

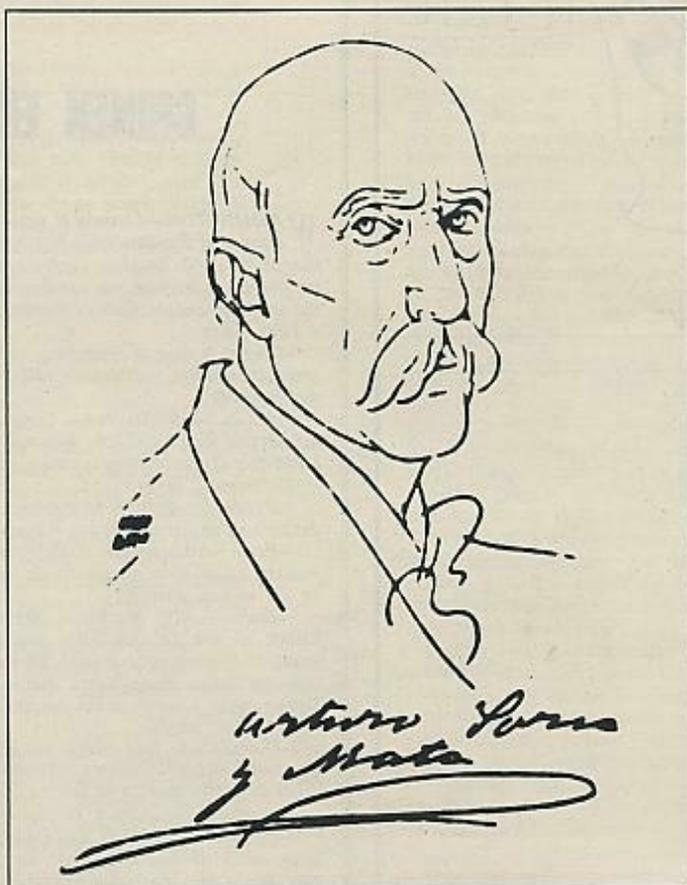


EL CASO DE LA CIUDAD LINEAL MADRILEÑA

AUNQUE Soria y Mata no llegara a escribir ningún tratado monumental al estilo de las mil y pico páginas de la *Teoría General de la Urbanización* (1867), de Ildefonso Cerdá, ni contara para la difusión de sus ideas con el apoyo estatal —como ocurrió en Inglaterra con la ciudad jardín de Howard—, ni con el de ninguna organización, lo cierto es que el linealismo se ha infiltrado en los medios profesionales de los más diversos países, y hoy la ciudad lineal, además de tomarse como una propuesta teórica más o menos curiosa, es considerada incluso como punto de partida en numerosas realizaciones urbanísticas.

Precisamente debido a ese «carácter abstracto, sistemático y versátil» de las teorías urbanísticas de Soria y Mata a que aludíamos en el artículo anterior, estas teorías se han aplicado y entendido de muy diversas maneras. Hay desde el intento de síntesis de la ciudad jardín con la ciudad lineal (González del Castillo y Benoit-Lévy), hasta las concepciones futuristas que proyectara el grupo de Kenzo Tange para Tokio (1960) o el plan de Pampus, hecho por Van de Broek y Bakema (1965), en los que se recurre a megaestructuras. El profesor Collins, en un intento de clasificación de los abundantes y variados planes lineales propuestos hasta ahora, señaló los siguientes tipos: planificación según un único eje, planificación para la producción, planificación lineal mixta (las que asimilan elementos ajenos), retículas regionales, descentralización lineal y megaestructuras lineales. Si, como escribe Collins, en los años treinta aparecieron gran cantidad de propuestas lineales, en la última década «se han dado más proyectos lineales que en todos los años pasados, y parte de nuestro pensamiento urbanístico más avanzado se ha desarrollado en este sentido».

La popularidad de los planteamientos lineales en los años treinta se debe, en gran medida, al urbanista francés Georges Benoit-Lévy, y del auge de los últimos años es en buena parte culpable el tantas veces citado profesor norteamericano George R. Collins. Benoit-Lévy tradujo al francés folletos redactados por Soria y Mata y algunos de sus colaboradores, hizo propuestas lineales para París y Londres, entró en contacto con los urbanistas rusos de los años veinte y treinta, fundó, en 1929, la *Association Internationa-*



le des Cités Linéaires, intervino decisivamente en la fundación de la *English Linear Cities Association* (ELCA) e incluso después de la segunda guerra mundial ha seguido escribiendo y moviéndose. Collins, por su parte, es autor de los primeros estudios serios sobre la vida y la obra de Soria y Mata y sobre la planificación lineal en el mundo. Estos trabajos, muy minuciosos, documentados y ciertos, se han publicado en algunas de las revistas más prestigiosas del mundo y han tenido gran repercusión, entre otras razones, al precisar y exponer el origen de muchas ideas que flotaban en el ambiente y que no se sabía muy bien de dónde venían. No hace mucho publicó, en colaboración con Carlos Flores, el libro *Arturo Soria y la Ciudad Lineal* (Revistas de Occidente, 1968), que es de donde proceden las citas de Collins que hemos reproducido en estos dos artículos.

Recientemente, las ideas centrales de la ciudad lineal, además de gozar de relativa aceptación en medio mundo, empiezan a recibir un espaldarazo de nueva índole. En Israel, según explica Erika Spiegel en su libro *New Towns in Israel*, tras el moderado fracaso de un buen número de ciudades de nueva planta, inspiradas hasta cierto punto en los principios de la ciudad jardín, se ha pensado que las ciudades, en lugar de tener un punto central, debieran poseer un **centro lineal**. En Francia, una publicación del Centre de Recherche d'Urbanisme, de 1 año 1967, da cuenta de un estudio sobre nueva tipología urbana, en el que se partía de la hipótesis de que el funcionamiento de las ciudades está estrechamente ligado a los desplazamientos de los habitantes por medios mecánicos y de que el factor determinante del planeamiento es la compatibilidad entre la estructura urbana y los medios de transporte. El resultado de esta investigación es el de que al examinar la conveniencia de restaurar el transporte colectivo sobre la vía reservada exclusivamente al mismo, se desemboca en el planteamiento de tres modelos urbanos para ciudades nuevas, de los cuales dos eran lineales. El arquitecto Fernando de Terán, que es quien recoge este dato en el folleto que publicó en 1968 sobre la ciudad lineal, comenta al respecto: «Es interesante llamar la atención sobre estos resultados de la investigación del centro francés, puesto que ya no se trata de instituciones imaginativas, sino de investigaciones llevadas a cabo sobre

¿QUIENES DICTAN LOS PLANES DE URBANISMO?



Pasado y presente de la Ciudad Lineal. Entre estas dos fotografías —medio siglo—, a Madrid se le ha evaporado todo un Retiro...

una base lo más objetiva posible, aunque llena aún de limitaciones optativas».

¿Fue la Ciudad Lineal madrileña una simple «operación financiera al servicio de un capital privado?»

Aparte de la buena maña que se diera Soria y Mata en la difusión de sus ideas, hay que reconocer que éstas hubieran tenido menor repercusión en el mundo si él no se llega a embarcar en la

empresa de llevarlas a la práctica, construir la Ciudad Lineal madrileña y fundar una revista para dar cuenta de la marcha de la misma. Por otra parte, conviene separar claramente sus teorías lineales de esta realización concreta de las mismas, condicionada por la época, las circunstancias locales y las dificultades económicas. Esto tampoco quiere decir que la Ciudad Lineal madrileña carezca en sí misma de interés. Al contrario, aparte de ocupar un lugar importante en la historia del urbanismo, fue un ensayo sumamente instructivo en no pocos aspectos. Ocurre, además, que hoy es un barrio de Madrid con graves problemas pendientes.

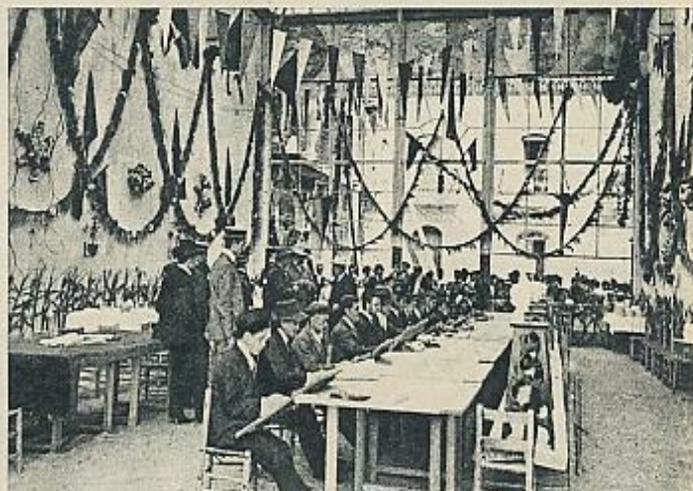
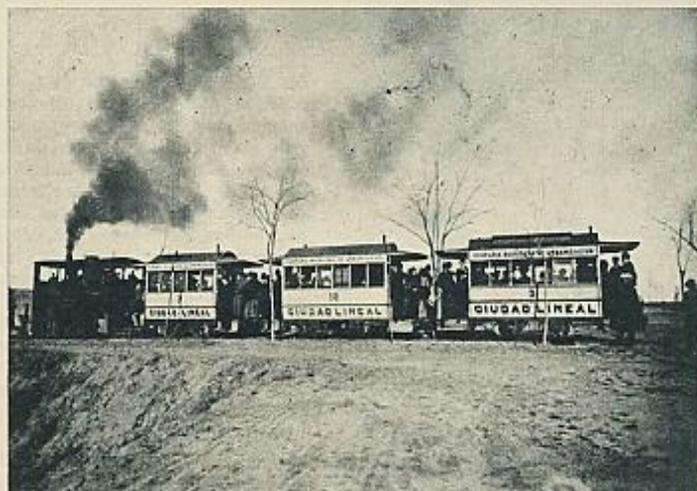
Desde la perspectiva de nuestros días, después de tantos sucesos al estilo de la Nueva Esperanza o San Rafael, y a la vista de tantas urbanizadoras, promotores e inmobiliarias que se dedican a explotar, con el mismo criterio mercantil con que se explota una mina, una de las necesidades humanas más elementales: la de tener una vivienda decente, la Ciudad Lineal que construyó Soria y Mata en Madrid puede parecer, al menos al ya citado Terán se lo parece, una simple «operación financiera al servicio de un capital privado». Sería cuestión de matizar. Por lo pronto, Soria y Mata pensaba que el anonimato bajo el que se escudan las sociedades anónimas es

especialmente indicado para los manejos turbios: «La condición anónima de los valores públicos y de los títulos al portador de las sociedades mercantiles e industriales es un instrumento prodigioso de inmoralidad, Merced a ella, bandas negras de infames especuladores invaden una nación; sin moverse de su escritorio, la saquean, arruinan y destruyen, alterando precios y cambios..., y todo esto en silencio, en la sombra». Consecuentemente con esta opinión, Soria y Mata intentó que la Compañía Madrileña de Urbanización (CMU), empresa que fundó en 1894, con el fin de construir la Ciudad Lineal, no fuera una sociedad anónima más. En un boletín de suscripción de la CMU, Soria y Mata escribía que en los estatutos de la sociedad se introducía la innovación de «fundar todos los actos de la administración social en un régimen de publicidad extraordinario por lo minucioso, imprimiendo, mensualmente por lo menos, y noticiando a los accionistas y al público, por medio de la prensa, los acuerdos del Consejo, los precios y calidades de los artículos comprados o los nombres de los fabricantes y proveedores, la cuenta de caja, con expresión detallada de todos los ingresos y pagos; en una palabra, de manera que no haya nada oculto ni para los interesados, ni para las autoridades, ni para la prensa...».

La exacta publicidad de la gestión, de los gastos y de los beneficios provocó la hostilidad de importantes núcleos financieros madrileños. Soria y Mata solía decir en su vejez que nada le había costado tan caro ni le había creado tantos odios y problemas con acreedores y deudores como el hecho de ventilar públicamente, en la revista de la Ciudad Lineal, todas las cuentas.

Por otra parte, los fines que perseguía la empresa que fundó estaban lejos de ser meramente lucrativos. Los terrenos y las casas con huerto o jardín que se construyeron en la Ciudad Lineal se hallaban al alcance de los bolsillos más modestos. Soria y Mata opinaba que un solar de la Ciudad Lineal, que en aquel entonces casi estaba en pleno páramo, podía competir con cualquiera del centro, siempre que se le dotara de buenos medios de locomoción. Por una cuota igual o análoga al arriendo que por aquel tiempo se pagaba en Madrid por un piso, podía el inquilino trasladarse a la Ciudad Lineal en calidad de propietario de una casa y un jardín. No es que se tratara de una em-

EL CASO DE LA



Cuatro estampas retrospectivas, de la Ciudad Lineal. 1. El conmovedor trenecito se dirige a la Ciudad Lineal, entonces casi

presa filantrópica que ponía al alcance de los obreros casas y terrenos; es curioso constatar que entre los primeros accionista de la CMU había siete dependientes de comercio, tres mecánicos, dos carpinteros, dos oficiales de sastre, dos impresores, dos estudiantes y un tornero, un alfarero, un portero, un maquinista, un panadero, un vidriero, etc., además de numerosos comerciantes y empleados. Por la otra punta social vemos desde el obispo de Puerto Rico a escritores festivos, como Vital Aza y Ramos Carrión, pasando por ingenieros, industriales, diplomáticos, políticos, periodistas —Alejandro Lerroux—, marqueses, etc. Si bien participaban personas acomodadas, brillaron por su ausencia las que aportasen grandes sumas de capital, y Soria y Mata, por su parte, procedía de una familia modesta, no tenía fortuna particular y tampoco contaba con simpatías ni influencias en los medios políticos y financieros de la Restauración, seguramente por su condición de republicano.

Aunque no sea esta la ocasión de contar con minuciosidad la historia de la Ciudad Lineal madrileña, si quisiéramos insinuar que en ella hubo una heterogénea y extraña mezcla de gentes de la más diversa condición y procedencia, aglutinadas por un espíritu y un entusiasmo que hoy nos cuesta trabajo comprender, tal vez por haber sido algo específicamente decimonónico que apenas cabe encajar en los casilleros ideológicos actuales. Esto puede que lo reflejen, mejor que una larga disertación, algunas fotografías de la Ciudad Lineal.

El olvido de unas servidumbres perpetuas que constan en el Registro de la Propiedad

Aunque de la Ciudad Lineal que planeaba Soria y Mata tan sólo se hiciera realidad una pequeña parte, que tiene una longitud aproximada de cinco kilómetros, se habían comprado terrenos para prolongarla hasta Vallecas. A grandes rasgos, pues, estaba proyectada y en vías de realización una franja que iba desde Chamartín hasta Vallecas. La franja en cuestión ocupaba una respetable cantidad de metros cuadrados, alrededor de los quince millones! Lo que estos terrenos representan hoy en pesetas arroja una cifra astronómica, superior probablemente a los cien mil millones de pesetas; del orden, pues, de diez o más Matesas. Sin embargo, sobre buena parte de estos terrenos pesan unas servidumbres perpetuas muy particulares.

Por disposición de Soria y Mata, esos terrenos sólo se podían adquirir comprometiéndose a respetar nada menos que 33 cláusulas que constaban en el contrato. En ellas se fijaba, entre otras cosas, que «la altura máxima de los edificios destinados a viviendas no excederá de quince metros» (cláusula 19), que «la superficie construida no excederá de la quinta parte del total del lote» (cláusula 15) y que «ambas partes contratantes aceptan éstas (se refiere a las 33 cláusulas) para las sucesivas transmisiones de dominio, por sí y por sus sucesores y causahabientes» (cláusula 33). ¿Qué

perseguía Soria y Mata con estas servidumbres? El mismo lo explicó: «Las servidumbres perpetuas establecidos sobre los terrenos de la Ciudad Lineal pondrán un obstáculo a la monopolización de la propiedad territorial urbana en manos de algunos individuos que le dan un valor ficticio y la hacen subir de precio de una manera escandalosa. Ellas evitarán que se reproduzcan los azotes engendrados por la especulación a ultranza de que son víctimas la clase media y la clase obrera de nuestras grandes capitales... La Ciudad Lineal no es para uso de una minoría de favor; está destinada a todas las clases sociales...».

Estas servidumbres, que constaban en los contratos de compra y a las que era necesario someterse si se pretendía edificar en la Ciudad Lineal, son otra prueba de que los fines perseguidos por la empresa que fundó no eran meramente lucrativos, ya que perjudicaban a los intereses económicos de la CMU. Montar una red de tranvías para servir una zona en la que el número de habitantes por manzana no puede ser grande, precisamente en virtud de esas servidumbres, no es un gran negocio, y obstaculizar la libre venta de terrenos poniendo unas condiciones estrictas que limitan la explotación de los mismos, tampoco es una práctica precisamente habitual en las «operaciones financieras al servicio de un capital privado».

Dicen que uno de los pilares de la sociedad occidental es la propiedad privada, y que la única limitación que se puede aceptar en el uso de la misma es la de que

no se stente contra los derechos de los demás. Da la casualidad de que, en una sociedad que considera este principio como uno de sus pilares, la empresa que fundara y dirigiera un particular, Soria y Mata, consiguió reunir, en lo que en 1900 eran los alrededores de Madrid, cerca de 15 millones de metros cuadrados y, en vez de lanzarse a especular, se le ocurre congelar los precios de esos terrenos al imponer sobre ellos unas severas servidumbres perpetuas. Aceptando la propiedad privada, sólo podría esgrimirse algo en contra de esta medida en el caso de que con ella se perjudicara a los madrileños. De no ser así, un Estado de derecho no tendría más remedio que respetar esa medida. Veamos, pues, algunos de los efectos de la misma, por si hubiera resultado perjudicial.

En el libro *Datos acerca de la Ciudad Lineal*, editado por la CMU en 1911, se decía que su propósito era el «repoblar de árboles los alrededores de Madrid» y «construir... una extensa barriada, limpia y saludable, formada por casas aisladas, rodeadas de vegetación». Que la barriada era limpia y saludable lo prueba cualquier fotografía, y en cuanto a lo del arbolado, la *Guía de la Ciudad Lineal*, de 1930, señala que «el recuento de los árboles y arbustos plantados en fincas y calles actualmente vivos y frondosos no se ha hecho con detenimiento, pero puede asegurarse pasa de un millón de ejemplares», y más adelante añade que «a las calles corresponde aproximadamente la quinta parte». Supongamos que los autores de la guía fueran unos optimistas y que en vez de un millón de árboles hubiera unos

CIUDAD LINEAL



en pleno páramo. 2. Fiesta del Arbol, 1906; concurso de dibujo. 3 y 4. Interior y decorado del bar situado en la manzana 89.

seiscientos mil y que a las calles, en lugar de corresponderles una quinta parte del total de los árboles, les correspondiese tan sólo una sexta. Según esto, los árboles que había en las calles de la Ciudad Lineal eran cien mil. Eran, decimos, pues, según el último recuento del Ayuntamiento (Informaciones, 28-II-1970) y conforme a una «completísima catalogación de cada uno de los existentes», allí no quedan más que 1.115 árboles. Para establecer un punto de referencia y comparación respecto a la labor de repoblación que desarrolló en sus buenos años la CMU, no viene mal recordar que Haussmann, en sus Memorias, se manifiesta satisfechísimo y ufano porque al frente de la Prefectura del Sena, es decir, contando con poderosos medios estatales o municipales, había conseguido plantar 45.000 árboles en las calles de París. Soria y Mata, sin Estado ni municipio, plantó en lo que hoy es un simple barrio de Madrid más del doble. Luis Moya tenía razón al opinar, hace once años, que había «que conservar la vegetación no sólo en las veinte hectáreas que supongo tiene esta vía central (había de la calle Arturo Soria), sino en las calles y jardines que forman el conjunto, cuya superficie total arbolada debe ser parecida a la del Retiro». En efecto, en la Ciudad Lineal se ha evaporado un Retiro, o medio, que tampoco está mal. Toda una fenomenal zona verde que había aportado Soria y Mata a Madrid se ha ido a paseo, ¡si es que queda algún paseo por donde irse!

Cabe decir, pues, al margen de consideraciones históricas sobre la importancia de sus teorías, que la

labor desarrollada por Soria y Mata en Madrid —a costa de innumerables conflictos con el municipio y los caciques de la zona— no perjudicó a la capital. Unos particulares impusieron unas servidumbres que beneficiaban, o al menos no perjudicaban, a los intereses colectivos y que pretendían garantizar el desarrollo en Madrid de una zona verde, de una zona verde que admitía parangón con el Retiro. Resulta, sin embargo, que en los últimos años los actuales propietarios de la CMU, pese a que las servidumbres constan en el Registro de la Propiedad, niegan su existencia y el Ayuntamiento las ignora. Pero vayamos por partes.

Después de la guerra, la CMU pasó a manos de personas que nada tenían que ver con Soria y Mata. En 1940 fue a parar a las de Manuel Peraña Salvatella y, en 1947, a las de José Junquera Blanco. Impresiona, de entrada, la «considerable desmembración» que, según el profesor Collins, sufrió el patrimonio de la CMU en manos de sus nuevos propietarios. Hay que reconocer que la CMU es una compañía muy especial. En los años cuarenta cedía al Estado nada menos que veinticinco kilómetros del ferrocarril a Colmenar Viejo, que era de su propiedad y que siempre había explotado, con el fin de que éste lo utilizara en el trazado de la línea Madrid-Burgos, que se inauguraría casi treinta años más tarde. En los años sesenta vende al Ayuntamiento más de cien mil metros cuadrados (la calle Arturo Soria) por un precio de saldo, por un precio que, como poco, es cien veces inferior al usual en el mercado: a 23,10 pe-

setas el metro cuadrado. ¡Curiosa operación en este mundo tan materialista!...

En los últimos años se ha repetido hasta la saciedad en los periódicos que la Ciudad Lineal era una zona olvidada. A primera vista puede que sí. Pero uno piensa que, si bien es normal olvidar un paraguas, no resulta ya tan fácil olvidarse de la existencia de una sabrosa cantidad de metros cuadrados, y menos que tan sorprendente amnesia la sufran los mismísimos propietarios. Pero la CMU no tenía sólo terrenos, que no eran pocos (en la Memoria de la CMU de 1929 se dice que disponían de la cantidad de 9.102.160,82 metros cuadrados para la venta y que en esta cifra no se incluían 1.789.929,74 metros cuadrados de calles y servicios); poseía, además, varias líneas de tranvías y el ferrocarril de Colmenar Viejo, más 150 kilómetros de tendidos eléctricos propios, más... etcétera, etcétera. Si se nos hace cuesta arriba pensar que la desmembración del patrimonio de la CMU y el consiguiente aspecto desastroso que presenta hoy la Ciudad Lineal sean casuales o producto del olvido, hay que reconocer, aunque nos cueste trabajo, que el presidente de la CMU, don Manuel López Sainz, sí parece haberse olvidado de la existencia de las servidumbres. A raíz de un artículo que apareciera en el diario Madrid (1-XII-1966), con el expresivo título de «¿Se respetarán las servidumbres establecidas en los terrenos de la Ciudad Lineal?», hizo unas declaraciones en el mismo periódico (8-XII-1966), en las que afirma rotundamente que «no exis-

te ninguna servidumbre de este tipo (se refiere a limitaciones en cuanto a la construcción de edificios) sobre los terrenos de la Ciudad Lineal».

Rumor de hojas

Coincidiendo con este olvido, los anuncios que aparecen en la prensa madrileña insinúan a gritos desde hace unos años lo que se ha insinuado en más de una ocasión: que la Ciudad Lineal está a punto de convertirse, o que se convirtió ya, en una «apetitosa presa especulativa». En ellos se habla de conjuntos residenciales en la Ciudad Lineal, donde sólo se oye «rumor de hojas», de «el piso de un sueño», de «el piso que su familia se merece», de «maravillosos pisos en la nueva avenida de Arturo Soria», «en la dirección por donde se expansiona la ciudad, en continua revalorización» y «situados donde Madrid se valoriza».

Y así llegamos a finales de 1966, en que se anuncia un nuevo plan de ordenación para la Ciudad Lineal. Desde un principio se vio las posibles repercusiones especulativas de las medidas que se adoptaran, a no ser que se pusiera un exquisito cuidado en evitarlo. El actual subdirector general de Ordenación Urbana, Fernando de Terán, escribía en Ya (22 de marzo de 1967) un artículo sobre el tema (recogido luego en un folleto que publicó en «Ciencia Nueva»), en el que decía: «Suponiendo que detrás de la anunciada urbanización no estén ya previstas algunas novedades por ahora no divulgadas, cabe considerar la iniciativa mu-

nicipal como una lotería benéfica que revaloriza un sector de propiedades privadas... La consecuencia inmediata es la construcción intensiva en esas zonas (habla de las situadas a ambos lados de la calle Arturo Soria), y los peligros, también inmediatos, son la especulación, las presiones, tan difíciles al parecer de resistir, para conseguir una mayor edificabilidad y, finalmente, la congestión». La especulación que provocó el nuevo plan parcial de ordenación de la Ciudad Lineal, aprobado, entre tanto, el 27 de febrero de 1970, se refleja claramente en la Memoria de la CEA (cuyos estudios se demolieron en agosto de 1970), que reprodujo Informaciones (26 de junio de 1970): «Durante todo este ejercicio hemos estado pendientes de la promulgación de las nuevas Ordenanzas Municipales de la calle de Arturo Soria, donde están enclavados nuestros estudios, sin que hasta el momento actual se hayan puesto las mismas a información pública. Esperamos que esto se haga seguidamente y en breve podremos estar en condiciones de enajenar nuestros terrenos para proceder a la liquidación de la sociedad». En la misma Memoria se dice que los estudios estaban desmantelados «por haberse acordado la no utilización de los mismos para la realización de películas cinematográficas». ¿Para qué irán a utilizar esos terrenos?

Depende de ese nuevo plan parcial de ordenación de la Ciudad Lineal, universalmente alabado cuando se dio a conocer. Un periódico, en su entusiasmo, llegó a decir que «será una reactualización del proyecto que el propio Arturo Soria habría hecho hoy». ¿Es que acaso se iba a hacer una chapuza, cuando la Ciudad Lineal, como apunta la misma Memoria de la Gerencia de Urbanismo, ofrece «importancia a nivel universal»? En teoría, no; pero la lectura detenida de esta Memoria, que no parece haber leído nadie, nos da la respuesta. Oigamos ahora otro «rumor de hojas».

«Madrid carece en este momento, y esto es muy grave, de una orientación y de directrices de todo tipo, claramente establecidas con respecto a su desarrollo y crecimiento». Esto en general. En el caso concreto de este plan, «se ha echado en falta la ayuda de asesores "externos", de los que no faltan figuras de talla mundial, que hubieran prestado su valiosa colaboración. Circunstancias que escapan de esta presentación han hecho imposible esta colaboración que, sin lugar a dudas, hubiera dado lugar a frutos provechosos.



Grupo de Kenzo Tange. Proyecto de ciudad lineal a través de la bahía de Tokio. Los trazos oblongos representan el sistema de superautopistas; el núcleo central está constituido por edificios comerciales y administrativos; las unidades residenciales se extienden por la bahía a partir del núcleo central.

Una vez más, un asunto que merece la mayor consideración deja pasar (la) oportunidad de un tratamiento más completo». Respecto a la información de que se ha dispuesto, la Memoria es tajante: «En términos generales, la información, que es elemento básico fundamental e imprescindible para el estudio de todo Plan de Ordenación, ha sido en el presente estudio terriblemente deficiente, como se podrá comprobar a través de los siguientes apartados. Esta circunstancia, que puede ser un tanto subsanable en Planes de poca envergadura, es grave en casos específicos, como en el presente». Esta carencia de información se puede desglosar en diversos apartados. Uso del suelo: «Para la redacción del Plan se ha carecido absolutamente de una información metódica sobre los actuales usos del suelo en la zona». Estado de edificación: «De igual manera se ha carecido absolutamente de este tipo de información». Estadísticas: «Esta parte de la información ha sufrido análogas circunstancias a las ya indicadas en 6.1.1 y 6.1.2». Planes aprobados con anterioridad: «Se observa, en general, falta de documentación escrita e inadecuada definición en muchos de los planos observados. Asimismo se observa que en todo el sector en estudio han ido apareciendo ordenaciones de transformación. Ordenaciones que modifican el carácter de la ordenanza establecida para las diversas zonas».

Dejemos la información. Pasemos a los estudios y sigamos con las citas de la propia Memoria de la Gerencia de Urbanismo. «Se considera como imprescindible, para la redacción de cualquier Plan de

Ordenación, la atención al examen de los extremos que a continuación se relacionan y que en éste, como en otros casos, no ha sido posible realizar de manera satisfactoria, por la carencia de medios a que tantas veces se ha aludido: relación resto ciudad, imagen visual-deducciones, influencia del tráfico sobre zonificación, análisis socioeconómico, análisis estructural básico, transporte colectivo individual (sic), valoración elementos actuales, estudios densidades básicas». Estudios de impacto socioeconómico: «Este capítulo, que debiera ser uno de los más importantes del Plan, no ha podido ser realizado por falta de especialistas en la materia... Volvemos a caer, pues, en un planteamiento urbanístico puramente intuitivo y formal, físicamente hablando. Es tan evidente la importancia de trabajos de este tipo (alude a los estudios de impacto socioeconómico no realizados), que nos atrevemos a decir que sin ellos la validez de todo Plan es una mera fantasía».

De los cinco, el peor

Si las virtudes de este plan son una «mera fantasía», ¿de quién es la culpa? ¿De los técnicos de la Gerencia de Urbanismo?; pues no parece que sea así. Por lo pronto, hay que constatar que éstos son plenamente conscientes de las deficiencias del mismo, como se puede ver en los textos que hemos reproducido. Leyendo el «análisis general e histórico» de la Memoria, se percibe, además, que saben cuáles son las ideas centra-

les del linealismo y que no ignoran el papel que han jugado en la historia del urbanismo. No dudan en calificar la Ciudad Lineal madrileña de «trazado urbanístico de importancia mundial», y opinan que «interesa que los valores de un trazado como el de la Ciudad Lineal, con todo lo que éste representa, no desaparezca en la más absoluta incompreensión y desinterés». Hubieran deseado, asimismo, una especie de concurso internacional para resolver la papeleta que les ha caído en suerte o, por lo menos, la colaboración de figuras de talla internacional. En descargo suyo hay que decir también que el Plan aprobado difiere un poco del Plan que originalmente prepararon. La primera solución, según dice la Memoria, mereció que «fuera felicitada en el propio Consejo de Gerencia que se menciona» (el del mes de septiembre de 1968). Lo verdaderamente sorprendente es que mereció una felicitación, «pero no obtuvo una definitiva acogida». De las razones que indujeron a denegar la aprobación de la misma, nada se indica. La segunda y tercera solución elaborada por los técnicos «no obtuvieron tampoco éxito en cuanto a aprobación municipal se refiere». La cuarta fue una solución temporal, «al efecto de poder mejorar el tráfico a lo largo de la avenida de Arturo Soria». Por fin se aceptó la quinta. Vale la pena comparar las ideas centrales de la solución que mereció una felicitación, pero no fue aprobada, con la que fue aprobada pero no mereció felicitación del Consejo de la Gerencia de Urbanismo.

En la solución desechada se pensó en la «instalación de transporte colectivo por el eje de Ciudad

EL CASO DE LA CIUDAD LINEAL

Lineal en Subterráneo», en la «posibilidad... de rehabilitar la Ciudad Lineal no solamente en la parte que ocupa la "primera barriada" (la que se terminó en vida de Soria y Mata y que se extiende desde Chamartín a la Carretera de Aragón), sino también la "segunda barriada" (la que se proyectó y para la que se había adquirido una franja de terrenos que iba desde la Carretera de Aragón a Vallecas), conectando con los centros comerciales que en Vallecas tiene previstos el Plan General de Ordenación del Área Metropolitana de Madrid, a través de la avenida de Hermanos García Noblejas y su prolongación» (la calle García Noblejas pertenece aún a la CMU). En la solución que comentamos se había pensado también en la «rehabilitación a lo largo de la "primera barriada" de Ciudad Lineal de la zona verde», en la «anulación de tráfico de superficie por la avenida de Arturo Soria» y en que «las vías de Red Arterial y calles transversales a la avenida de Arturo Soria» la cruzaran «a distinto nivel». Con estas medidas que tan someramente hemos resumido se pretendía «crear una zona residencial donde la comunicación "hombre-hombre" fuese posible y a su misma escala. Donde se pudiese andar, a lo largo de cinco kilómetros, en un sector de altura con densidad de masas forestales».

En el Plan aprobado no sobrevive prácticamente ninguno de los puntos de la solución original, que en principio, y a la vista de lo que en la Memoria nos cuentan de ella, parecía verdaderamente estimable. De la segunda barriada no se habla para nada; de transporte colectivo subterráneo, tampoco; de la anulación de tráfico de superficie en Arturo Soria, menos, ya que la calle Arturo Soria actuará «como canalizadora del tráfico de larga distancia», y en otro lugar se dice que esta calle «se concibe como vía de distribución general, no sólo en cuanto al tráfico aplicado se refiere, sino también al tráfico colectivo». Sin embargo, en el apartado 13 de la Memoria, titulado «Plan de etapas», no aparece ni una frase que especifique las medidas que se piensan adoptar para resolver el problema del transporte colectivo. El cerrar Arturo Soria al tráfico y convertir esta avenida en una vía-parque no hubiera supuesto dejar a toda esta zona sin una buena vía de circulación, pues incluso en el Plan aprobado se prevén como «elementos fundamentales definidores del sector», además de Arturo Soria, una «nueva

vía que se crea en el límite Este, que queda definida con rango de arteria de larga distancia», y en la parte Oeste de la Ciudad Lineal, la avenida de la Paz.

En cuanto al suelo, hay una zona en la que se establece un «uso residencial en su calificación de unifamiliar». Pero da la gran casualidad de que donde se establece ese uso no es en la propia Ciudad Lineal, sino en una franja situada al Este de la misma. En la Ciudad Lineal, que era donde había viviendas unifamiliares, se construirán, según el nuevo Plan de Ordenación, viviendas colectivas.

De los problemas jurídicos también se ocupa la Memoria y se habla de la Ley del Suelo, del Reglamento de Reparcelaciones, de Planes especiales, parciales y generales, de ordenanzas municipales y sentencias del Tribunal Supremo; en fin, de todo menos de las servidumbres. ¿Será posible que aquí también se hayan olvidado de ellas?

Claro que, junto a la hipótesis del olvido, caben otras. No es absurdo preguntarse, por ejemplo, a quién le beneficiaría el hacer caso omiso de las servidumbres. Lo que sí es indiscutible es que los solares adyacentes a la calle de Arturo Soria van a sufrir, si sigue adelante el Plan aprobado, una doble revalorización (en el caso de que se hubiera adoptado la solución propuesta primeramente por los técnicos de la Gerencia, no ocurriría en tal grado): por urbanizar la calle convirtiéndola en una especie de autopista y por permitir construir en altura. Y con esto no descubrimos ningún Mediterráneo urbanístico. Ya en 1860 explicaba Ildefonso Cerdá, en el plan económico que redactara para la Reforma y Ensanche de Barcelona, cómo la Administración podía contribuir al enriquecimiento de particulares: «Cuando la Administración paga con fondos públicos... los terrenos y edificios en que haya de emplazarse una calle, compra a los propietarios a ella colindantes el derecho de hacerlos ricos, duplicando, cuando menos, el valor de los edificios y terrenos sitos a uno y otro lado de la nueva calle... La especulación de los propietarios en este caso se funda en el capital público: la Administración Pública pone la base de la especulación con la abertura de la calle; la Administración Pública arregla la explanación, costea los empedrados y aceras y alcantarillas, y pone de sus fondos todo lo necesario hasta dejar completamente habilitada la viabilidad: a los propietarios colindantes les queda el trabajo de la explotación y percepción de benefi-

cios». La conclusión de Cerdá era la de que la Administración, «en vez de pagar, puede y debe exigir como compensación, ya que no dinero, por lo menos que los propietarios colindantes sufraguen todas las indemnizaciones y gastos que ocurran para abrirla».

¿Qué medidas se piensan tomar para impedir la especulación, para contrarrestar esos aumentos de edificabilidad concedidos? Además, conviene tener en cuenta que durante muchos años los terrenos de una serie de pequeños propietarios no han sido de gran valor, precisamente por las estrictas servidumbres que en el contrato de compra se comprometieron a respetar. Si estos terrenos se vendían a bajo precio, ¿no sería una gran jugada el haberlos comprado hace unos años por módicas cantidades y «olvidarse» luego de las servidumbres para poder venderlos a precios más que quintuplicados? Hoy se podrá pensar lo que se quiera sobre las servidumbres desde un punto de vista urbanístico o sociológico. Sin tener, pues, en esta cuestión, si cabe apuntar que la supresión de las mismas parece favorecer, a primera vista, pingües jugadas especulativas que para los madrileños se podrían convertir, una vez más, en lamentables jugarretas. Se nos ocurre plantearnos en relación con esto qué ventajas reporta para Madrid que en el barrio de Pozas, en vez de haber unas casas modestas, haya un mamotreto de la poderosa inmobiliaria Metropolitana. Está claro que para la inmobiliaria el asunto reporta ventajas y está claro también que se ha cometido una infracción en el caso del barrio de Pozas. Es, al menos, lo que dice **Informaciones** (2-IV-70) ante el fallo de la Audiencia Territorial: «La sentencia de la Audiencia Territorial considera que el fondo del asunto "ofrece con evidencia deslumbradora" (y conste, añadimos, que lo de la "evidencia deslumbradora" lo dice la sentencia) la



Tumba del cementerio civil madrileño, donde descansan los restos mortales de Arturo Soria y Mata.

infracción legal del acuerdo de la Gerencia Municipal de Urbanismo, que decidió la inclusión de la finca en el Registro de Solares e Inmuebles de Edificación Forzosa». Aunque la Ciudad Lineal no esté en la zona de Argüelles, no deja de ser un asunto de bastante más envergadura. Una franja de cinco kilómetros no es broma, y se puede prestar a muchos casos como el del barrio de Pozas.

Si la necesidad de un retoque se imponía y si la Ciudad Lineal, por la fama internacional de que goza como primera muestra de planificación lineal, por el interés que despierta y por su mismo tamaño, exigía un estudio cuidadoso, ¿por qué no se convocó un concurso como se ha hecho recientemente para la ordenación de la plaza de Colón y como deseaban los técnicos de la Gerencia de Urbanismo? Se ha dicho también en alguna ocasión que había que hacer lo posible por respetar la obra de Soria y Mata e incluso se ha afirmado que el nuevo Plan de Ordenación de la Ciudad Lineal era respetuoso con la misma. Sin embargo, nos tememos que el respeto a su obra se ha reducido a respetar esos 1.115 árboles (o 1.156, según otras fuentes, para el caso es lo mismo) que quedan en pie, y que representan apenas un 2 por 100 de los que había inicialmente, y a respetar las manzanas. Además, esto último era de cajón, pues no se sacaría nada en limpio no respetándolas. Por otro lado, una manzana no es el cuadrado limitado por cuatro calles, sino que es eso y, fundamentalmente, lo de dentro. Y lo de dentro no se ha respetado; está ya destrozado en buena parte y no parece que se vaya a hacer otra cosa que la de aceptar lo ya hecho y autorizar a que se siga haciendo lo mismo.

¿Por qué no se reconsidera el Plan de Ordenación? Si los propios autores dudan de la validez del mismo y llegan a pensar que ésta es una «mera fantasía», no vamos a pensar nosotros de otra manera. Además, nos da la impresión, a la vista de los datos de que disponemos, de que los cambios que se han introducido a partir del primer Plan propuestos por los técnicos de la Gerencia hasta llegar al quinto, han sido, a grandes rasgos, para mal. Para mal, salvo para los que se disponen a especular con los solares de la Ciudad Lineal: éstos lo considerarán, probablemente, de los cinco, el mejor. ■ A. S. Y P.