

Las autovías y la Ciudad-Jardín

I

«Soy de los que quieren a toda costa una España rica, una España grande, sin las malas hierbas del pesimismo, la negación, la cobardía moral; sin rastro de aquella pobre España de ayer, pobre de espíritu y de dinero, falta de escuelas, de aguas, de caminos, muerta de sed, de hambre y de incultura.»

RICARDO LEÓN.—*Las niñas de mis ojos.*

El Sr. Otamendi, prestigio grande de la Ingeniería española, ha publicado en estas mismas columnas un notable e interesantísimo artículo, «El porvenir de las autovías», resultado de un viaje a Italia, en que ha estudiado la organización de las *autostrade* de Milán a los Lagos, la constitución de las respectivas Sociedades constructoras, el auxilio a las mismas prestado por el Estado, los tráficos realizados y, sobre todo, los resultados financieros de su explotación, para hacer después aplicaciones a España. Y dice en dicho artículo: «Creo sinceramente que en los momentos actuales, cuando tan activamente se trabaja en España para implantar las autovías y el Estado ofrece su apoyo, es conveniente el aportar cuantos datos sean posibles para predecir, con probabilidades de acierto, el porvenir de Empresas de modalidad tan nueva y de tan enorme trascendencia pública.»

Animado por tales palabras, permítaseme aportar algunos datos y estudiar uno de los aspectos de las autovías que considero de más interés, y en el que disiento radicalmente del criterio del señor Otamendi: el referente a la especulación de las tierras colindantes.

Refiriéndose a las Sociedades constructoras de las autovías italianas, dice el ilustre director del Metropolitano de Madrid: «En cuanto a los beneficios que estas Sociedades pudieran haber obtenido expropiando los terrenos colindantes y revendiéndolos después, ninguna de ellas lo ha intentado siquiera, por el temor de que el interés compuesto del capital movilizado en tal negocio absorbiera con creces tan problemática y lejana ganancia, ya que por muy ancha que fuese la zona expropiada quedarían siempre en la proximidad terrenos sin expropiar, a precios baratísimos. Han juzgado, sin duda, que el tratar de monopolizar la venta de terrenos en tan enormes extensiones era, según dicho popular, «querer poner puertas al campo».

Y haciendo aplicaciones a España señala varias conclusiones, la segunda de las cuales está así redactada:

«En la estimación de los ingresos futuros de las autovías hay que contar muy principalmente con los que proporcionen los automóviles de servicios particulares y ser muy parcos al calcular los de los servicios públicos de viajeros, mercancías, etc. Desde luego, hay que desistir de especular con la reventa de los grandes lotes de terrenos colindantes.»

Por el contrario, yo creo firmemente que la adquisición de grandes extensiones de terrenos contiguos a una autovía — sobre todo si son baratísimos, se hallan desiertos y están pobremente cultivados — puede y debe llegar a ser un gran negocio, quizás el principal para la Compañía constructora, siempre

que la autovía sea hecha en combinación con la idea más hermosa, más fecunda y más creadora de riqueza, idea eminentemente constructiva y a la que nuestros ingenieros y nuestros arquitectos no han dedicado aún la debida atención: la *ciudad jardín*, ya en su forma inglesa de *Garden city*, limitada en población y en extensión, ya en su forma española de *Ciudad lineal*, que puede extenderse indefinidamente por la campiña como sistema de arquitectura de ciudades y como plan de colonización y repoblación — repoblación de personas, de animales y de árboles—.

Y esto, lo mismo si se trata de una autovía de largo recorrido como la de Madrid-Irún (415 km), o la de Madrid-Valencia (347 km), que si se trata de una de recorrido corto, como la de Oviedo-Gijón (26 km); lo mismo si la autovía atraviesa terrenos fértiles, como los de la huerta de Valencia, que si atraviesa terrenos pobres, como los de las estepas de Castilla y León; lo mismo si cruza tierras de propiedad muy dividida, como las de Asturias o Guipúzcoa, que si cruza dilatados latifundios, como los extremeños, andaluces y salmantinos; lo mismo si va junto a nuestras dilatadas y hermosísimas costas, que si va por tierras del interior. La cuestión es que la autovía no se limite a ser una carretera especializada que trate de resolver como único problema el de la locomoción y los transportes, sino que sea *autovía colonizadora*, esto es, autovía bien planeada, acometida por una Sociedad poderosa, con sabia dirección técnica, con capital abundante y sin impaciencias de lucro, con gran habilidad para la venta de terrenos, con un acertado planteamiento y organización de varios negocios sociales, de tal modo que se ayuden unos a otros y que, al principio, se sacrifiquen algunos en beneficio de los demás, con una acertada política de atracción de capitalistas, industriales y colonos-agricultores extranjeros en íntima colaboración con capitalistas, industriales y colonos-agricultores españoles, haciéndose así, a la vez que una obra pública de innegable interés general, una gran empresa industrial de incalculables beneficios.

Hecha de este modo la especulación de las tierras, ni se podría decir que se ponían puertas al campo, ni sería de temer la competencia, que indica el Sr. Otamendi, de terrenos contiguos baratísimos; en primer lugar, porque esas ciudades jardines contiguas a la autovía (formando autovía y ciudad jardín una sola empresa) estarían aisladas de los demás terrenos; y, en segundo, porque las tierras sobre las que especulara la Compañía serían de muy distinta naturaleza que las demás, por haber sido enriquecidas con apertura de calles, plantación de arbolado, canalización de agua, gas, electricidad, teléfonos, etc.; es decir, por haber sido transformadas de campos rústicos, pobres y desiertos, en solares de una *ciudad campestre* con más espacios libres que espacios edificadas, ciudad que llegará a ser a la vez residencial, comercial, industrial, agrícola y pecuaria.

Hagamos aplicación de estas ideas a las autovías proyectadas en España y que ya han sido objeto de concesión: la de Madrid-Irún, la de Madrid-Valencia y la de Oviedo-Gijón.

Desde luego, cuando se trate de una autovía de

corto recorrido, como la de Oviedo-Gijón (26 km), el caso es clarísimo, indiscutible, porque, queramos o no queramos, haga o no haga uso la Compañía concesionaria del derecho que le concede el art. 5.º del Real decreto-ley de concesión a expropiar una faja de 50 metros a cada lado de la autovía, ésta, fatal e ineludiblemente, se halla destinada a ser, y muy pronto, una *autovía colonizadora*, es decir, a que los terrenos contiguos a la misma sean poblados de casas y quintas de recreo, de fábricas, de talleres, de granjas agrícolas. Las comunicaciones directas, rápidas, frecuentes y baratas de esos terrenos con Gijón, puerto importantísimo, hermosa playa y centro fabril, y con Oviedo, capital y gran mercado de colocación de productos elaborados a ambos lados de la autovía, dará tal valor a las tierras colindantes, que automáticamente los campos rústicos de hoy, las praderas, los maizales y las pomaradas se transformarán en solares a edificar. Y con el tiempo, la autovía, en lugar de ser una carretera especializada, únicamente destinada al tráfico automóvil, será una vía urbana.

Si esto ha de ser así, ¿no sería mucho mejor que desde un principio, dando pruebas de previsión, la Compañía concesionaria de la autovía planeara ésta como empresa colonizadora, adquiriendo grandes extensiones de tierras que a ello se presten y las dispusiera para hacer en ellas una verdadera ciudad jardín con más espacios libres ocupados por huertas, jardines y parques públicos, que espacios edificados, preparando la autovía para ser transformada en en *park-way* o avenida parque de la debida anchura, mucho mayor de los 20 metros asignados a dicha autovía?

Puesto que la transformación de las tierras de campos rústicos en solares ha de hacerse de todos modos, ¿no sería preferible que se hiciera por una poderosa entidad, con capital abundante, sin codicias excesivas ni impaciencias de lucro, con arreglo a un plan previo, científico, elaborado por ingenieros, arquitectos, médicos, economistas, industriales, etc., con la debida protección de los Poderes públicos y a la vez con una constante fiscalización para que la empresa fuera realizada como obra de interés general, que no dejarlo todo al azar, a la imprevisión, a la codicia de los propietarios de tierras, cada uno de los cuales procurará obtener el mayor provecho sin preocuparse lo más mínimo del interés de los demás?

Se dirá que de ese modo se desnaturaliza el carácter de la autovía y que ésta, transformada en vía ur-

bana deja de ser carretera especializada para vehículos automóviles a gran velocidad sobre pista especial y sin cruces a nivel. Pero aparte de que eso ha de suceder necesariamente, ¿no será siempre mejor hacer una ciudad-jardín-lineal colonizadora con la que se resolverán muchos y muy interesantes problemas—ensanche de dos grandes capitales por la periferia, en forma razonable, aumento de capacidad productiva de la tierra, repartición equitativa de la misma y creación de ininidad de pequeños propietarios dueños de una casa sana que habitar y de un campo que cultivar, desarrollo industrial, fomento de la agricultura y creación de pequeñas industrias rurales y domésticas, atracción y colocación lucrativa de capitales, etc.—que no hacer una autovía que sólo resuelve un problema: el de la locomoción y los transportes, que ya se halla resuelto en una forma o en otra por la vía férrea y la carretera existentes?

La autovía, sólo autovía (siempre refiriéndome a la proyectada entre Oviedo y Gijón), como negocio es muy aventurado, pues no se acomoda a las normas que el Sr. Otamendi señala para que las autovías españolas tengan probabilidades de éxito favorable, porque la topografía del terreno asturiano es poco favorable y porque, salvo las dos ciudades, principio y fin de la misma, los terrenos que han de ser atravesados son de pobrísimo tráfico. Si a más de esto hay que ser muy parcos al calcular los ingresos por servicios públicos de viajeros, mercancías, etc., y contar muy principalmente con los que proporcionen los automóviles particulares, tendremos grandes probabilidades de que el negocio resulte ruinoso, a pesar de las subvenciones, no muy cuantiosas (y algunas a devolver en su día), otorgadas por el Estado, por la Diputación de Oviedo y por los Ayuntamientos de Oviedo, de Llanera y de Gijón.

En cambio, hecha la autovía de modo que sirva de base a un gran plan de urbanización y de colonización en forma de ciudad-jardín-lineal Oviedo-Gijón, la empresa, además de ser de mucha mayor utilidad pública, debe ser muy lucrativa, porque explotará con el negocio de la autovía todos los negocios propios de una ciudad jardín lineal: venta de tierras-solares, aguas, gas, electricidad, vías férreas (travías urbanos e interurbanos para personas y para mercancías), construcciones, seguros, canteras, etc.

Esto en cuanto a una autovía de corto recorrido. Cuando se trate de una autovía de recorrido largo...

H. GONZÁLEZ DEL CASTILL

Bibliografía

Tratado general de construcción, por CARLOS ESSELBORN.—Construcción de edificios.—Tomo I.—Escrito con la colaboración de L. BRENNKE, B. KOSSMANN, G. RÜTH, H. STEINBERGER y R. WEDER.—Versión de la 8.ª edición alemana por el Dr. B. BASSEGODA MUSTÉ, arquitecto.—Un vol. de 19,5 x 28 cm; 765 páginas, con 2 351 figuras.—Barcelona: Gustavo Gili, editor, 1928.—Precio, 58 pesetas.

Se trata de una obra dedicada al estudio de los distintos problemas de la construcción, especialmente los que se presentan en las obras de edificación. Consta de 856 pági-

nas, ilustradas con 1 483 grabados, y está dividida en cinco capítulos.

En el capítulo I se estudian las fundaciones. Empieza por hacer una exposición de las propiedades de las distintas clases de terrenos y del modo de hacer su reconocimiento, reuniendo los casos que puedan presentarse en los tres grupos de terrenos secos, terrenos con agua agotable y terrenos con agua imposible de agotar. Estudia por último los distintos casos particulares comprendidos en estos grupos, incluso aquellos que muy rara vez se suelen presentar en esta clase de obras.

El capítulo II se dedica al estudio de las obras de fábrica.