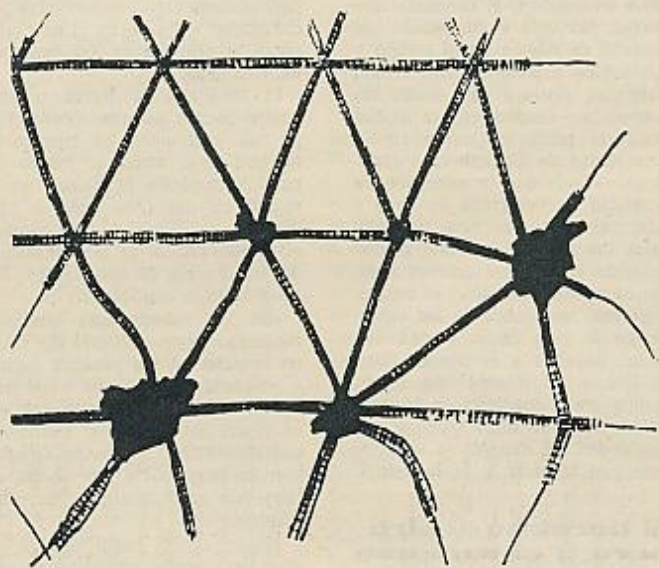
LINEAL

transporte público, la forma o ciudad lineal ofrece ventajas indiscutibles, pues fue concebida justo para eso. Podríamos caracterizarla como una cinta o banda de casas, jardines y centros comunitarios de toda índole dispuestos a ambos lados de un eje, **recto o curvilineo**, por el que circulan diversos medios de transporte —superficiales, subterráneos o aéreos— y bajo el cual se disponen fácilmente todas las canalizaciones que hagan falta. Aquí se ha supuesto, al hablar de banda o cinta, que el ancho en una ciudad lineal es sensiblemente menor que el largo, pero caben también definiciones más amplias. Uno de los fundadores de la **English Linear Cities Association**, William Drury, escribía en su folleto **Linear Cities the Streamline Towns of the Future** (Londres, 1933): «Hay que hacer notar que la ciudad lineal no tiene necesariamente por qué ser más larga que ancha. Se le llama lineal porque se halla en una línea de comunicación y porque este hecho provoca la tendencia hacia la linealidad en la forma de la ciudad si la única consideración a tener en cuenta es la comunicación fácil. Una ciudad cuadrada o redonda resulta lineal, en este sentido, si tiene una vía axial que la atraviesa completamente sobre la que no se admiten corrientes de tráfico que la crucen, y si todas las demás calles se basan en esto».

Hoy, en la zona central de una gran ciudad, con medios de transporte mucho más perfectos que los del siglo pasado, no se alcanza muchas veces una velocidad media mayor que la de un coche de caballos. Esta realidad que tantos padecemos, también nos hace recordar el planteamiento de Soria y Mata, en el que late la sugerencia de que a nuevos medios de transporte debieran corresponder nuevas formas de ciudades. Y lo triste de esta realidad es que los nuevos y modernos medios de locomoción nos permitirían plantear los problemas de comunicación no en términos de distancia, de espacio, sino de tiempo. Puede no importar mucho vivir a treinta kilómetros de un determinado lugar, el de trabajo por ejemplo, y, en cambio, sí importa bastante que uno tarde más de treinta minutos en llegar a ese lugar. En la planificación lineal, las distancias representan un problema secundario, pues el transporte colectivo, e incluso el individual, a lo largo de vías axiales sobre las que el movimiento es fluido y no sufre interrupciones por corrientes de tráfico transversales, puede llegar a ser lo eficaz que haga falta.



Esquema de la ciudad lineal, según Soria y Mata, mostrando la vía principal, calles paralelas y transversales, casas separadas entre sí con huerto o jardín, franjas de arbolado y zonas de agricultura, ya en el límite.



Concepción triangular de ciudades lineales, según Arturo Soria y Mata. Los núcleos negros constituyen las ciudades antiguas concéntricas, y se unen entre sí mediante lineamientos urbanos; en las áreas triangulares determinadas por ellos, se sitúa la agricultura, industria y demás elementos productivos.

Si por un lado, al pasar de la ciudad concéntrica o ciudad punto, como bautizó Soria y Mata a las ciudades existentes, a la ciudad lineal, se resuelven con mayor facilidad los problemas de transporte, abastecimiento e infraestructura urbana, por otros se producen también cambios notables e importantes que muestran cómo no fue una elección arbitraria la de destacar, entre las innumerables necesidades urbanas, la del transporte y subordinar a ella la forma de la ciudad, obteniendo como resultado la ciudad lineal.

La triangulación lineal

Soria y Mata, al concebir la ciudad lineal fluidificando la forma de la ciudad concéntrica, hace saltar el marco urbano tradicional para integrarlo en la región. Como dice muy acertadamente el profesor George R. Collins, la ciudad lineal «es planificación regional, no construcción urbana, ni en dimensión ni en intención». Y aún más, esa escala urbana planetaria, esa ecuménopolis sobre la que tanto habla el urbanista griego Doxiadis, fue vislumbrada también por Soria y Mata cuando escribía en 1882 sobre una ciudad «de la longitud que fuere necesaria, entendiéndose bien, de la longitud que fuere necesaria, tal será la ciudad del porvenir, cuyos extremos pueden ser Cádiz y San Petersburgo, o Pekín y Bruselas».

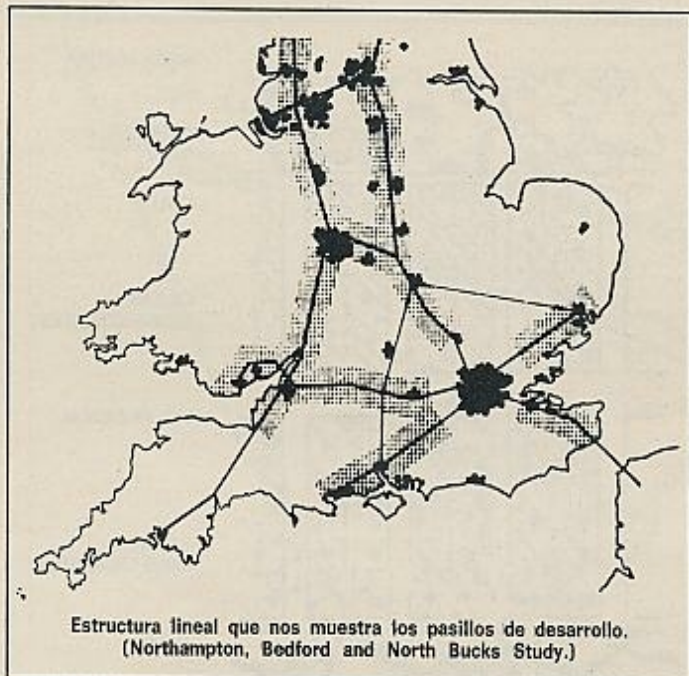
Dado que el crecimiento de una ciudad es un fenómeno natural y por lo visto inevitable, propuso que en vez de dejar extenderse a las concentraciones urbanas de un modo arbitrario, en mancha de aceite, por ejemplo, se dirigiera y encauzara ese crecimiento de modo ilimitado por medio de franjas lineales que partieran radialmente del centro y que dejaran entre sí espacios verdes y libres para dedicarlos a escuelas, parques, jardines o agricultura y en los que, mediante disposiciones legales estrictísimas, se prohibiera todo tipo de negocios que pudieran quitar a esos terrenos su carácter de pulmones de la ciudad concéntrica.

Bien porque el crecimiento natural de las ciudades se encauce según ciudades lineales, bien porque de entrada se planifique unir entre sí ciudades existentes mediante ciudades lineales, se llega a la idea de la triangulación lineal, formada por triángulos cuyos vértices son ciudades concéntricas y cuyos lados son ciudades lineales. El interior de estos triángulos puede tener diversos usos. Cabe dedicarlo a la agricultura de manera que surta de algunos alimentos de primera necesidad a los habitantes de

LA CIUDAD

las ciudades circundantes. Cabe disponer industrias, separadas de las viviendas por medio de una franja verde, que proporcionen trabajo a los pobladores de la zona. Cabe un uso mixto y cabe, por fin, establecer la industria —en vez de ponerla en el interior— a lo largo de las ciudades lineales. Es lo que Le Corbusier llamó ciudades lineales industriales. En la Carta de Atenas —en la que intervino decisivamente Le Corbusier— leemos: «Las industrias deben trasplantarse a lugares de paso de materias primas, a lo largo de las grandes rutas de agua, de tierra o de hierro. Un lugar de paso es un elemento lineal. Por lo tanto, las ciudades industriales, en vez de ser concéntricas, serán lineales». El arquitecto ruso Bertold Lubatkin —en Rusia, por los años treinta, la ciudad lineal tuvo muchos partidarios, y, por ejemplo, Stalingrado se construyó según un plan lineal de Miliutin— hacia el mismo planteamiento cuando en 1933 escribió que la industria se debía extender «a lo largo de las líneas ferroviarias, que harán las veces de cintas transportadoras, comenzando con la materia prima para finalizar, a través de etapas sucesivas, con el producto manufacturado». A Soria y Mata tampoco se le habían escapado las posibilidades que para la industria ofrecía el instalarse a lo largo de ejes de comunicación, y estaba convencido de que las ciudades lineales llegarían a formar «en el mapa de España y en el del mundo todo una inmensa triangulación. Nos lo dice esa fe, de antiguo conocida, que han debido sentir los apóstoles y profetas de todas las causas».

Conviene señalar que la ciudad lineal no se concibe ni como panacea universal, ni como realidad antagónica de la ciudad concéntrica, pretende ser sólo su complemento. No trata de ir en contra de la ciudad actual, sino de impedir, en la medida de lo posible, que la vida urbana desaparezca por concentración y el campo languidezca por abandono. La emigración del campo a la ciudad plantea un doble problema: el de la casa que existe y se abandona (en el pueblo) y el de la que no existe y se busca (en la ciudad). Una manera de evitar que la gente del campo venga a la ciudad es llevar la ciudad al campo, la ciudad y la industria para crear puestos de trabajo que absorban la mano de obra sobrante de la agricultura. Parece más fácil y racional proceder a una triangulación lineal que evite el despoblamiento de media España, que traer a las gentes de campo creándoles nuevos barrios —en



Estructura lineal que nos muestra los pasillos de desarrollo. (Northampton, Bedford and North Bucks Study.)

el mejor de los casos y suponiendo que no vayan a parar a las chabolas—, que darles trabajo y que insertarles bruscamente en una sociedad distinta y a veces hostil. Las ciudades lineales podrían ser el cordón umbilical que uniese al campo con lo que vulgarmente se llama civilización, el conducto que llevase esa vida y animación que se echa de menos en el campo y que induce a emigrar. Esto lo han visto con claridad casi todos los que se han ocupado de la ciudad lineal. El profesor Collins, de la Universidad de Columbia, lo explica así: «Dado que la extensión de la ciudad en desarrollo se lleva a cabo según una anchura limitada, todos los puntos de dicha ciudad quedarán en próxima confrontación con el paisaje natural; y el campo, a su vez, participará de las ventajas de la vida de la ciudad moderna, llegadas a él por un pasillo lineal». El interés que desde tiempo atrás despierta la triangulación lineal se debe quizá a esa posibilidad de integrar la vida urbana con la rural y la industrial.

El derecho al aire puro y el racismo económico

Ni que decir tiene que al adoptar la ciudad una forma lineal se palián notablemente los problemas de contaminación y sanidad. La forma concéntrica lleva, en cierto modo, a la concentración de capi-

tal, a la concentración de las personas y a la subsiguiente concentración de los productos nocivos y tóxicos en la atmósfera. La forma lineal facilita un poco aquello por lo que abogaba Soria y Mata en una conferencia: la «repartición equitativa de la atmósfera», a lo cual atribuía cierta importancia por considerar «el derecho al aire puro como el primero de los derechos individuales».

El modificar la forma urbana, aparte de que permite abordar mejor los problemas de transporte, de que haga saltar el marco urbano y zambulla la ciudad en la región, de que cree mejores condiciones ambientales, trae consigo el cambio radical en la distribución de los precios de los solares. Soria y Mata lo explicó así:

«En las monstruosas ciudades modernas, obra instintiva del rebaño humano en los pasados siglos, y aceptada sin reflexión en el presente, el precio más alto está en el punto céntrico... y desciende paulatinamente, siguiendo círculos concéntricos, hasta las tierras de labor sin vestigio alguno de urbanización».

«En la ciudad lineal, que no es obra de instinto, sino producto del cálculo y de la reflexión», el precio más alto no estará en un sólo punto, sino en una línea de extensión indefinida y, por lo tanto, niveladora de los precios, y éstos disminuirán rápidamente a medida que se separen de los carriles a

lo largo de las calles transversales, o sea, en vez de círculos concéntricos, por líneas paralelas a la vía férrea, que es la columna vertebral del nuevo organismo».

«En la ciudad lineal, merced a esta brusca transición de precios de los terrenos, ricos y pobres vivirán juntos...» (el subrayado es nuestro).

El sistema de construir barridas destinadas exclusivamente a los obreros, esto es, alejándoles con la aparente intención de mejorar su estado, pero de hecho poniendo entre los «infortunados» y los «afortunados» la mayor distancia posible, no es más que una manifestación más del racismo económico imperante, del racismo económico que viene impuesto por la variación del valor de los solares urbanos según círculos concéntricos.

El marco urbano. Del urbanismo totalitario al urbanismo libertario

Actualmente se oye hablar bastante sobre la conveniencia de que la ciudad sea flexible, de que se tenga en cuenta el factor cambio, de que a la hora de planificar se piense que en el futuro se pueden presentar necesidades, situaciones y costumbres distintas de las previstas. Hasta cierto punto esto es la reacción contra una interpretación excesivamente rígida de la Carta de Atenas, contra ese urbanismo totalitario en el que hasta los más mínimos detalles, desde los arquitectónicos a los paisajísticos, se fijan de antemano. En el artículo de D. A. Bull, «New town and town expansion schemes» (The Town Planning Review, octubre de 1967), en el que se hace un estudio sobre las memorias de diez planes para nuevas barriadas y nuevas ciudades inglesas, se afirma, por ejemplo, que «el factor más importante que se ha tenido en cuenta en todas las memorias es el de la necesidad de flexibilidad en la planificación de zonas urbanas de nueva planta» y que «es importante que la estructura urbana no posea una forma tan rígida que obstaculice la marcha del progreso».

Por otra parte, al estudiar las realizaciones de ese urbanismo totalitario, determinista y pretendidamente científico que, en general, hemos padecido hasta ahora, se observa, como apunta Françoise Choay, que a partir de unas mismas necesidades, de unos mismos datos, de unas mismas condiciones geográficas, económicas y políticas, unos urbanistas hacen una ciudad jardín de baja densidad, otros

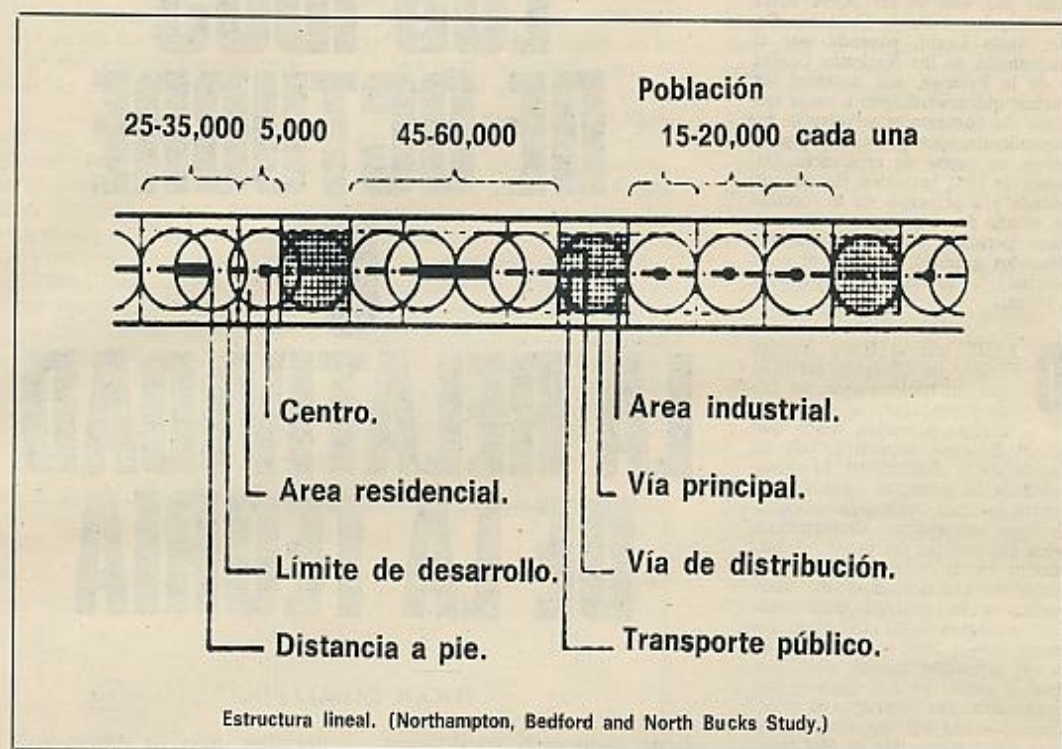
LINEAL

una ciudad futurista y los de más allá una ciudad superconcentrada. O sea, no existe una relación unívoca entre los datos y necesidades de partida y el resultado a que se llega teniendo en cuenta aquéllas.

La consideración del factor cambio lleva a un urbanismo libertario y aleatorio en el que sólo se fije lo estrictamente necesario, en el que sólo se fije lo que podríamos llamar un marco urbano. El hecho de que los datos y análisis que se reúnen antes de planificar puedan ser todo lo exactos y científicos que se quiera, pero que el resultado a que se llega depende del urbanista que se haga cargo de la tarea, abona también la conveniencia de no caer en un urbanismo totalitario y determinista, pues resulta absurdo pretender fijar hasta los detalles cuando ni la concepción global es indiscutible.

Y por aquí hemos llegado al último punto que en relación con las ideas fundamentales de la ciudad lineal quisiéramos tocar. Y es el de que en la planificación lineal no se esboza más que un marco urbano. Como observa muy sagazmente el profesor Collins, «a despecho de los dibujos con los que el artista haya pretendido presentar su idea, la planificación lineal es primordialmente un esquema, un proceso, un sistema y no una realidad física o arquitectónica». Nada dice, en general, respecto del estilo o del exacto emplazamiento de los edificios, ni sobre la forma o escala de los espacios urbanos; es a-estética. «O sea, los detalles se dejan a la iniciativa de cada cual, al lugar, a las circunstancias particulares». «La verdadera fuerza del esquema de Soria —añade Collins— descansa en su carácter abstracto, sistemático y versátil. En esto se parecía a Cerdá, que insistía en que lo suyo no tenía que ver con los detalles materiales, sino con la dinámica del organismo en funcionamiento que es la sociedad».

Se ha señalado la presunta incompatibilidad de la ciudad lineal con el «sentido de densidad y unidad física que constituye la naturaleza real de las ciudades». A esto cabría contestar con algunas observaciones. La primera es la de que la ciudad lineal, más que para crear un medio ambiente, está concebida como fórmula para resolver o paliar una serie de problemas de carácter general. Las teorías lineales sólo ofrecen un marco urbano y, por lo tanto, igual cabe concebir una ciudad lineal con zonas más densas que otras, destinadas a servicios, al ocio y a la convivencia, que una ciudad lineal de viviendas unifamiliares rodeada cada una de su jardín. Ese «carác-



ter abstracto, sistemático y versátil» del linealismo le hace compatible con cualquier diseño, con cualquier distribución de volúmenes y con múltiples enfoques sociológicos y económicos. La palabra lineal, por otra parte, no debe sugerir una forma recta, independiente del lugar en que se planea. La ciudad lineal es una ciudad cuya forma vendrá dada por los accidentes geográficos y su eje será una recta o una línea curva.

Además, cuando se contraponen a la ciudad lineal la animación y el encanto de las grandes ciudades —que nadie pretende ignorar—, se suele olvidar que la ciudad no es sólo lo que se ve al resplandor de los anuncios de neón, sino también los suburbios con sus chabolas, favelas, callampas o barracas y los barrios al estilo del Gran San Blas o de las Unidades Vecinales de Absorción. Y por el otro extremo, si es cierto que a la gente le gusta ir a las Ramblas en Barcelona o a la Gran Vía en Madrid, no es menos cierto que una cosa es gozar de la animación de la Gran Vía y otra es padecerla viviendo en ella, durmiendo y trabajando en cuarto con ventana sobre la misma.

En el artículo sobre las nuevas ciudades inglesas a que antes hicimos referencia se señala que «en nueve de las diez memorias con-

sideradas, la forma de desarrollo que se propone es alguna clase de estructura lineal con facilidades agrupadas a lo largo de un eje de movimiento». Los autores de los proyectos consideran que las ventajas de la forma lineal «pesan considerablemente más que las desventajas». Entre éstas apuntan la de que «se podría perder la identidad de las comunidades», aunque a continuación se observa que eso «se puede evitar mediante un cuidadoso diseño». Esto es, al marco lineal hay que agregarle los detalles que creen el medio ambiente, que den identidad clara a cada una de sus partes, que faciliten la convivencia, etcétera. Este enfoque de la ciudad lineal como simple marco urbano, cuyo interior se puede rellenar de muy diversas maneras, deja abierta en el terreno teórico una serie de cuestiones. Dado un marco, ¿es imposible resolver los problemas del medio ambiente? ¿Es absurdo resolver, por un lado, los problemas funcionales y por otro los sociológicos? ¿Facilita la solución de los últimos empezar por la resolución de los primeros mediante un marco urbano adecuado? La respuesta habrá que buscarla posiblemente en la práctica; en alguna de las ciudades lineales que se planean en el extranjero.

El papel que en el siglo pasado jugó la reforma agraria lo puede

jugar en una sociedad como la nuestra, en la que la mayor parte de la población se arraíma en ciudades, la reforma urbana. Va siendo hora de plantear el urbanismo como una reivindicación, como uno de los derechos indiscutibles del hombre. Los problemas urbanos no hay por qué delegarlos en manos de otros —de los técnicos, de los burócratas, de los capitalistas—, conciernen a todos los que los padecen. Ciertamente que los problemas de la ciudad no se pueden resolver con la intervención bien intencionada de uno o dos particulares, pues hay puntos claves —como la propiedad privada del suelo urbano o la planificación regional— que hay que abordar desde el Estado o el municipio. Ahora bien, afirmar esto sin más es inducir a la gente a esperar el santo advenimiento, y mientras los particulares no se interesen por los problemas urbanos que padecen y no dispongan de una mínima cantidad de elementos de juicio, no será posible pensar en un urbanismo libertario y aleatorio como alternativa al urbanismo totalitario y determinista actual. ■ ARTURO SORIA Y PUIG.

(Próximo número: «¿QUIENES DICTAN LOS PLANES DE URBANISMO? EL CASO DE LA CIUDAD LINEAL MADRILEÑA».)