

MEDITACIONES URBANISTICAS SOBRE MADRID

Por RICARDO ALONSO-MISOL

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Termina el interesante trabajo iniciado en nuestro número de abril, prosiguiendo en esta tercera y última parte, la exposición en síntesis de los puntos de vista del autor sobre el tema del epígrafe.

Me voy a tomar la libertad de expresar una opinión, sin que con ello pueda haber ofensa a nadie, porque nadie puede ofenderse si obró con buena voluntad.

En Madrid, hemos copiado excesivamente el urbanismo norteamericano y europeo, olvidándonos con frecuencia de sus defectos y de adaptarlo a nuestras circunstancias.

Nada más lejos de nuestro ánimo que preconizar la postura cerril de quien se encierra dentro de sus fronteras e ignora deliberadamente todo cuanto pueda existir fuera de ellas.

Por el contrario, conviene en alto grado estar al tanto de ello para depurarlo, si es posible; y, más tarde, adaptar lo aprovechable a nuestra peripecia objetiva y a nuestra idiosincrasia, que es precisamente lo que estoy tratando de hacer. Sea con mejor o peor fortuna.

No es momento ni ocasión para entrar en detalles concretos, pero sí de citar alguna faceta del caso.

Por ejemplo: en la edificación de tipo abierto y desordenado, tan frecuente hoy día, es imposible que el vecindario cuide cualquier instalación común. Y es imposible por la pura y simple razón de que el español, como rabioso individualista que es, no está dispuesto a realizar un esfuerzo que puede ser invalidado impunemente por otro cualquiera. Se arriesga a ser tildado de "primo", y ésta es una de las mayores vergüenzas que puede sufrir su amor propio.

Sin embargo, si aquello que hay que cuidar es privativo de un grupo con total exclusión de los restantes, la cosa cambia de modo radical. Y no digamos si se



Fig. 31.—Tipo de soportal comercial creado voluntaria y sabiamente por el Corte Inglés en la calle de Tetuán.

trata de algo puramente personal en competencia con los colindantes: entonces se llega a extremos inconcebibles de atención.

Invitamos a quien dude de ello a que se dé una vuelta por la Unidad Vecinal de Absorción del Pan Bendito, en Carabanchel, construida, no ha mucho, por la Obra Sindical del Hogar, y donde existen viviendas, bien modestas por cierto, que han convertido una pequeña faja terriza ante fachada en jardines francamente hermosos.

La psicología del español tiende fieramente a la compartimentación; al "esto es mío". Basta analizar el interior de nuestras Catedrales: capillas con rejas inútiles, el altar mayor igualmente enjaulado y, sobre todo, el coro, en medio, macizo y pesado, destrozando la perspectiva.

Esta última observación, debida a un joven y ágil filósofo actual, es un ejemplo entre mil.

Por eso urge actualizar y dar carta de naturaleza española a tanto producto importado, porque es bueno recordar, por ejemplo, que nuestros mejores monumentos renacentistas no son los servilmente copiados de Italia, sino aquéllos filtrados gota a gota a través del alma ibérica.

Esto, naturalmente, en aquello que valga la pena. Hora es ya de poner fin a ese absurdo complejo de inferioridad típico de los españoles hacia el extranjero, y del cual, a Dios gracias, nos está curando el turismo.

Una idea no ha de ser necesariamente equivocada por carecer de un sello "Made in England", o análogo.

Por consiguiente, continuemos desarrollando nuestras ideas, sean cuales sean los puntos de contacto que con ello establezcamos y existan o no antecedentes de las mismas, porque repetimos que ahora se trata de nuestro sueño y no de establecer nuevas teorías urbanísticas en la totalidad de los puntos que toquemos.

Entre otras razones, porque soy bastante excéptico sobre el que pueda haber algo real y enteramente nuevo en materia de urbanismo.

Volvamos una vez más al tema de la circulación, refiriéndonos a lo que hemos llamado anteriormente las arterias o vías de circulación rápida.

Es de angustiosa urgencia la creación de este tipo de vías de descongestión, así como el habilitar cuantos medios sea posible para facilitar ésta.

La fórmula más elemental para fluidificar en cierto modo el tráfico, es el estacionamiento de canales de circulación enmarcados por isletas.

Ahora bien, la proliferación de estas isletas es algo de lo cual muchos de nosotros estamos de vuelta, más por viejos en tema tan moderno que por ignorantes o incrédulos.

Siempre hemos dicho, en plan humorístico, que toda isleta que sea realmente inevitable, debe ser dibujada lo menor que parezca posible y construida la mitad de lo que se dibujó, con lo cual todavía resultará grande. Esta broma contiene, sin embargo, un elevado tanto por ciento de verdad.

Mucho más eficaz es ciertamente la construcción de pasos a distinto nivel.

Con ellos se evitan detenciones y perturbadoras maniobras de los vehículos, si bien, para zonas muy sobrecargadas, su efecto, beneficiosamente sensible en el nudo sobre el cual actúan, puede ser causa de nuevas perturbaciones en las vías de los alrededores.

Por otra parte, no siempre es posible evitar que los mismos afeen extraordinariamente la ciudad. Como obras de ingeniería pueden ser bellísimas, pero no siempre, al ser insertadas en un determinado punto de aquélla, lo mejoran.

Un ejemplo claramente negativo nos lo brinda el Viaducto, obra intrínsecamente

hermosa, pero que no ha podido incorporarse al espíritu del barrio en el cual se encuentra emplazada.

Por el contrario, el nuevo puente colgante sobre el estuario del Tajo, en Lisboa, tiene, a nuestro juicio, una vinculación diríamos casi metafísica con la parte de la ciudad a la que sirve.

Unas y otras razones obligan, por tanto, a considerar los pasos a desnivel con las debidas precauciones y a llevar a cabo estudios de conjunto, sobre todo en Madrid, ciudad de casco central viejo y congestionado y en trance de perder la belleza que tuvo.

Sea como sea, en este punto nuestro atraso es aterrador y es una suerte que, al fin, se haya comprendido que el desastre circulatorio que nos amenaza exige una activísima labor.

Produce una penosa impresión comprobar el mísero enfoque dado hasta ahora a estas cuestiones en Madrid con lo realizado, por ejemplo, en Estocolmo, a pesar de que en ella el problema de circulación no creemos haya alcanzado la densidad genérica del nuestro. Y como lo cortés no quita lo valiente, diremos que con resultado estético bastante poco afortunado.

Claro está que, llegados a este punto, surge el tan traído y llevado problema económico; pero es bueno recordar que El Escorial, San Pedro de Roma o la simple Puerta de Alcalá no se hicieron pensando en los céntimos; sino por la voluntad de crear algo perfecto y perdurable.

Toda idea grande y que obedezca a un fuerte ideal se transforma tarde o temprano en una realidad. Por consiguiente, lo importante es poseerla y no operar centrando tercamente nuestra atención en los pequeños detalles, con

olvido de que siempre es fácil contar con personas aptas para tal clase de actividad.

Repetimos en que en el asunto de los cruces a desnivel parece haberse salido del letargo. Hoy día están en estudio y pronto estarán en construcción, una serie de ellos que vendrán a sumarse a los poquísimos con que se contaba, uno de los cuales, como dato muy curioso, está emplazado en la más bien sencilla Colonia del Patriarca, en la zona del llamado Alto de Extremadura.

En tal tema es muy fácil dejar volar la fantasía, pero vamos a frenarla, al menos en cierto modo; y a volver sobre el cruce del río Manzanares, cuestión ya apuntada anteriormente y que reclama especial atención ante la formidable expansión de Madrid hacia el Oeste y Suroeste.

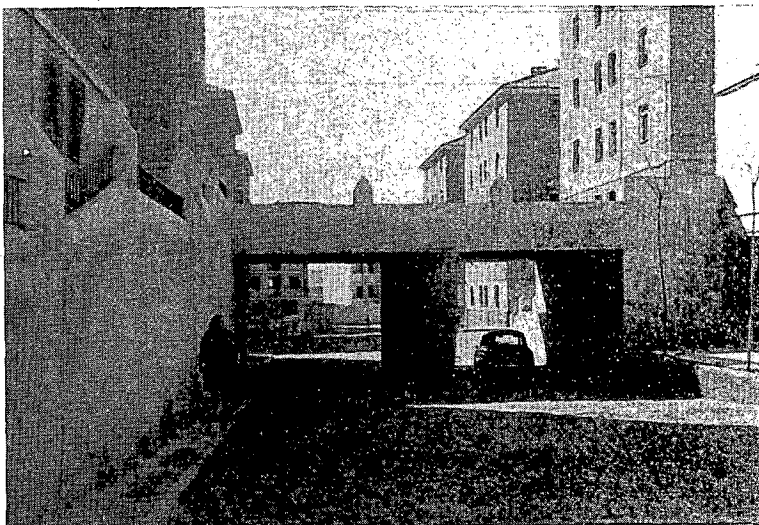


Fig. 32. — Excepción hecha del Viaducto, este es el primer paso a desnivel construido en Madrid. Está emplazado en la Colonia del Patriarca, en el sector izquierdo del Barrio de Extremadura y, como puede apreciarse, es sumamente curioso.

Si, como parece inevitable, no hemos de lograr sea aceptado el ensanche del Puente de Toledo, urge completar al Plan provisional de descongestión del mismo, construyendo aguas abajo un paso gemelo del inaugurado recientemente aguas arriba, y establecer así una comunicación directa del Paseo de Yeserías con la calle de Antonio López.

Tanto estos dos puentes como el que enfrenta la calle de Juan de Vargas, también ya en servicio, tienen el grave defecto de que lo son a nivel con las avenidas de las márgenes y están, por tanto, en franca oposición con la línea de operaciones que es preciso seguir, pero no debe olvidarse que tienen carácter de emergencia y de que, a pesar de todo, los dos construidos están rindiendo un formidable servicio a los vecinos de los populosos barrios de Carabanchel.

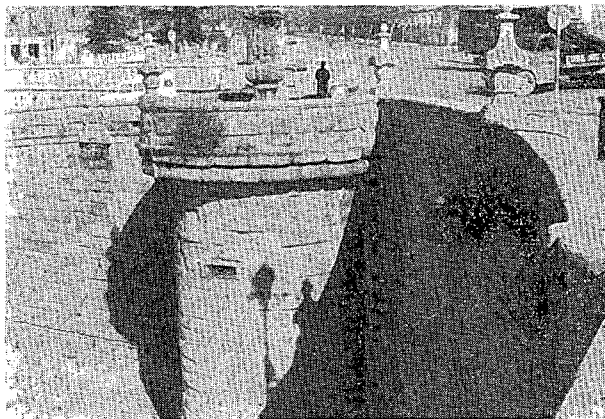


Fig. 33.— En esta fotografía puede apreciarse el decrépito estado de la superestructura del Puente de Toledo. Los motivos ornamentales rehechos lo han sido con piedra de calidad completamente distinta.

Acerca de ello, siento mucho me sea imposible pasar por alto el que, por pretendidas razones de estética, se haya desencadenado tan rotunda oposición al ensanche del Puente de Toledo. Razones muy desconcertantes si se tiene en cuenta el estado de abandono en que se halla su superestructura, carcomida y decrépita.

El Puente de Segovia fue objeto de un ensanche llevado a cabo con el máximo respeto hacia su conjunto y atención en los detalles, y no creo que pueda decirse que perdió por ello belleza; antes al contrario, ganó en grandiosidad.

Quien realmente disfruta del placer estético que puede brindar-

nos un puente no es el que lo atraviesa, sino el que lo contempla más o menos alejado de él, especialmente si se encuentra a menos elevación que la parte superior del mismo. Y siendo así la mayor o menor profundidad de las bóvedas en los sucesivos ojos, es un factor muy secundario.

Claro que ésta es una simple opinión, pero que, por tan respetable como cualquiera, se asiste el derecho de expresar, sobre todo cuando su comprobación puede hacerse de modo elemental en la forma siguiente:

- a) Observando el Puente de Segovia desde los jardinillos anejos de la margen derecha.
- b) Haciéndolo con el Puente de Toledo desde nuevo paso anejo provisional.
- c) Observando el Puente de Toledo desde el tramo final de la calle de Toledo, a unos ciento cincuenta metros de la Glorieta de las Pirámides y comprobando cómo su angostura produce un antiestético sentimiento de angustia.

Dejemos, pues, este tema y volvamos al general del cruce del río.

Inmediatamente se aprecia la urgencia de que sea una realidad el Puente a desnivel previsto en prolongación del Paseo de los Pontones; sobre todo cuando se considera que este es el único caso de Madrid, al menos que sepamos, en que todos los accesos al mismo o están ya construidos o en período de construcción.

Señalemos, finalmente, la conveniencia de descongestionar el Puente del Rey,

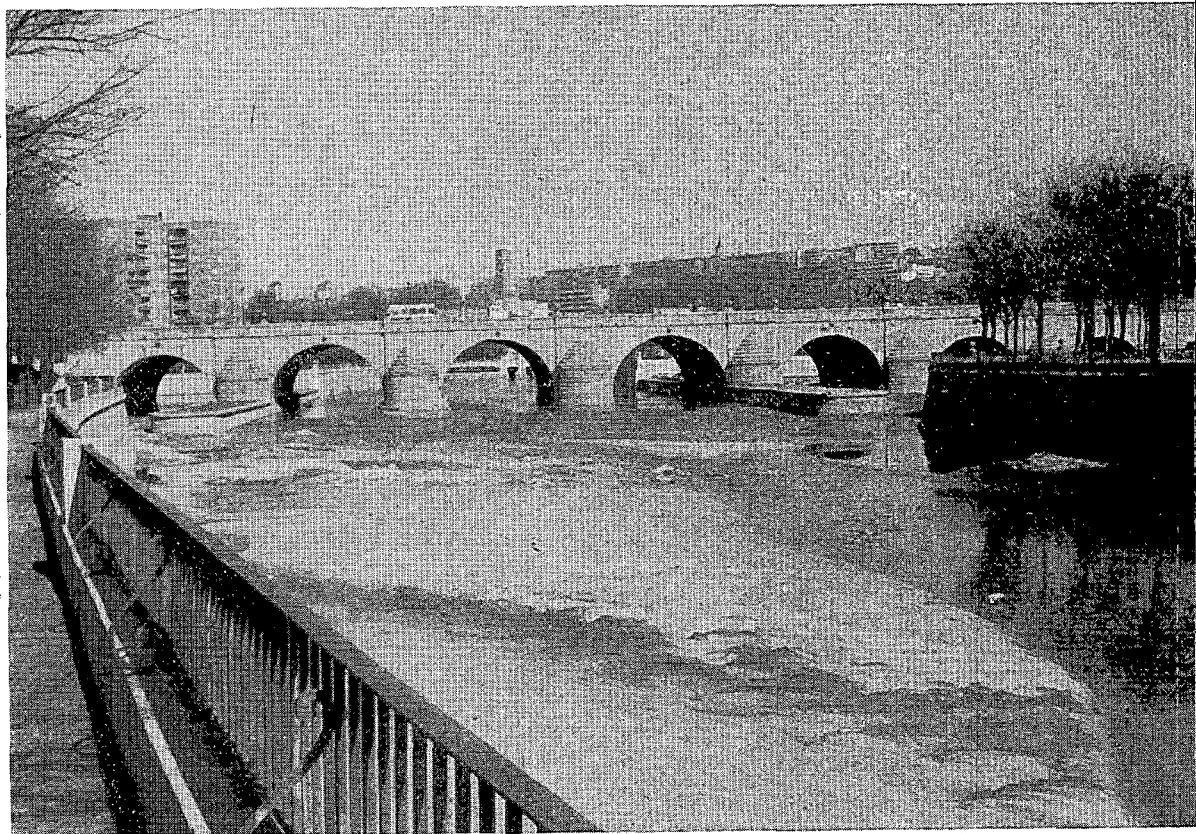


Fig. 34.— El Puente de Segovia, fuertemente ensanchado no ha perdido por ello su línea, como demuestra esta foto tomada aguas abajo desde los jardinillos de la margen derecha..

cuyo desembarque en la margen derecha constituye uno de los nudos más peligrosos y complicados de Madrid.

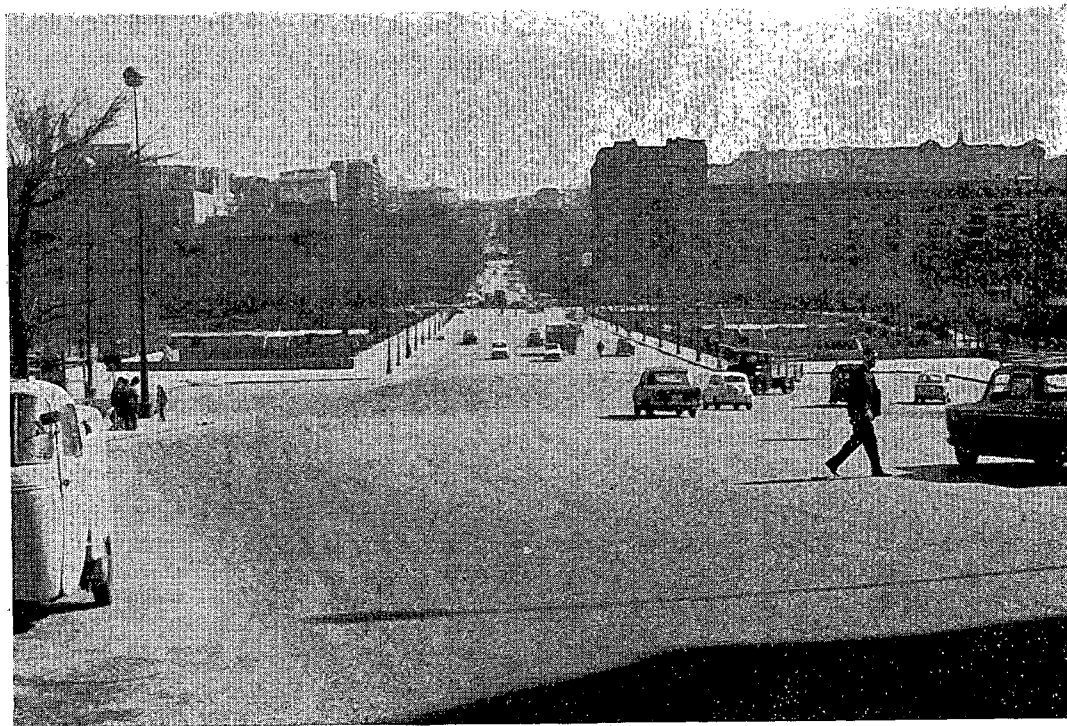
Sin perjuicio de otras medidas, sería de suma eficacia la construcción de un viaducto que enlazase el tramo recto de la Avenida de Portugal con el Paseo de la Virgen del Puerto. Tal obra será indudablemente costosa, pero rendiría un gran servicio y en ella habrá que pensar seriamente en un futuro inmediato, ya que el aumento de tráfico previsible para la Carretera de Extremadura, desde el casco de Campamento, será, sin género alguno de dudas, meteórico.

El tema de los pasos a desnivel generales es claramente inagotable y no es, por tanto, preciso insistir demasiado sobre él, porque, en el fondo, casos como el enlace de la calle de Maldonado con el antiguo Paseo del Cisne o de Serrano sobre María de Molina, están en la mente de todos.

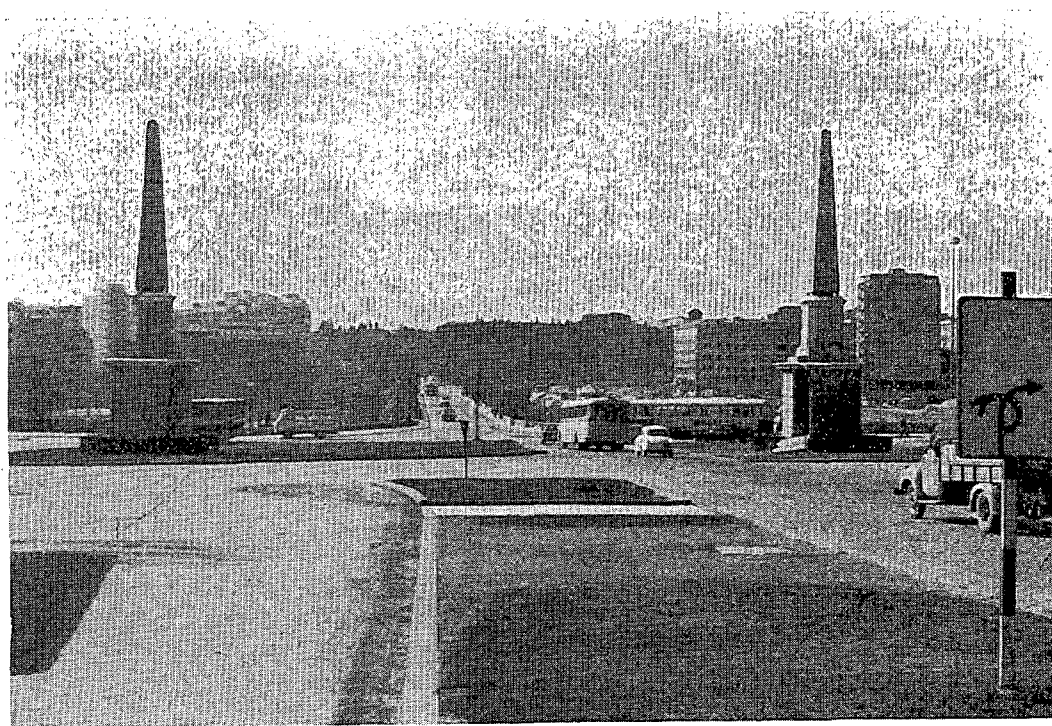
Sin embargo, existe una necesidad endémicamente olvidada y a la cual aludimos anteriormente: la supresión del paso a nivel todavía existente en la unión de Marqués de Urquijo con la Glorieta de San Antonio de la Florida.

Este auténtico tapón invalida la posibilidad del enlace directo de los bulevares modernizados con el Paseo de la Florida y con la Carretera de Castilla a través del Puente Victoria, doblemente interesante ahora, cuando estas dos últimas vías están en trance de ensanche y nueva pavimentación.

El tema de los pasos a desnivel se ha desarrollado hasta tal punto en determi-



Figs. 35-36. — Conviene comparar la sensación de amplitud que produce el Puente de Segovia, con la penosa angostura del de Toledo.



nadas ciudades del extranjero, que se ha llegado a construir auténticas calles elevadas, ejemplo de las cuales nos lo brinda el viaducto de los Bulevares de Leopoldo II y de Amberes, en ciudad de urbanismo tan modesto como lo es Bruselas.

En este tipo de calles no cabe duda de que el peligro de trasladar un punto de congestión por establecimiento de un paso a desnivel simple, queda completamente evitado si, como es lógico, se hace un correcto estudio previo del problema.

Ahora bien, exigen determinada amplitud transversal en las calles que se duplican, tienen costes muy elevados y son causa de indudables molestias al vecindario. Esto aparte de sus dudosas calidades estéticas.

Una solución de este tipo sería imposible en la mayor parte de las calles céntricas de Madrid que reclaman angustiosamente atención. A menos que la cuestión sea enfocada cambiando del todo las premisas.

Así, por ejemplo, podría pensarse en elevar la calzada de la calle de Preciados y transformar la actual en una de peatones de tipo comercial, sin más cruce a nivel que la del Maestro Victoria-Rompelanzas. Dado el carácter de vía rápida de la calzada elevada, sería muy conveniente el que las empresas comerciales interesadas construyesen o habilitasen a sus expensas un estacionamiento, bien subterráneo, bien en altura, para uso de su clientela. Al fin y al cabo de ello existe el precedente de los Almacenes Simeón, en la Plaza de Santa Ana, y de El Corte Inglés, en la calle de Tetuán.

Pero aún nos cabe un recurso inédito en Madrid: operar precisamente a la inversa; es decir, establecer en las zonas de vías angostas una red de circulación rápida *por debajo* de la actual.

La idea no es nueva, ya que hace algunos años Paz Maroto hizo una propuesta que podemos considerar como precursora, aunque, a pesar de lo que en ella había de acertado, no fuese tomada en consideración oficial.

Eso sí, se ha comprobado ampliamente que estas vías subterráneas no pueden tener carácter comercial, ya que no agradan al público, al menos en lo que a Madrid se refiere.

Vayamos, pues, directamente al fondo de la cuestión y digámoslo de una vez:

Se precisa sin demora y sea en la forma que sea, la creación de vías independizadas de lo que anteriormente hemos denominado tráfico local; es decir, de una especie de "autopistas" dentro de la ciudad. Y esto al margen de la ya citada red arterial.

Que nadie se rasgue las vestiduras ante tal afirmación porque, como es lógico, nos referimos a vías urbanas, pero vías que gocen de análogas características de una autopista salvo, claro está, la muy importante de no atravesar núcleo edificado alguno.

Esto además de un sistema anejo de calles propiamente dichas, amplias y con escasos puntos de conflicto.

En tal labor podemos y debemos ser enormemente ambiciosos en las áreas de expansión, en las cuales es posible, según ya hemos visto anteriormente, crear espacios libres.

Más difícil es proceder en las zonas interiores de la capital, donde la escasez general de viviendas y el desaforado aumento del coste del terreno hacen prácticamente prohibitivas las expropiaciones. Pensemos en lo que representaría llevar a cabo el tan deseable ensanche de la calle de Fuencarral.

Por eso las calles subterráneas, enfocadas dentro de un concepto prudente, pero activo, pueden constituir en Madrid una posibilidad, cara, eso sí, pero de indu-

dable interés. Máxime cuando Madrid es una ciudad especialmente condicionada para esta solución, por estar emplazada sobre un conjunto de colinas con vaguadas claramente trazadas.

En este tipo de calles, que deben carecer, como es evidente, de cualquier clase de cruce o punto de conflicto, el único problema de importancia, aparte su alto precio, es el de la ventilación, pero también este es asunto hoy día superado a plena satisfacción.

Consideremos como ejemplo un caso concreto.

Al tratar el cruce del río nos hemos referido al Viaducto-Avenida de Portugal-Paseo de la Virgen del Puerto. Ahora bien, una vez situados en este último, es preciso escalar la escarpa que coronaban las antiguas murallas de Madrid y para dirigirnos al sector Este de modo directo, no contamos, por extraño que parezca, mas que con la exigua calle Mayor, de nombre ciertamente irónico, y con la Gran Vía de José Antonio, algo aliviada por la calle de Leganitos.

Es, pues, una elemental solución canalizar el tráfico de tránsito por el antiguo Paseo de la Tela y atacar una vía subterránea, con arranque en la Cuesta de la Vega, y que, siguiendo por debajo de Mayor, Sol y la Carrera de San Jerónimo, desemboque en las proximidades de Neptuno, con un recorrido aproximado de 1 800 m. que podrían ser salvados en unos dos minutos.

Esta vía puede tener la suficiente profundidad para eludir los puntos de conflicto con las redes de alcantarillado o de galerías de servicios. Los dos cruces con las líneas del Metro tampoco ofrecen mayor dificultad.

Sin embargo, la exigua anchura de las calles bajo las cuales discurre dificulta la doble circulación, la cual exige lógicamente el perfil mínimo:

0,50 - 7,00 - 0,50 - 7,00 - 0,50 ;

o sea, 15,50 m. libres. Parece, pues, más factible utilizar dirección única con dos vías de circulación (8,50 m. libres) y hacerlo en sentido centrípeto, que es precisamente el de las calles superiores, con lo que el tráfico local de éstas quedaría enormemente aliviado.

Así, pues, el primer punto de contacto con la superficie se tendría en la Plaza de Neptuno. Como en ésta sería un grave atentado contra Madrid la construcción de cualquier clase de paso superior, deberían pasarse a nivel inferior las calzadas de cruce correspondientes al Paseo del Prado.

En el arranque de la calle de Felipe IV se iniciaría de nuevo la vía rápida subterránea, pero esta vez con doble dirección de dos bandas de circulación cada una, y pasando por debajo del antiguo Casón del Retiro y del Parterre alcanzaríamos, ya a poca profundidad y dentro del parque, la Plaza de Honduras. Más tarde, y por el lateral izquierdo del Paseo de Venezuela, cruzaría por debajo del Paseo de Coches e iría a enlazar con la calle del Alcalde Sáinz de Baranda, ya a nivel.

Es evidente que la toma de superficie debería hacerse antes del cruce con Menéndez y Pelayo, al objeto de crear un tramo de regularización, así como que también debería construirse un paso inferior de Menéndez y Pelayo.

Ni qué decir tiene que Sáinz de Baranda, cuya obra de prolongación ya está en curso, debería ser modernizada, pero este es asunto que corresponde a lo dicho anteriormente acerca de las calles con andén central.

Otras arterias subterráneas de primer orden de importancia son:

1.º La ya propuesta y citada Alcalá-José Antonio-Plaza de España, con doble dirección.

2.º La de la calle de Hortaleza, de dirección única contraria a la de superficie, es decir, centrípeta; y con salida en la calle de la Montera, por encima del túnel del Metro, que en el cruce con José Antonio está muy profundo.

Veamos ahora qué podemos hacer, en superficie, respecto a la tremenda carencia de una vía principal Norte-Sur en el centro Oeste de Madrid.

En tal problema contamos todavía con una posibilidad francamente interesante y que entra dentro de lo factible.

Consiste en unir el Paseo de Onésimo Redondo y el lateral de la Plaza de España con la calle de San Bernardo, a la altura del Convento de Monserrat, el cual, por sus características tradicionales y artísticas, consideramos intangible.

Al mismo tiempo también es factible abrir una amplia vía transversal, aprovechando la actual Plaza de las Comendadoras, hasta la calle de la Princesa, a la altura del Palacio de Liria.

De sobra sabemos que el hacer pública esta idea, largo tiempo acariciada por nosotros, desatarán una tempestad de iracundas lamentaciones y un auténtico delirio de vestiduras rasgadas, porque es preciso para ello derribar el caserón de la antigua Universidad algunos años antes de que se hunda por sí mismo, así como ocupar una parte del ya desechado Cuartel del Conde Duque y una pequeña parcela del parque del Palacio de Liria.

Sin embargo, en lo que respecta a los edificios de viviendas a expropiar y derribar, el problema no ofrece dificultades insalvables, ya que son relativamente pocos y cabe la posibilidad de construir uno o varios bloques en la parcela sobrante de la Universidad y trasladar a ellos, en condiciones económicas equitativas, a todos los vecinos y comercios afectados.

Claro que enfocando la cuestión en forma tan humana, no es posible pretender lo que acostumbra a llamarse autofinanciación de esta interesante obra.

Al parecer, tampoco existirían grandes dificultades en los tratos con las autoridades militares, en lo referente a la ocupación de la parcela correspondiente al cuartel de Conde Duque, y respecto a los Duques de Alba no dudamos de que responderían adecuadamente al honor de contribuir al desarrollo de la capital de España, mediante un pequeño sacrificio.

Ni que decir que, simultáneamente con la apertura de estas nuevas vías, deberían construirse los grandes estacionamientos correspondientes, y es en ello donde podría obtenerse un margen de beneficio que paliase los gastos necesariamente elevados de la reforma.

Por lo que respecta a las vías de circulación rápida en el extrarradio, nada sustancial es preciso añadir; su correcta concepción creemos quedó ya suficientemente clara.

El único problema es la habilitación de los terrenos precisos y, por tanto, vamos a volver sobre tan candente tema.

Repetidamente hemos insistido en lo desproporcionado del precio de los solares en Madrid y en cómo esto es causa de numerosos males; especialmente de la congestión y de la imposibilidad de lograr una aceptable repercusión del terreno sobre el metro cuadrado de vivienda.

Anteriormente hemos propuesto una fórmula sencilla que evita la congestión, respetando los intereses de los propietarios de lo que puede ser llamada área edificable actual en los ensanches. Ahora bien, esta fórmula no basta, ya que, dado su planteamiento, no disminuye la repercusión sobre el metro cuadrado de vivienda.

Esto nos obliga a volver sobre un plan que propusimos al Ayuntamiento hace

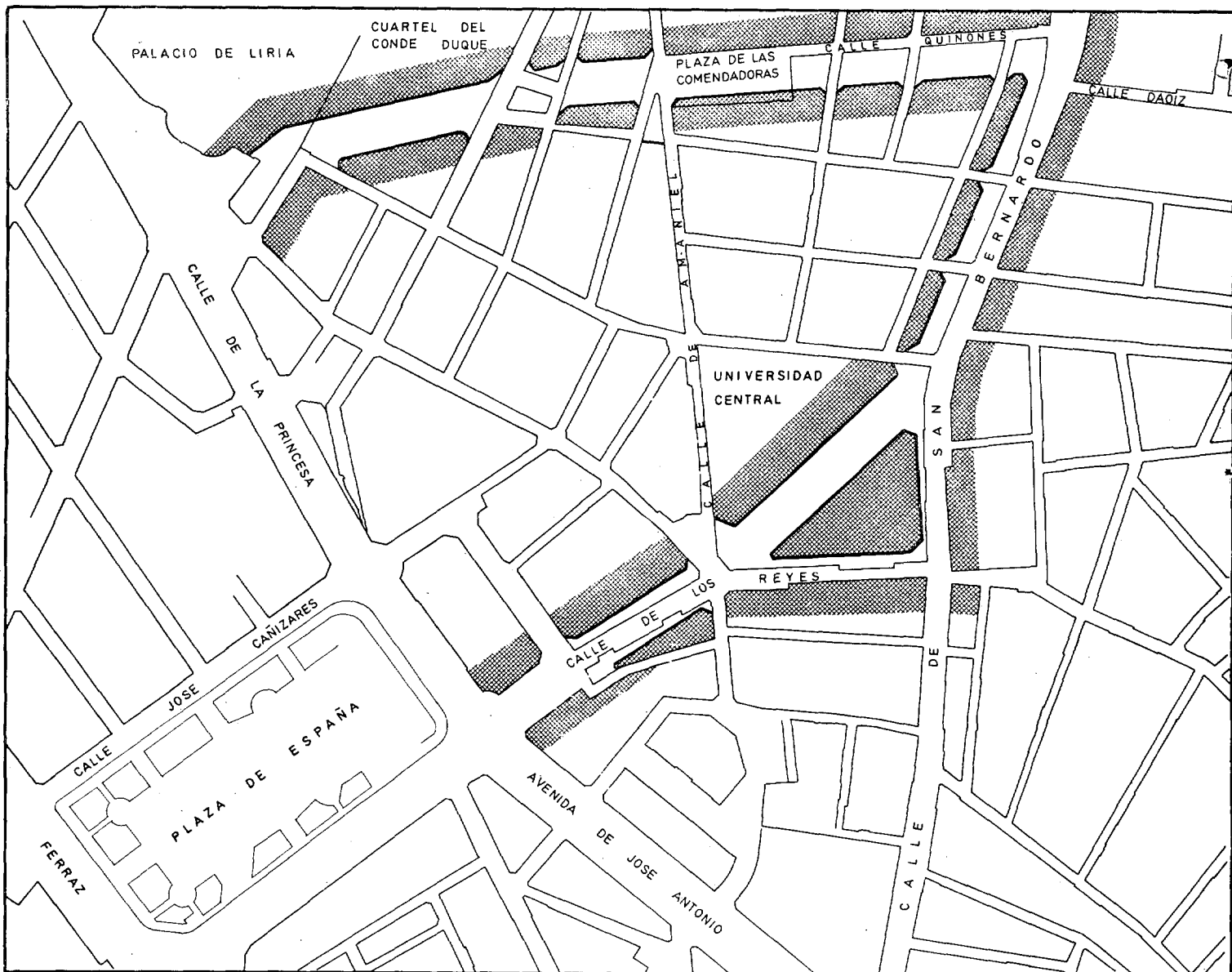


Figura 37.

unos diecisiete años y que, por no haber sido bien comprendido, sólo produjo un fruto muy limitado.

Fue por entonces cuando comenzaba a dejarse sentir la ya ininterrumpida carrera de precios de los terrenos, y, con objeto de crear un dispositivo regulador de este mercado, recomendamos la adquisición masiva, por libre compra o por expropiación si las circunstancias así lo exigían, de grandes extensiones de terreno claramente periféricas o incluso fuera del término municipal, entonces mucho más reducido, ya que la única anexión que se había llevado a cabo era la de los Carabancheles.

Aconsejábamos, concretamente, la compra de la zona comprendida en Caraban-

chel Alto, a partir de las carreteras de éste a Campamento y de la de Extremadura, con excepción de las áreas de influencia de los campos de aviación de Cuatro Vientos. Es más, incluíamos en nuestra idea la adquisición de la faja aneja al término municipal de Alcorcón y perteneciente a éste.

Una parte muy pequeña de la primera, la que más tarde había de constituir el actual Poblado C, fue efectivamente adquirida. También lo fueron los denominados Polígonos de Francos Rodríguez y Santa Marca, en otras zonas de Madrid y también de limitadas dimensiones.

Esto fue todo. Una lástima, porque pocos años más tarde el asunto se había dificultado considerablemente o incluso frustrado.

Concretamente: la iniciativa privada compró el área de Alcorcón a que nos hemos referido y lo hizo, como era de esperar, a un precio ridículamente barato, comenzando a continuación el aprovechamiento de la misma mediante lo que se denominó Poblado de San José de Valderas.

Ya entonces señalábamos, en medio de una inexplicable incompreensión de ciertos medios, el valor que para el Poblado C había de tener el actual ferrocarril suburbano, cuyo proyecto había sido aprobado y, lo que es ahora más interesante, la importancia del ferrocarril de Villa del Prado para la faja fronteriza de Alcorcón.

A pesar de que dicho ferrocarril era por entonces un tren de película cómica, ya se veía que podría dejar de serlo en el momento que se quisiese para transformarse en un nuevo suburbano.

Al menos nos cabe el consuelo de que el Ayuntamiento en pleno aprobase un proyecto que venía a ser el embrión de este vasto Plan, si bien el mismo fue inmediatamente rechazado y anulado de modo rotundo por la Comisaría de Urbanismo, a pesar del apoyo incondicional que le brindó el entonces Teniente de Alcalde de los Carabancheles.

Todo esto es agua pasada y si lo sacamos a relucir no es, ni para llorar sobre una idea frustrada ni mucho menos por resentimiento, sino para volver de nuevo a la idea y tratar, sin apasionamientos, de extraer de ella lo que pueda tener de aprovechable.

No hemos de olvidar que se ha partido de la base de que lo hecho, hecho está, y en tal postura vamos a continuar razonando.

La causa del coste exorbitante de los solares es, naturalmente, su escasez, relacionada como causa parcial y como efecto con la escasez de viviendas.

Esta falta de solares da origen al hecho de que pueda decirse paradójicamente que el mejor negocio a realizar con un terreno edificable es no venderlo. Al menos de momento.

Tan anómala situación se mantiene, en parte, por la reluctancia municipal para tomar el mando de este corro o, como mínimo, entrar en él de modo decidido.

Esta postura de inhibición está cimentada y dialécticamente sostenida en una pretendida carencia de medios económicos, pero es muy fácil comprender que tal aserto es puro sofismo. Lo que no resulta posible en clara lógica es obtener beneficios sin realizar previamente una inversión, por pequeña que ésta sea.

Y en este caso ciertamente lo es; en primer lugar, porque permite al Municipio recuperar el importe total actualizado de lo invertido; en segundo, porque disminuye la rapidez de transmisión del dinero circulante en una faceta injustificada de aquélla, y en tercero, porque favorece económicamente al vecino medio o modesto, facilitando su acceso a la propiedad inmobiliaria, uno de los más interesantes aspectos de una política social.

Tal inhibición puede, por tanto llegar a ser grave, y no favorece más que al especulador.

Creemos debe guardarse el máximo respeto hacia la iniciativa privada y hacia sus justos intereses, manteniendo la plena libertad de contratación en la venta de solares privados, pero de esto a despreocuparse de la oferta de terrenos edificables, más alejados del centro si se quiere, pero a precio que permita establecer una sensata repercusión, hay un tremendo abismo.

Porque, eso sí, estos terrenos serían cedidos con dos compromisos ineludibles:

1.º La radical prohibición de transmisión a tercero.

2.º La obligatoriedad de la construcción inmediata de viviendas, a precio justo para el cliente y remuneración para la empresa promotora.

En lo que se refiere al primer punto, es muy probable que nuestra eterna picaresca descubriese rápidamente el medio de burlar esta ley. Al fin y al cabo este es factor eterno de los pueblos mediterráneos de todos los tiempos.

Ante ello tal vez fuese preferible, aunque confieso que no he meditado suficientemente sobre ello, el adoptar la solución anglosajona del alquiler del suelo, cosa que al menos presentaría la faceta favorable de estimular el interés de los constructores, que podrían así operar sin tener que hacer frente a la carga económica previa que supone la adquisición del terreno.

Si, para fijar las ideas, el coste de la preparación de los solares, por parte del Municipio, se extrajo de un empréstito, el canon de alquiler debería fijarse de modo que cubra la anualidad de amortización, con un margen prudencial que permitiese la conservación de las áreas verdes anejas y la prosecución inmediata y en cadena de esta operación, así como la posible depreciación de la moneda.

En ello existe, además, un margen adicional de cubrición de esta última, ya que el empréstito puede estar estudiado para ser amortizado en treinta años, por ejemplo, en tanto que la vida asignable a un edificio de viviendas correctamente construido es, de cierto, superior al doble de este plazo.

El verdadero punto oscuro de esta manera de enfocar el problema, radica en una idiosincrasia especial; tal vez ya única en el mundo actual: la de los españoles.

Nosotros todavía tenemos muy en cuenta los problemas del prójimo, siempre eso sí que éste se encuentre en un apuro, y tal manera de pensar exige quede aclarado lo que sería justo hacer llegado el momento en que fuese preciso considerar una casa en ruina y derribarla.

Creo que podría ser una acertada medida el extender, a tal circunstancia, la acción de la seguridad social, por medio de una pequeña cuota-seguro de capitalización que cubriese el gasto de adquisición de una nueva vivienda.

Claro que, repito, que este asunto requiere una atención mucho más concentrada y un estudio económico que no he realizado aún.

Sea como fuere, bien claro se ve que tratamos de favorecer a la ciudad en los aspectos siguientes:

1.º Como tal ciudad: evitando el desorden, la congestión y la fealdad, y dirigiendo racionalmente su crecimiento.

2.º Respecto al hombre como parte de la ciudad: facilitando el que pague un precio justo por lo que adquiere y haciendo más agradable su modo de vivir, de acuerdo con las fórmulas objetivas y sociales ya tratadas anteriormente.

3.º Desde el punto de vista del desarrollo industrial: simplificando la gestión del empresario constructor, elemento activo en la economía, y dejando en plena li-

bertad, pero sujeto a limpia competencia, el financiero que opera como simple intermediario en el mercado de terrenos.

Ahora bien, tal política exige, como premisa inexcusable, con que la Administración evite cuidadosamente el convertirse a su vez en especulador, aunque lo haga con la mejor intención del mundo, porque de buenas intenciones está pavimentado el camino del infierno.

Asimismo, es imprescindible el que las áreas así preparadas cuenten con medios rápidos de transporte colectivo.

Porque dejémonos de tontas fantasías: en Madrid hace tiempo que las distancias dejaron de medirse por kilómetros. En la actualidad, todos lo hacemos por minutos y, si Dios no lo remedia, es posible que muy pronto tengamos que hacerlo por cuartos de hora.

De forma que una vez vencido el arraigado prejuicio, hoy día las más de las veces muy justificado, de no querer alejarse del centro, puede incluso llegar a ser más apetecible aceptar este alejamiento a cambio de conseguir una vivienda en condiciones más ventajosas, no sólo económicas, sino también de habitabilidad.

En tal sentido, pueden jugar un papel decisivo los ferrocarriles de tipo sub-urbano.

No hay razón básica que justifique el que estos ferrocarriles sean subterráneos en las zonas periféricas. Antes al contrario, es recomendable que lo sean de superficie, al menos en su mayor parte, cosa que la topografía de Madrid consiente sin grandes problemas.

El coste de estas arterias de transporte colectivo queda así considerablemente reducido y pueden desarrollarse con notable rapidez.

Ahora bien, conviene no olvidar que la extinción del tranvía en Madrid radica en que, siendo un elemento de trayectoria rígida y más bien lentas reacciones, estaba superpuesto con el tráfico general, aparte de que debía dar servicio con unidades aisladas.

Es, pues, preciso, como condición imprescindible, que las líneas férreas suburbanas tengan las características de las arterias de circulación rápida; es decir, que a modo de autopistas estén acotadas marginalmente y que todos los cruces de vehículos o de peatones se hagan a desnivel; estos últimos lo más frecuentes que sea posible.

En este asunto contamos con una espléndida posibilidad inmediata a muy bajo coste: el tramo del ferrocarril a Villa del Prado, comprendido entre Alcorcón y la llamada Estación Empalme, donde enlaza con el actual suburbano.

El transformar la actual vía simple en doble electrificada, establecer o dejar previstas las estaciones intermedias convenientes y el construir los pasos a desnivel aconsejables, son problemas de escasísima importancia relativa.

Es fácil comprender que lo francamente fecundo de esta idea tan simple es que, con dicho nuevo suburbano, quedaría funcionalmente incorporado a Madrid, el término de Alcorcón.

Esto arrastra la conveniencia de proceder a su anexión inmediata a la capital y a la ordenación, de acuerdo con la política que es objeto de estas meditaciones. Sin olvidar que el nuevo canal de abastecimiento del Oeste, de próxima puesta en servicio, nos da resuelto el siempre espinoso problema del suministro de agua potable.

Otra línea que también puede y debe ser aprovechada es la de arranque del

ferrocarril de Madrid a Cáceres y Portugal, que parece va a ser abandonada en este tramo e incorporada a las generales del Mediodía.

La nueva línea suburbana enlazaría con el Metro en la estación Delicias, del mismo, con un corto tramo subterráneo, y constituiría un apreciable desahogo al penoso acceso al casco central desde las áreas contiguas a Villaverde Alto. Al mismo tiempo permitiría abrir al plan de compra y habilitación municipal extensas zonas de ensanche, organizadas de acuerdo con las fórmulas antedichas.

Eso sí, siempre que se ataque sin demora la construcción del colector del Butarque.

Dejemos ya este fecundo tema y pasemos a tratar el relativo a las zonas verdes, de tan candente interés en toda gran aglomeración urbana.

Todos lo sabemos, pero no está de más recordar que el interés decisivo de estas zonas radica en los siguientes puntos:

1.º Dotar al vecindario de un medio gratuito de reposo y esparcimiento, consiguiendo indirectamente una elevación de su nivel cívico.

2.º Aliviar, desde un punto de vista estético, el poco atractivo aspecto de una gran parte de la ciudad.

3.º Formar un pulmón depurador de la viciada atmósfera.

4.º Mantener o al menos contribuir al aislamiento de las vías de circulación rápida, una vez que nos decidamos a transformarlas en una fecunda realidad.

Desde luego, el plan expuesto por nosotros anteriormente crea ya por sí mismo una elevada proporción de espacios verdes, pero no es ahora a éstos a los que hemos de referirnos, sino a verdaderos parques, amplios y enteramente públicos.

Si observamos el plano de Madrid, apreciamos inmediatamente la irregularidad de la distribución de las áreas verdes, y deducimos la endémica falta de atención que se ha concedido a este tema desde hace más de un siglo, porque también en ello somos en Madrid paradójicos en extremo: compasión sensiblera e indignación por la tala de un árbol e indiferencia total por las masas de árboles que podían y debían ser plantadas.

La idea del Marqués de Salamanca, malograda por la insensata ambición del poseedor de terrenos y por la abulia municipal, era francamente interesante: crear una amplia zona ajardinada en el centro de cada una de las manzanas.

Tan interesante, que lograba, entre otras cosas, hacer atractiva lo que hasta entonces, y también ahora, no es apreciado: una vivienda interior, más silenciosa, menos sometida a la pestilencia de los tubos de escape e igualmente soleada que una exterior.

Es curioso que lo que nosotros proponemos viene a ser la "antimanzana" del Marqués de Salamanca, sobre todo porque lo que no se tuvo en cuenta en este barrio es que tales jardines interiores, especie de manifestación del urbanismo árabe tradicional, debieron ser completados con un cierto número de "islas" verdes abiertas, ocupando al menos una manzana, pero preferiblemente, cuatro. Y lo triste en ello es que la última oportunidad se ha perdido recientísimamente.

Pretender tales islas en la situación actual de barrios como el de Tetuán, casco de Vallecas o de las Delicias, es pura goyería, pero también en este tema existen posibilidades que pueden ser salvadas.

Volvamos, pues, al análisis de la distribución de zonas verdes efectivas.

En el centro, salvo el Retiro, la Plaza de España, el Jardín Botánico y el Paseo del Prado, bellísima obra que conviene conservar a todo trance, apenas si tenemos algo amplio que merezca la pena de mencionar. Deliciosos rincones como la

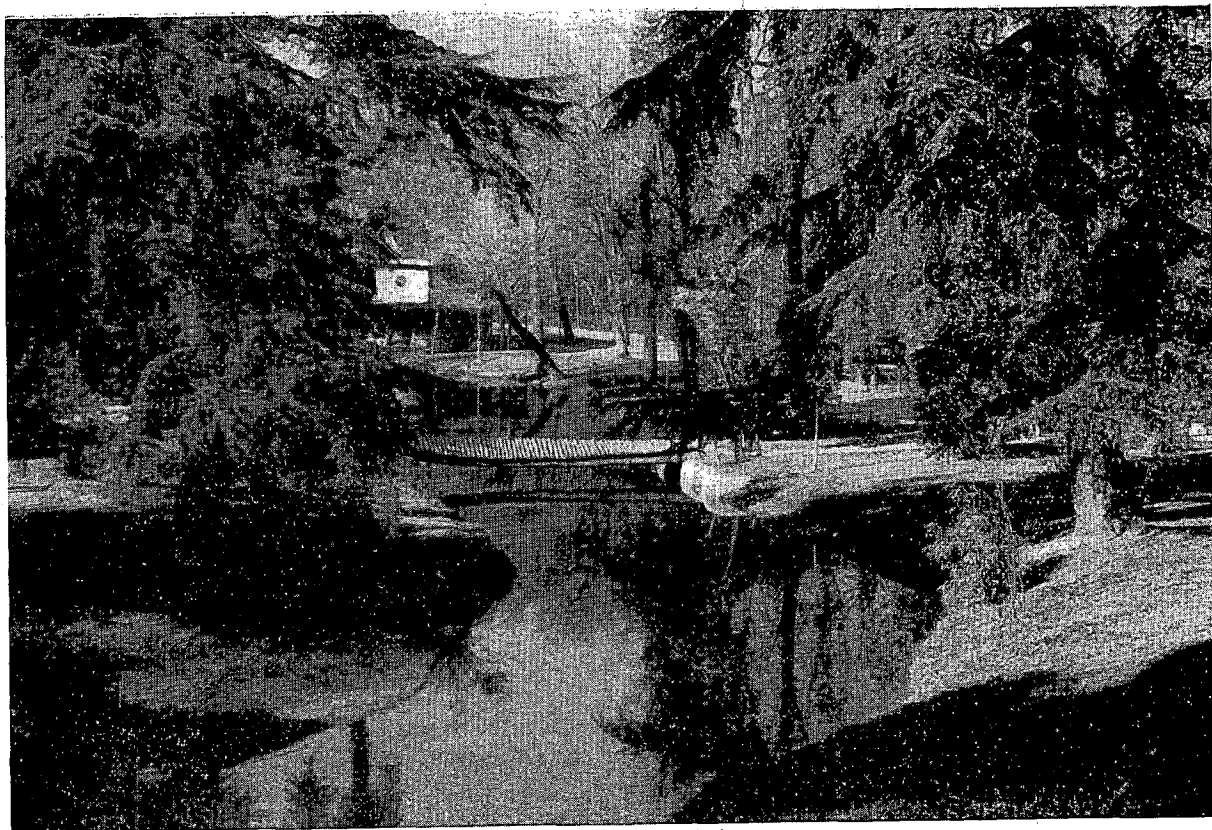


Fig. 38. — Rincón del Retiro; un bello ejemplo de lo que puede y debe ser un parque en Madrid.

modesta Plaza de Bilbao, la de las Descalzas, con su convento, monumento clave del llamado Barroco madrileño; la del Rey y la de Santa Ana, o han sucumbido al imperio tiránico del automóvil o están en trance de perecer.

En la zona Este el desastre es total, a pesar de la buena voluntad que demuestra la creación de los Jardines de Eva Duarte de Perón y de la Quinta de la Fuente del Berro, dos islas perdidas en un proceloso mar de edificación.

En el Norte la cosa es todavía peor, ya que tanto los Pinares de Chamartín como la Dehesa de la Villa, lejos de ser incrementados, han visto mermadas sus posibilidades.

Sin embargo, en el Noroeste la densidad de áreas verdes es elevadísima. El Pardo es en realidad un parque inmenso que se prolonga hacia el Sur por la Ciudad Universitaria y los llamados Viveros de la Villa, todo ello auténticamente hermoso, calificativo que puede también hacerse extensivo a la zona del Club de Campo y gran parte de Aravaca.

Estas zonas enlazan sin solución de continuidad con el delicioso Parque del Oeste, Campo del Moro y con la Casa de Campo, porque este último, de tipo natural, con un suave carácter que conviene sea conservado a todo trance sin nuevas mermas, y en el cual es altamente meritoria la labor de repoblación que está realizando, de unos años a esta parte, el Ministerio de Agricultura.

La zona Oeste posterior a la Casa de Campo está siendo convertida en un barrio residencial de viviendas unifamiliares de lujo con amplios jardines, cosa que completa en cierto modo un ciclo.

El problema tremendo se reproduce en el Sur y Suroeste.

Es muy loable el rescate por parte del Ayuntamiento del llamado Parque de la Arganzuela, así como la creación del Parque Sur en la zona comprendida entre la Carretera de Toledo y la Vía Lusitana a partir de la Glorieta Elíptica, pero ello no puede ser mirado en justicia más que como un primer paso que, lejos de ser motivo de nociva autosatisfacción estática, sirva como causa de impaciente inquietud en el tema que estamos tratando.

En tal sentido acabamos de presentar al Ayuntamiento un Plan de zonas verdes del cual, por no haber sido todavía aceptado ni rechazado, no debemos entrar en detalles.

En realidad no es nada nueva la idea de que la ciudad debe presentar claras soluciones de continuidad y quedar descompuesta en subciudades, cosa de la que ya hemos hablado anteriormente.

Y si es así, nada mejor que definir estas soluciones de continuidad por medio de fajas verdes continuas.

Así, pues, es preciso prever con la mayor premura un doble dispositivo integrado por islas verdes para efecto estético y expansión del vecindario, y por fajas o bandas de parque que a las anteriores funciones unirían la de compartimentación de distritos.

Esto todavía puede lograrse sin gran dificultad en ciertos sectores de Madrid, y en otros, burla burlando, está prácticamente logrado sin proponérselo, como sucede con el conjunto El Pardo-Aravaca-Pozuelo-El Plantío.

Como ejemplo de esta posibilidad podemos citar la que nos brinda la vaguada del denominado Arroyo del Pradolongo, constituida por una amplia banda de terrenos libres que discurre sin solución de continuidad desde el casco central de Carabanchel Alto hasta el nuevo acceso de Andalucía, es decir, prácticamente hasta el Manzanares.

Pero, además, salvando el núcleo de Carabanchel Alto citado, esta faja de aislamiento puede ser prolongada a lo largo de la carretera del mismo a Cuatro Vientos hasta la propia Carretera de Extremadura.

Este es un botón de muestra en lo que creemos debe y puede hacerse si se aplica el criterio de tenaz continuidad sugerido con anterioridad acerca de la adquisición de terrenos por el Municipio.

Así, mediante esta línea de operaciones es evidente que yugularemos una de las cosas que hacen repelentes las grandes aglomeraciones urbanas: Su monótona continuidad.

Pero, además, esto no es todo: En estas fajas o en los parques-islas deben ser establecidos complejos deportivos.

Hasta ahora y que nosotros sepamos, sólo existen dos propiamente dichos: El Parque Sindical y la Ciudad Deportiva del Real Madrid. El resto son instalaciones más o menos polarizadas o de carácter privado, algunas incluso sumamente restringidas.

De entre las piscinas merece ser destacada la Municipal de la Casa de Campo por el acierto de sus instalaciones.

Sin embargo, la idea que siempre he tenido sobre este último tema y que presidió la confección de un proyecto que todavía no nos ha sido aceptado en firme por el Ayuntamiento, es por completo opuesta al usual: No debe crearse un parque deportivo con espacios verdes interiores, sino que las instalaciones deportivas son las que deben quedar inmersas en una zona verde, a modo de islotes en la misma.

Por otra parte, también me parece que debe existir una radical diferenciación entre la piscina de competición, concebida esencialmente para el nadador, y aquella otra en la cual lo que se persigue es el máximo placer del baño, diferenciación que queda perfectamente establecida en el proyecto a que hemos aludido.

El rotundo éxito del Parque Sindical excusa el que tengamos que justificar la conveniencia de multiplicar estas unidades de deporte.

Ahora bien: Conviene que en ellas existan instalaciones que mantengan vivo el interés del vecindario, incluso en pleno invierno, cosa muy fácil de lograr si se democratiza un poco el tenis y el golf, que no veo inconveniente para ello, y si se establece una instalación cubierta adecuada para la práctica de los deportes en pista de fácil popularidad, tales como el baloncesto, balonvolea, hockey de salón o hockey sobre patines.

Asimismo, aunque con carácter menos frecuente, conviene contar con piscinas populares de invierno en las cuales la experiencia nos enseña es donde se forma un elevado porcentaje de los futuros campeones de natación.

Finalmente, no hemos de dar fin a este vagabundeo, por lo que podría ser una nueva línea de actuación en el urbanismo madrileño, sin lamentarnos de la escasa atención que se ha otorgado en la capital a crear en ella un claro sentido de monumentalidad, interés subjetivo y belleza.

En esto es muy importante no olvidar la lección que nos han brindado algunos políticos ingleses: Ni creo que Chamberlain necesitase para nada su paraguas, ni que Churchill se fumase los puros-trompeta con los cuales se hacía retratar.

Todo era cuestión de crear carácter en la puesta en escena.

Por eso conviene insistir en la necesidad de atender esta importante faceta del urbanismo madrileño, considerando que la belleza de una ciudad puede depender de lo grande, pero también de lo pequeño; tan pequeño como la plaza de Santa Marta visitada en una cálida noche sevillana.

Ante todo es preciso que se olvide que las plazas son nudos de circulación si en ellas existe algo, por nimio que sea, que puede contribuir a crear carácter en la ciudad. Es absurdo supeditar todo el concepto funcional y después del esfuerzo que ha costado resolver estéticamente la Plaza de Castilla por medio de un original monumento, guste o no guste, destruir esta obra.

Por la misma razón haríamos desaparecer la Cibeles, la fuente de Neptuno, el Arco del Triunfo en París o la Catedral de Burgos.

Demos, pues, vida a todo aquello que es notorio constituye el encanto comprobado en otras ciudades y en la nuestra: Zonas verdes con lagos irregulares, único placer verdadero de Londres, perspectivas con grandeza, secreto de París, y puesto que uno de los motivos característicos de Roma son sus fuentes, fuentes, que en esto, aun sin la obra artística adicional de Bernini, el agua y la imaginación unidas dan un resultado espléndido como archidemostró Buigas en Barcelona.

Pero tampoco ha de ser descuidado lo anecdótico porque, según decíamos anteriormente, es lo que nadie olvida jamás. Puesto que hemos sacado a relucir la Catedral de Burgos, ¿puede alguien negar con sinceridad haberse interesado por su Papamoscas?

El monumento al Pastor en Ameyugo, aparte su genial planeamiento, ha pasado a constituir escala obligada en el peregrinar por la carretera que lo bordea y por ello encuentro inmensamente acertada la idea de erigir un grupo relativo al Oso y el Madroño en plena Puerta del Sol, aun teniendo presente su escasa ambición.

Construyamos, pues, monumentos con sentido artístico en la ejecución y habilidad

en el emplazamiento, por muy extraños que parezcan a primera vista sus motivos.

El grupo de bronce de los cuatro animalillos del cuento "Los Músicos de Bremen" ha pasado a ser, en unión de la inquietante y extraña estatua de Rolando, una de las notas características de esta ciudad.

"Los portadores de la antorcha" ha dado un formidable empaque al jardinillo de la Ciudad Universitaria en el que fue instalado. Y no digamos la estatua de Felipe II en la lonja aneja a la Plaza de la Armería.



Fig. 39. — Los músicos de Bremen, interesante ejemplo de cómo lo anecdótico puede ser decisivo en la caracterización de una ciudad.

Destruir el Parque Vigeland sería ya destruir estéticamente Oslo, por muy discutibles que puedan tal vez parecer a algunos las obras del potente y conceptuoso escultor noruego.

En este asunto cualquier gasto siempre constituye a la larga una buena inversión, por extraño que se juzgue inicialmente el motivo representado.

Por ejemplo: Acaba de fallecer Walt Disney, genio sonriente de nuestros agitados tiempos, que a todos nos hizo repetidamente volver a lo más bello de la infancia. ¿Por qué no erigirle un monumento en el cual estuviese íntimamente rodeado de los alegres animalillos a quienes dio vida?

Mejor aún: ¿No es Madrid la capital de España? Entonces, ¿por qué no crear el

Parque de las Provincias? En él se emplazaría un grupo de dos figuras por cada una de ellas, vistiendo el más puro traje regional. Y como lo cortés no quita lo valiente, con un restaurante cuya minuta estuviese exclusivamente compuesta de platos típicos de la fecunda cocina española.

En este parque serían construidos dos Museos: El primero estaría dedicado a exhibir maquetas en amplia escala de todos nuestros castillos, catedrales y monumentos arquitectónicos de interés, que son muchos. El segundo acopiaría todos aquellos elementos que pudiesen contribuir al mejor conocimiento del mosaico étnico que compone nuestra compleja Patria.



Fig. 40. — La estatua de Rolando en Bremen.

También en esta línea operativa se encuentra la idea, plena de justicia y sentido poético, de construir la que habría de ser llamada Gran Plaza de los Héroes.

En ella quedarían erigidos dieciséis monumentos dedicados a los médicos y biólogos que han contribuido en algunos casos incluso a costa de su propia vida, a liberar al ser humano del dolor y de la enfermedad.

Los quince primeros estarían dedicados a los españoles Servet y Ferrán, a los alemanes Koch, Pettenkofer, Ehrlich, Von Behring y Domag, a los ingleses Jenner, Lister y Fleming, al francés Pasteur, al austriaco Semmelweis, al japonés Kitasato, al

cubano Finley y al norteamericano Salk. El monumento número dieciséis quedaría vacante en espera del descubrimiento del método de curación del cáncer.

Claro que todo esto fuera del Retiro, del Jardín Botánico o de la Casa de Campo.

¿Y por qué no volver a la idea, hace mucho tiempo abandonada, de construir en Madrid un planetario?

¿O un museo con reproducciones practicables a escala natural de las Carabelas, de la Galera de Don Juan de Austria en Lepanto, del Plus Ultra, del Jesús del Gran Poder y, en general, de los instrumentos de las grandes gestas nacionales?

En el orden cultural sería un indiscutible acierto el crear un Auditorio municipal de música, pero no con el sentido de espacio al aire libre para actuación de orquestas, sino de local donde pudiese ser solicitada, en cabina independiente dotada de la indispensable comodidad y aislamiento, la audición de las obras maestras de la música universal, extraídas de una vasta discoteca o archivo de cintas magnetofónicas.

Como puede comprenderse, en tales temas las posibilidades son prácticamente ilimitadas y lo que es curioso es que a la larga y en muchos aspectos todas resultarían rentables.

Si hemos de estar condenados al abandono de nuestros vehículos por tozudez en crear una ciudad estrangulada, hagámoslo al menos dignamente y con cariño a Madrid, transformándole en algo impar, bello e interesante. Tal vez entonces nada nos importe el automóvil.

Y basta de sueños. Ya es hora de que vuelva a incorporarme a la realidad de mi trabajo.