

Las autovías y la Ciudad-Jardín¹

II

«No hay mejor ni más provechosa colocación para el capital, que la transformación de campos de cultivo en ciudades sabiamente planeadas.»

C. B. Purdom: *The building of satellite towns.*

Cuando se trate de una autovía de recorrido largo como las que en España ya han sido objeto de concesión—la de Madrid-Irún o la de Madrid-Valencia—o las que se hallan en estudio—la de Madrid-Sevilla y la de Barcelona-Zaragoza-Logroño-Bilbao—, el planearlas desde el primer día como *autovías colonizadoras* ofrece mayores dificultades, porque a los grandes gastos que exigen esas autovías—la de Madrid-Irún se halla presupuesta en 232 723 700 pesetas—, habría que añadir los que ocasione la adquisición de tierras, la transformación de campos rústicos en solares a edificar y la organización de servicios municipales, unos, constitutivos de negocios sociales importantísimos y muy lucrativos—aguas, tranvías, electricidad, gas, etc.—, pero otros—apertura de calles, plantación de arbolado, creación y sostenimiento de jardines y parques públicos, etc.—, que representan carga permanente para la Compañía constructora.

La colonización de terrenos contiguos a autovías de largo recorrido debe hacerse parcialmente, eligiendo los terrenos más a propósito por su baratura, por su proximidad a ciudades necesitadas de ensanche, por su condición topográfica, por las posibilidades que ofrezcan para el desenvolvimiento industrial, agrícola, minero o forestal de una determinada zona, etc.

Y puede hacerse por diferentes sociedades. En primer lugar por la Compañía constructora de la autovía, a quien el Estado debe conceder derecho de prelación para la construcción y explotación de ciudades-jardines en los terrenos contiguos, con declaración de utilidad pública de dichas ciudades-jardines, una vez que los correspondientes planos hayan sido aprobados por la Superioridad, y con la expropiación forzosa de todos los terrenos que sean necesarios, en forma análoga a lo que determina el artículo 5.º del Real decreto-ley de concesión de las autovías Madrid-Irún, Madrid-Valencia y Oviedo-Gijón, pero sin las limitaciones y restricciones que en dicho artículo se señalan.

Puede hacerse por sociedades filiales de la constructora de la autovía y con ella íntimamente relacionadas. Puede hacerse por sociedades independientes que al efecto se constituyan y a quienes la constructora de la autovía haya cedido su derecho de prelación. Y, por último, puede hacerse por sociedades a quienes el Estado otorgue la correspondiente concesión, siempre con declaración de utilidad pública, con expropiación forzosa de todos los terrenos necesarios y con el otorgamiento de concesiones de servicios municipales constitutivos de negocios sociales como construcción y explotación de tranvías, aguas, gas, electricidad, etc.

En todo caso, y sea quien sea la entidad constructora de una ciudad-jardín en combinación con una autovía, para que ésta conserve siempre su propio

carácter de carretera especializada, la autovía deberá ser hecha, o en el *agricultural belt*—cinturón de campos de cultivo permanentemente destinados a la agricultura y la ganadería—, si se trata de una *garden city* a la inglesa, o en uno de los dos lados de la zona forestal de bosques y praderas inalienables y de aprovechamiento comunal, si se trata de una ciudad lineal a la española.

Ninguna de las autovías italianas estudiadas por Sr. Otamendi ha podido repartir dividiendo al capital social, a pesar de lo económico de su construcción—poco más de un millón de liras por kilómetro; la lira equivalente a unos veintisiete céntimos de peseta—, y a pesar de circular por regiones de intensísimo tráfico y de gran riqueza agrícola e industrial—de Milán a los hermosísimos lagos del Norte, a través de la fértil vega de Lombardía—¹.

Ninguna de las autovías hasta ahora proyectadas en España se acomoda a las normas que el Sr. Otamendi señala para que tengan probabilidades de constituir un buen negocio, porque salvo la de Oviedo-Gijón, de 26 km, todas son de largo recorrido, atraviesan terrenos muy quebrados, exigen obras costosas de fábrica—a veces túneles de 4 km, como la de Madrid-Irún, para atravesar la divisoria del Ebro y Cantábrico—y porque están proyectados a base de ingresos suministrados, en su mayor parte, por servicios públicos de viajeros y de mercancías².

En vista de ello, ¿no sería conveniente que nuestros ingenieros, en íntima colaboración con arquitectos, con economistas, con industriales y con hombres de gobierno estudiaran detenidamente las autovías en combinación con planes colonizadores que aplicaran la ciudad-jardín?

Al examinar el recorrido de la autovía Madrid-Irún—415 km—se ven como posibles las siguientes ciudades-jardines. Una primera, importantísima, ciudad-jardín-lineal-radial, que serviría de ensanche razonable a nuestra capital y que arrancando de las proximidades de Canillejas, atravesando terrenos llanos, desiertos, sin arbolado, sin agua, sin vías de comunicación, y, por lo tanto, baratísimos, llegara hasta Alcalá de Henares para convertir la histórica ciudad en una barriada de Madrid. Longitud de esa ciudad-jardín: poco más de 20 km; anchura, la que se considerara necesaria para hacer a ambos lados de una gran avenida—eje o *park-way*, de 60 u 80 m, diferentes zonas—residencial, comercial, industrial, agrícola, etc., la ciudad toda limitada y embellecida en dos de sus lados por doble zona fo-

¹ El capital invertido en las *autostrade* italianas de Milán a los lagos (84,5 km de red) ha ascendido a 90 millones de liras. Los beneficios obtenidos en los tres años de explotación han sido: primer año, 7 027 liras; segundo año, 104 193; tercer año, 117 631 liras.

² En la notable y detallada Memoria de la autovía Madrid-Irún, que firman el ingeniero jefe de Caminos señor Colás y el concesionario señor conde de Torrubia, al hacerse el resumen de ingresos se calculan, «como mínimo de la explotación de la autovía»:

	Pesetas
Productos del canon de rodaje de vehículos ...	4 512 500
Idem de transportes de viajeros	6 928 000
Idem íd. mercancías en camión	19 305 000
Idem de los suministros industriales, talleres y garaje.	2 500 000
Total de ingresos brutos probables	33 245 500

¹ Véase el número del 15 de enero, pág. 39.

restal por la que corriera la autovía, completamente aislada, en medio de praderas, arbolado y jardines.

Otra ciudad-jardín-lineal que enlazara la autovía con Guadalajara—que según el proyecto quedará a 5 km—, sirviendo así de ensanche a dicha capital. Una ciudad-jardín predominantemente agrícola podría hacerse pasada la Sierra de la Pila, en los terrenos llanos de Alpanseque, Barahona, Romanillos y Pinillos de Olmo. Otra, como ensanche de Pamplona y enlace de ésta con la autovía. Y otra ciudad, jardín, muy original y muy hermosa, aunque no muy fácil de hacer, podría hacerse enlazando Irún y Fuenterrabía con San Sebastián, susceptible de ser prolongada por una gran Compañía, francesa o franco-española, por la lindísima «costa de plata» hasta Bayona, siempre a orillas del mar, y luego a través de las Landas, gloria de la ingeniería forestal francesa, hasta las puertas mismas de Burdeos, ciudad tan rica, tan comercial y tan necesitada de un acertado plan de ensanche por la periferia que aplique la ciudad-jardín.

En relación con la autovía Madrid-Cuenca-Valencia—347 km—tenemos, como muy indicadas y fáciles de hacer, una primera ciudad-jardín-lineal-radial que desde el arranque de la autovía en las proximidades de Vicálvaro se extendiera por la periferia sirviendo también de ensanche a Madrid. Otra, también ciudad-jardín-lineal, que enlazara a la autovía con Cuenca y que desde esta capital llegara, por Valdecabras, a la «Ciudad encantada»—prodigio de la Naturaleza, que debería ser convertida en hermosísimo y original parque nacional—para ir después hasta Uña y Villalba y volver a Cuenca, «con lo cual, como dice Rodolfo Llopis, quedaría cerrado uno de los circuitos de turismo más bellos de España». Podrían hacerse también diferentes ciudades-jardines eminentemente agrícolas y forestales que dieran salida a las riquezas que atesora la serranía de Cuenca. Y podría hacerse, por último, como ensanche de Valencia, la ciudad-jardín-lineal que desde dicha capital llegara a la Albufera y la circundara.

Gracias a las *autovías colonizadoras* podría hacerse el ensanche razonable que Madrid necesita con urgencia, para corregir sus grandes defectos de urbe congestionada, de vida angustiosa y cara y de elevadas cifras de mortalidad y morbilidad. En lugar de hacerse ese ensanche a la manera inglesa, por medio de *satellite garden cities* limitadas en población

y en extensión, como propusieron en 1927 los técnicos municipales Sres. Núñez Granés y Casuso, ingenieros, y Aranda y García Cascales, arquitectos, deberían ser planeadas ciudades-jardines-lineales-radiales hechas en combinación con autovías, que, arrancando de las afueras de Madrid, fueran en todas direcciones.

Así tendríamos facilísimas de hacer, por lo baratos, lo pobres y lo despoblados que se hallan los terrenos de las afueras de nuestra capital, la ciudad-jardín-lineal radial Madrid-Alcalá de Henares; la ciudad-jardín-lineal-radial Madrid-Colmenar Viejo-Manzanares el Real-Sierra del Guadarrama; la ciudad-jardín-lineal-radial Madrid-Escorial-Guadarrama; la ciudad-jardín-lineal-radial Madrid-Aranjuez; la ciudad-jardín-lineal-radial Madrid-Toledo, etc. Los espacios intermedios entre estas diferentes ciudades-jardines-lineales estarían permanentemente destinados a la agricultura—científica y de regadío—, a la ganadería, a infinidad de pequeñas industrias rurales domésticas con la agricultura y la ganadería relacionadas y a explotaciones y repoblaciones forestales, en forma análoga a la preconizada por Robert Whitten para su modelo de *garden city* norteamericana. Eso podría hacerse en combinación con la ciudad-lineal de circunvalación de 53 km de longitud proyectada por Soria y Mata y empezada a realizar por la Compañía Madrileña de Urbanización, reformando, completando y perfeccionándose por nuestros ingenieros y arquitectos el primitivo proyecto, pero acomodándose a sus líneas generales: una calle-eje o gran avenida que debería tener más de 40 m de anchura; diferentes zonas, cada una con sus normas edilicias propias, y manzanas con fincas en que no se permitiera edificar nunca más de determinada parte de la superficie total.

Y no se diga que serían monótonas esas ciudades-jardines-lineales-radiales que sirvieran de ensanche a Madrid, porque, planeadas y dirigidas por nuestros ingenieros y nuestros arquitectos, sometidas a la previa aprobación del Gobierno, que exigiría informes de centros científicos, cada ciudad-jardín-lineal llevaría el sello personal de su autor y éste luciría el poder creador de su imaginación y de su saber en la forma y carácter de la avenida central, en la forma y distribución de calles y manzanas, en el estilo arquitectónico de las construcciones, en los parques y jardines públicos de la ciudad y de la zona forestal, etc.

H. GONZÁLEZ DEL CASTILLO

C r ó n i c a

Visita del ministro de Fomento a la Escuela de Caminos

El día 19 del pasado mes de febrero la Escuela de Caminos se vió honrada con la presencia del excelentísimo Sr. D. Leopoldo Matos, ministro de Fomento, que, como presidente de la Junta de Gobierno, vino a presidir la primera sesión de este organismo en el curso actual, después de renovado totalmente, según dispone el Real decreto-ley de Autonomía.

Acompañaba al señor ministro el director general de Obras públicas, Sr. Gelabert, y ambos fueron recibidos en el salón de actos por la Junta de Gobierno y el Claustro de profesores, celebrándose seguidamente una sesión extraordinaria con ambos organismos reunidos, que fueron presentados por el director de la Escuela. Hizo a continuación el Sr. Machimbarrena una ex-

posición sintética de la constitución, mecanismo de funcionamiento y misión especial que a cada uno de aquellos dos organismos le ha conferido el Real decreto de Autonomía, la cual, por lo que afecta a la acción docente, exclusiva del Claustro, prácticamente siempre existió, ya que en toda ocasión el Poder público aceptó las propuestas relacionadas con la enseñanza sin la más mínima alteración. El Real decreto de Autonomía, pues, no ha sido, a este respecto, sino una confirmación legal del régimen ya adoptado por la Escuela en sus métodos y planes de enseñanza; pero ha sido una verdadera concesión del Gobierno en lo que se refiere a la gestión económicoadministrativa, y que la Escuela, según propia declaración de aquél, ha sabido ganarse por sus prestigios y brillante actuación en más de un siglo de existencia.

No debe creerse, por esto, que la Escuela ha afloja-