

Madrid: Siempre mañana y nunca mañanamos

Arturo Soria y Puig
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Hasta finales de la Edad Media, la ciudad es ante todo un conjunto de ciudadanos que forman una comunidad. Para griegos, romanos y medievales lo primero es el ciudadano, al punto de que las cualidades de éste son las que definen la ciudad. Por eso se pudo decir en Grecia que la mejor muralla es la formada por el pecho de los ciudadanos valientes. Los clásicos no ignoraban el aspecto material de la ciudad y por valientes que fueran los ciudadanos no se privaban de construir murallas, pero el acento lo ponían claramente en las personas. Esta visión clásica de la ciudad es la implícita en la lengua latina, en la cual *civis* ciudadano, es la raíz de *civitas* ciudad.

El castellano, como lengua ya moderna, vehicula una concepción completamente distinta: el concepto matriz es el de ciudad, que ya en Las Partidas de Alfonso X el Sabio se entiende como un conjunto de construcciones¹ y de la ciudad así entendida, se deriva, como es obvio, la palabra castellana "ciudadano". Frente a la ciudad clásica como comunidad o conjunto de ciudadanos, se abre camino a partir del XIII el concepto moderno de ciudad en

que ésta se entiende como artefacto o conjunto de construcciones.

Si la ciudad se concibe como un conjunto de ciudadanos, los problemas que plantea la ciudad y las soluciones que demanda han de hallarse en dichos ciudadanos. De ahí que la antigüedad nos legara numerosos tratados de política y de moral y ninguno que se parezca o sea comparable a un moderno tratado de urbanismo. Las ciudades se construían primariamente con ciudadanos regidos por una moral y una política -palabra que, como es bien sabido, se deriva de polis que en griego significa ciudad- y sólo en un segundo término se edificaban con piedras.

Si por el contrario, la ciudad se concibe como un conjunto de construcciones, los problemas de esta y sus soluciones han de

hallarse en dichas construcciones. De ahí que modernamente aparecieran primero tratados de arquitectura -segunda mitad del XV- y luego, ya en el XIX, tratados de urbanismo.

Los clásicos, cuando pensaban en la ciudad, buscaban reglas para la comunidad y, los modernos, reglas para las construcciones. Esta petrificación del concepto de ciudad con el paso del tiempo no es única. En cierta medida ha ocurrido lo mismo con la noción de iglesia que en sus orígenes significaba asamblea y hoy se asocia comúnmente con un edificio.

Sería fácil y gratificante dedicarse a contraponer la ciudad como conjunto de ciudadanos que constituyen una comunidad, a la ciudad como conjunto de construcciones que forman un complejo artefacto. Pero no es esa mi intención, pues ambos conceptos tienen su razón de ser y su utilidad y el reto no estriba en contraponerlos, sino en diseñar una estrategia para Madrid que atienda a ambos. Ocurre además que ambos conceptos de ciudad ya no son del todo pertinentes por dejar fuera una nueva e insoslayable realidad.

Si hasta principios del XX la ciudad era una pareja formada por personas y construcciones en la que se primaba, bien a las personas como los antiguos, bien a las construcciones como los modernos, en nuestro siglo esa pareja se ha convertido en un triángulo, haciéndose las relaciones, como en todo triángulo, mucho más complejas y difíciles. El tercero en discordia,

Hasta principios del siglo XIX, la ciudad era una pareja formada por personas y construcciones. En nuestro siglo esa pareja se ha convertido en un triángulo con la aparición del automóvil

NOTA DE LA REDACCION: Palabras pronunciadas en la mesa redonda titulada "La hora de Madrid" coordinada por José A. Fernández Ordoñez, en la que participaron Ricardo Bofill, Francisco Nieva y el autor, celebrada el 4 de Julio de 1992 en El Escorial.

junto a personas y construcciones, es, sin duda, el automóvil. Lo que reclama nuestro tiempo es un concepto de ciudad capaz de englobar y armonizar personas, construcciones y vehículos. Y para llegar a esa nueva síntesis es preciso, en mi opinión, señalar las limitaciones de una concepción meramente material y constructiva de la ciudad y repescar la concepción clásica de la ciudad como comunidad formada por un conjunto de individuos y regida por una política y una moral.



Ildefonso Cerdá y Arturo Soria

Mas hora es ya de ver cómo se aplican a Madrid estas diversas maneras de entender la ciudad y para ello lo más claro sea quizás empezar por el concepto hoy más habitual: el que ve en la ciudad un conjunto de construcciones, mejor o peor ordenado y más o menos monumental.

Madrid como construcción: tres oportunidades perdidas

Considerado como artefacto o conjunto de construcciones, Madrid nunca fue una maravilla. Su situación era buena y también lo eran su cielo, su aire y su agua, pero las construcciones que sobre su solar se levantaron no fueron particularmente llamativas si se las compara con las que hay en otras grandes ciudades europeas.

No es que a Madrid le faltaran oportunidades de transformarse en una gran capital, pero lo cierto es que las desaprovecho. Por las lecciones que aún encierran, me permitiré señalar brevemente tres de esas grandes oportunidades.

En 1561, Madrid se convierte en la capital de uno de los imperios más dilatados que ha conocido la humanidad, motivo por

el cual se pudo decir aquello de que en él no se ponía el sol. Pero en el Madrid actual, dejando a un lado la colección de pinturas reales que acabo abonándose siglos después en el Museo del Prado y exceptuando el Palacio Real, que también es tardío respecto al verdadero momento de esplendor de España, ¿hay algo en que se note que fue capital de tan notable imperio? Personalmente creo que no. Las oportunidades que trae consigo una corte no se aprovecharon. En vez de construir de nuevas y con dignidad los edificios necesarios, se apeló a una vieja fórmula medieval: la regalía de aposento, en virtud de la cual era forzoso alojar a los funcionarios y servidores de la Corte cuando ésta se hallaba en tránsito. Para evitar esa carga, que en Madrid afectaba a los pisos principales de la buenas casas, los madrileños se dedicaron a levantar lo que se llamó "casa a la malicia", es decir, casas baratas y más bien miserables. No es de extrañar, pues, que el Madrid de los Austrias, que no mostraron mayor interés por su capital, no se pueda comparar con la Roma imperial, ni con el París de los Napoleones, ni con Londres, Berlín o Moscú. La oportunidad de ser ca-

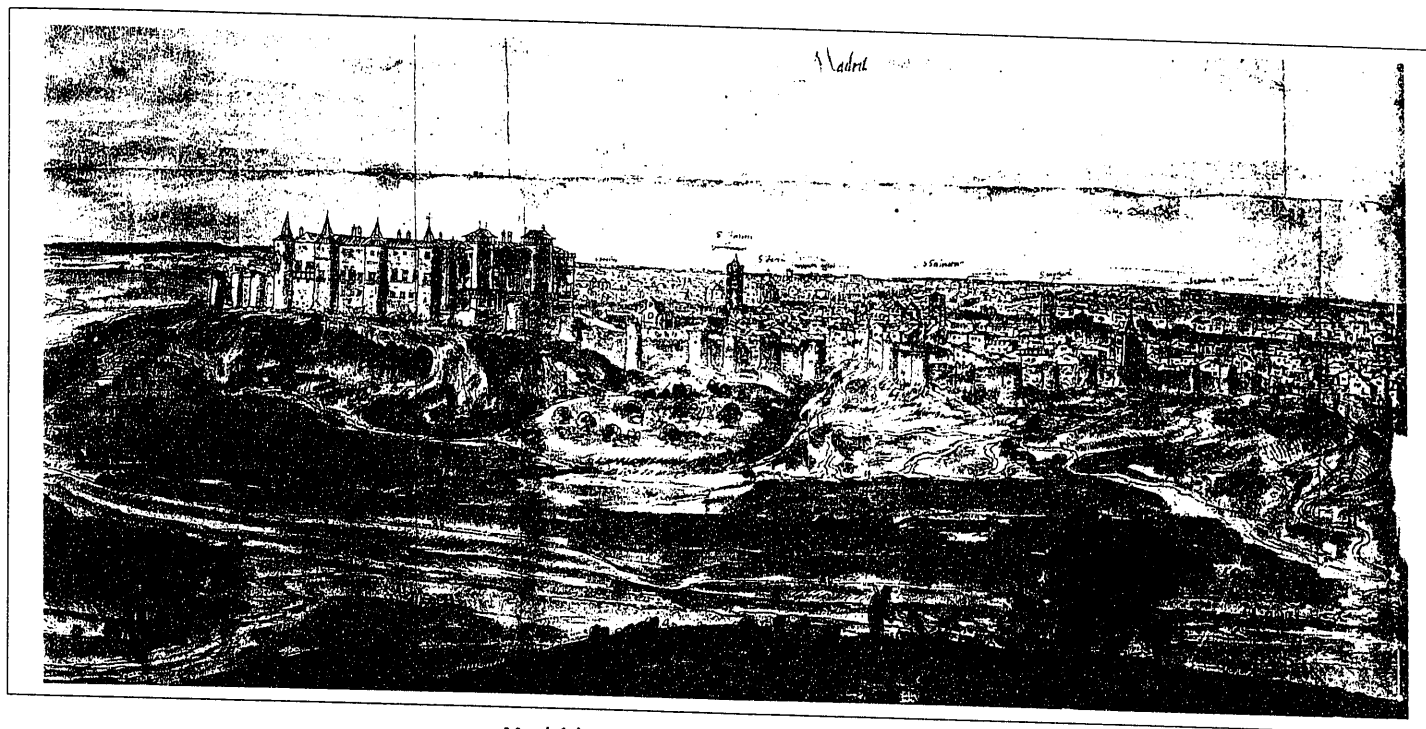
pital de un imperio pasó pues sin pena ni gloria. Y no porque entonces no se supiera en España cómo hacer una nueva ciudad: por esas mismas fechas las fundaban los españoles centenares en América y, además, lo hacían en general bien.

Tampoco los Borbones se lucieron en Madrid. Cuando se dice que Carlos III fue el mejor alcalde de Madrid se está reconociendo implícitamente que ni antes ni después hubo ninguno excepcional y, a decir verdad, aunque positiva, la labor de Carlos III tampoco fue tan extraordinaria y dejando a un lado las historias locales, no figura, que yo sepa, en ningún manual de urbanismo.

Otras dos grandes oportunidades que desperdició Madrid fueron las que en XIX le brindaron dos urbanistas que sí figuran en todos los manuales de urbanismo por ser de los más lúcidos e innovadores de su época: Ildefonso Cerdá y Arturo Soria y Mata.

A mediados del XIX se derriban las antiguas cercas y se pone sobre el tapete la oportunidad de ensanchar la ciudad. Así como en Barcelona el ensanche era una demanda profundamente sentida, en Madrid no faltaron personajes ilustres e influyentes, como Mesonero Romanos, que sostuvieron que no era necesario. No es pues casualidad que el ensanche de Madrid fuera más pacato y provinciano: una copia desvaída del genial ensanche que Cerdá diseñó para Barcelona, gracias al cual la ciudad condal se convirtió en la gran urbe que hoy es.

Pero el ensanche de las viejas ciudades amuralladas no constituía más que una parte de la política que entonces propugnó Cerdá. Los cascos viejos de la época eran



Madrid y su Alcazar vistos por Anton Van der Wyngaerde hacia 1570, una de las primeras muestras cartográficas de la Capital (por cortesía de FRAME)

muy densos y padecían una deplorables condiciones residenciales y sanitarias. De ahí que se hablara de la necesidad de "sanearlos". Y la única posibilidad de sanearlos sin dejar a sus habitantes sin techo era empezar por el ensanche para levantar allí las viviendas que recogieran a los que hubiera que desalojar del centro. Ensanche y reforma interior eran dos patas de una misma política que Cerdá diseñó a fin de hacer en Madrid lo que Haussmann en París, pero sin los estragos sociales que aquél ocasionó. Mas he ahí que ni Isabel II era Napoleón III, ni el Ayuntamiento de Madrid se distinguió en todo el XIX por su empuje ni lucidez, y a pesar del dictamen favorable de algunos organismos consultivos del Estado, la corporación municipal enterró tan eficazmente la propuesta de Cerdá que hasta la fecha a permanecido ignorada, pues ni siquiera llegó a ser objeto de polémica pública². Sólo décadas después se abordó una reforma interior aún más pacata que el ensanche: se redujo a la apertura de la Gran Vía, que era "gran" más que por su grandiosidad, por ser única en su especie.

El ensanche del XIX y el viejo casco constituyen en el centro del Madrid actual y por haber sido pacato el ensanche y casi inexistente la reforma interior, tiene hoy el

centro de Madrid más problemas que los de otras ciudades que entonces tuvieron más visión y empuje.

En el último tercio del XIX desperdició Madrid otra gran oportunidad: la de abordar a tiempo el problema de su actual área metropolitana creando una única red de

El ensanche del XIX y el viejo casco constituyen en el centro del Madrid actual y por haber sido pacato el ensanche y casi inexistente la reforma interior, tiene hoy el centro de Madrid más problemas que los de otras ciudades que entonces tuvieron más visión y empuje

Metro y de cercanías ferroviarias. Consciente de la importancia de los problemas de transporte en las ciudades de la era industrial, Arturo Soria y Mata concluyó que había que subordinar la forma de la ciudad a las necesidades del transporte y emplear las líneas férreas, subterráneas o de superficie, para encauzar el crecimiento de la ciudad. Por eso, su famosa Ciudad Lineal se proyectó inicialmente apoyándose en una línea de Metro que desde el Paseo del Prado salía a la periferia y circunvalaba Madrid pasando por Fuencarral, Vicálvaro, Vallecas, Villaverde, Carabanchel y Pozuelo y sirviendo de eje a una nueva población servida a todo lo largo del mismo por transporte colectivo. Aunque Soria y Mata consiguió la concesión de ese ferrocarril, el Ayuntamiento, alegando razones de estética, le denegó licencia para abrir en el Paseo del Prado un quiosco que diera acceso a la estación, con lo cual no se pudieron empezar las obras de lo que hubiera sido la primera línea de Metro de Madrid, un cuarto de siglo antes de que Mendoza y Otamendi hicieran la suya³.

Pero lo grave, no fue sólo que el metro se comenzara en Madrid mucho más tarde, sino que nadie recogió la idea de hacer una única red de Metro y cercanías-como la que tienen Londres y otras grandes capita-

les-y tampoco comprendió entonces autoridad alguna la importancia de ordenar el crecimiento de la periferia en función de las redes de transporte.

¿Qué nos enseñan estas tres oportunidades perdidas para hacer de Madrid una ciudad que, considerada como un conjunto de construcciones, destacara o simplemente funcionara bien?

En primer lugar, que sus deficiencias, no se deben a la falta de ideas, sino a otras faltas o carencias. La corte atrajo gentes de la más diversa condición, cortesanos afanosos de medrar y artistas de talento, políticos e inmigrantes deseosos de escapar a la miseria, pícaros y chupatintas, funcionarios y especuladores, pero no creó un tejido social, cultural y empresarial fuerte y con vida propia. En Madrid, la universidad es de antaño-hasta el XIX no tuvo- y las primeras empresas son casi de hoy mismo. Esa carencia de una sociedad civil dinámica, capaz de afrontar los problemas a su debido tiempo, de trazar para la ciudad un programa suficientemente ambicioso como para que quepan en él todos y de buscar los recursos necesarios para ejecutarlo, es lo que explica que Madrid haya desaprovechado tantas oportunidades.

Madrid como construcción deja mucho que desear, porque Madrid como comunidad de ciudadanos no ha tenido el suficiente empuje ni cohesión para generar una clase política local a la altura de las circunstancias y sometida a la suficiente presión ciudadana para acometer la realización de las mejoras que las circunstancias permitían y demandaban. Y caso de haber hoy solución para Madrid, ésta pasa por la toma de conciencia de los ciudadanos de que no debemos esperar nada de gobierno alguno, municipal, autonómico o nacional, mientras no seamos capaces de unirnos en torno a unas cuantas nociones y unos pocos pero decisivos proyectos.

A Madrid no le ha valido de nada ser capital de España, porque sus habitantes no fueron capaces de constituir una comunidad independiente del poder político

Madrid considerado como un conjunto de construcciones, ni ha sido una maravilla ni, lo que es peor, tiene fácil arreglo desde un punto de vista material

central, con vida e intereses propios defendidos con tesón y cohesión.

Pero de esas tres ocasiones que Madrid perdió-y conste que por desgracia no son las únicas, pues en el XX también se han dejado pasar unas cuantas, todavía cabe sacar otra lección útil. Se atribuye Goethe la mordaz frase de que el peor criminal es el arquitecto porque, cuando yerra, perpetra sus crímenes en piedra, perpetuándose así durante decenios e incluso siglos. Con mayor motivo, por afectar sus decisiones a miles de edificios, y ser también irreparables sus errores, cabe decir lo mismo de los urbanistas. El Madrid de los Austrias nos podrá parecer pobretón, y pacato su ensanche decimonónico, pero ya no cabe plantearlo con mayor amplitud de miras, a lo sumo se puede discutir cómo reutilizarlo. Madrid, sigue necesitando una red de cercanías que al llegar a la ciudad se convierta en un Metro, pero no habiéndose reservado en su periferia pasillos ferroviarios, ¿por dónde meterlos ahora?

En suma, Madrid considerado como un conjunto de construcciones, ni ha sido una maravilla ni, lo que es peor, tiene fácil arreglo desde un punto de vista material,

porque ha perdido ya muchos trenes que difícilmente volverán y lleva a sus espaldas muchos siglos de desidia e ineptia administrativa, de picaresca y especulación. Pero precisamente por tener difícil arreglo, es urgente que suene la hora de Madrid y cuanto más difícil sea la tarea, más tentadora para los audaces y tenaces, pues más reto supone.

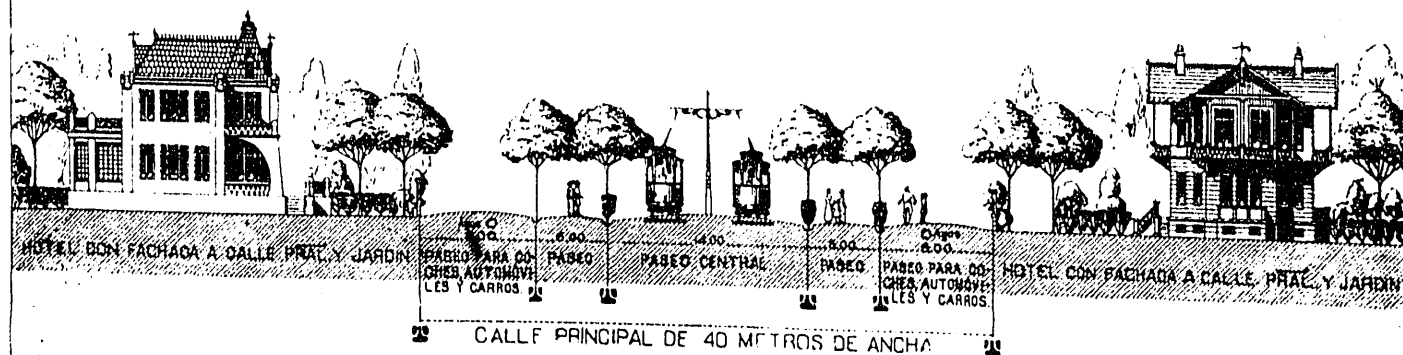
Más como una ciudad es algo más que un conjunto de construcciones, el reto ha de plantearse de manera más amplia. Si es urgente hacer frente a los defectos materiales del Madrid construido, más urgente es aún atender a otros defectos que pueden hacer de la ciudad un verdadero infierno.

Madrid como comunidad: la selva urbana

A ese lastre físico del pasado, se une un grave lastre psíquico y social del presente. Madrid ha crecido mucho y rápido y no ha sido capaz de integrar e ilusionar a sus habitantes, ni de darles conciencia cívica, sin la cual no hay ciudad posibles, ni de hacerles participar en un proyecto común.

El vándalo que destroza una cabina telefónica o quema una papelería, el imbécil que pintarraja el metro, el insensato que se droga y luego atraca, el criminal que se salta un semáforo, el insolidario que estaciona en segunda fila o invade una acera, el sinvergüenza de guante blanco que especula con información privilegiada, el terrorista que hace volar por los aires un coche y sus ocupantes, el político que engaña conscientemente a sus lectores, el empleado que cobra un sueldo sin trabajar, el sindicalista convoca una huelga para chinchar al mayor número posible de personas en el día que más fastidie, o el funcionario que no funciona sin que le unten, ni es ni se comporta como ciudadano y sus obras demuestran dos cosas a la vez: por una parte, que no sienten miembros de una comunidad ni la respetan, y, por otra, que la comunidad es tan débil que esas cosas ocurren impunemente, sin que los ciudadanos de a pie, solo o agrupados, sean capa-

PERFIL TRANSVERSAL NUEVO DE LA CALLE PRINCIPAL EN LA 2ª Y SUCESTIVAS BARRIAS DE LA CIUDAD LINEAL



ces, en la mayoría de los casos, de reaccionar oportuna y adecuadamente.

A mi entender esa reacción, aparte de urgente es vital. En la Biblia se apela a la ciudad para simbolizar tanto la comunidad más sublime y perfecta-la Jerusalén celeste-, como la más infame, infernal y caótica: Babel o Babilonia. Y es que en la ciudad se cumple también aquel adagio latino según el cual la corrupción de lo mejor es lo peor. En la ciudad se respira libertad, como dicen los alemanes, y se potencian muchas facultades humanas, pero esa libertad inherente a la verdadera ciudad es flor frágil que necesita cuidados y autodisciplina por parte de los ciudadanos que la disfrutan. Si los ciudadanos sólo se movilizan en defensa de sus derechos y no son conscientes de sus deberes y ni les ocurre cumplirlos, se rompe la comunidad y se instaura la ley de la selva, con la particularidad de que la selva urbana puede ser muchísimo peor que cualquier otra. Paseando por algunas zonas de la capital y observando la vida madrileña no puedo menos que pensar a menudo que una de las cosas que Madrid más necesita es una poderosa y activa asociación de amigos de los deberes humanos, pues sólo el cumplimiento de los propios deberes garantiza el ejercicio de los derechos ajenos.

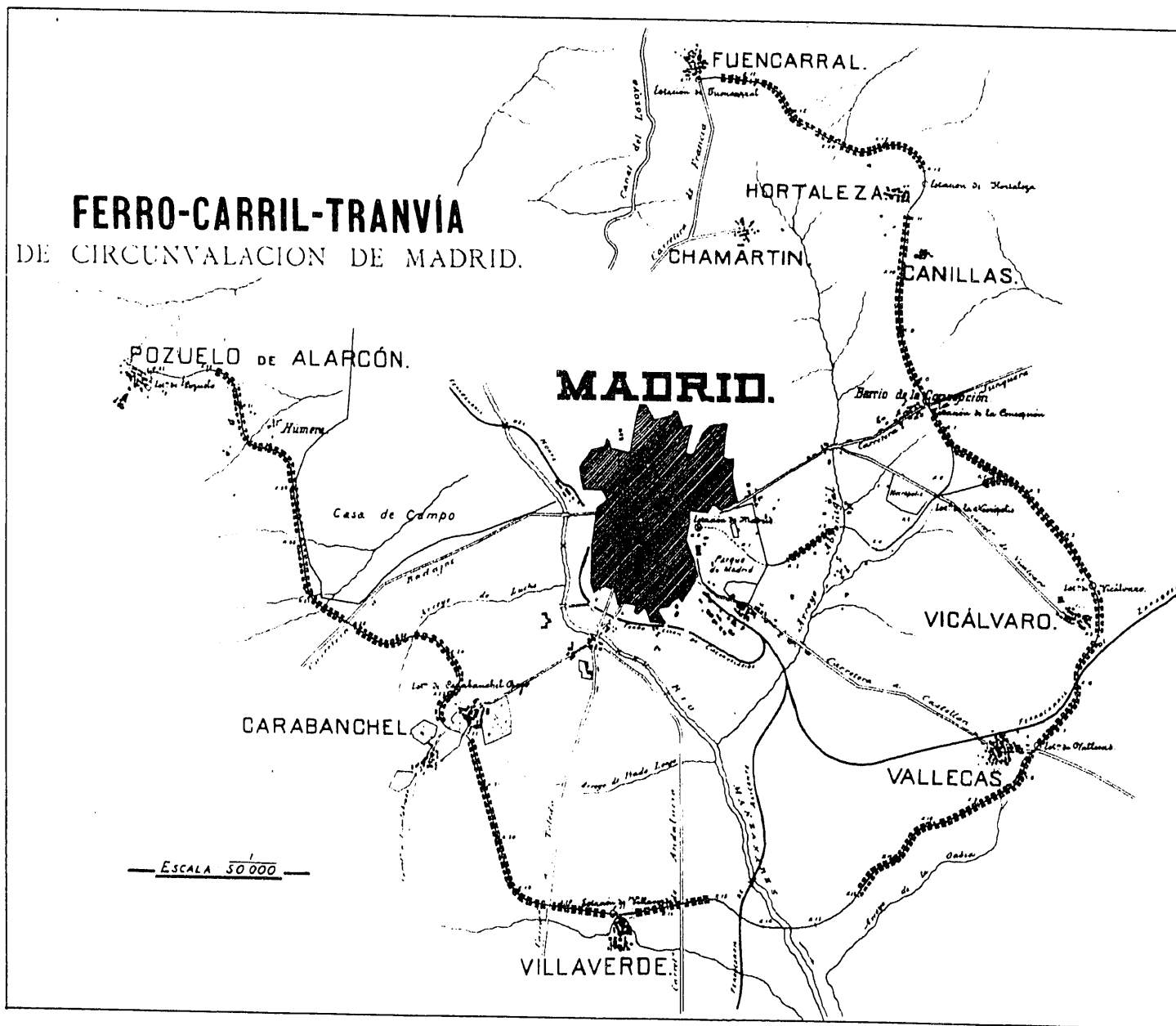
La Ciudad Lineal de Madrid en el Proyecto de Arturo Soria y Mata

Lo anterior también se aplica al automóvil, el tercero en discordia en la tormentosa relación entre construcciones y ciudadanos. Cuando una comunidad atenta persistentemente contra bienes comunes como el aire que se respira o incluso contra miembros tan numerosos y dignos de esa comunidad como ancianos, niños y mujeres cargadas, y todo ello a fin de que circulen más coches y estacionen donde les parezca, está sembrando las semillas de su propia disolución y contribuyendo a implantar la ley de la selva. Pues propio de la selva es que los semáforos no contemplen la posibilidad de que cruce un anciano a su paso cansino, o que un motorista con su tubo de escape o una ambulancia o coche de la policía con sus estridentes sirenas despierte a un barrio entero, o que una señora no pueda pasar con su carrito o su cuna entre coches mal estacionados, o que un peatón corra riesgo de ser atropellado en un paso de cebra, etcétera, etcétera.

Los problemas circulatorios de Madrid son graves porque su centro antiguo no se reformó en el XIX, porque su ensanche tiene un viario demasiado pequeño para su densidad, porque no se construyeron en su momento ni las cercanías ferroviarias ni el Metro adecuado, y porque la gestión conjunta del transporte colectivo de Madrid y su área metropolitana se emprendió después y no antes de que el automóvil se generalizase y, además, aún no se ha consumado. Pero no es admisible que en pos de una quimérica solución al problema de la circulación motorizada e individual en la ciudad, se atente contra la idea misma de comunidad y contra parte apreciable de la ciudadanía.

Hoy por hoy, el automóvil es irrenunciable y hay que encontrar la manera de que coexista con construcciones y ciudadanos, pero, en ese difícil triángulo, o los ciudadanos ocupan el vértice superior al que se subordinan los otros dos, o la ciudad además de atascarse, deja de ser habitable.

Según el diagnóstico que he esbozado. Madrid como conjunto de construcciones nunca ha destacado particularmente en el concierto europeo de grandes ciudades y, en la actualidad, considerada como con-



Esquema del ferrocarril de circunvalación proyectado por Arturo Soria

junto de ciudadanos, muestra inquietantes signos de descomposición social, y como conjunto de vehículos, padece una incurable congestión viaria. Llegados a este punto cabe preguntarse si es que acaso no tuvo ni tiene nada bueno que permita albergar esperanza alguna.

Madrid capital cultural

El mismo Madrid que no supo aprovechar urbanísticamente la oportunidad de convertirse en Corte, fue el lugar en que Cervantes publicó *El Quijote*, en que Lope, Tirso de Molina y Calderón escribie-

ron, estrenaron y fecundaron el teatro universal, mientras Velázquez pintaba su aire y su cielo, sus reyes, bufones y enanos.

Incluso el modesto Madrid decimonónico que se ensanchó y reformó interiormente con tanta timidez, era una ciudad famosa por la chispa y gracia de sus ciudadanos, que inspiraron a tantos autores de zarzuelas y sainetes, y en el primer tercio

de nuestro siglo fue de nuevo un importante foco cultural.

Desde el punto de vista cultural, Madrid tiene una personalidad acusada y un pasado brillante, y si hoy no brilla como debiera o pudiera, nuevamente hay que achacarlo a esa falta de sociedad civil viva, exigente, capaz de alentar y mantener instituciones propias. Para muestra sirvan dos botones.

El teatro clásico español, alumbrado en Madrid, no tiene nada que envidiar al francés, pero en París existe una Comedia

Francesa que lo mima, cultiva y propaga y en Madrid nada hay que se le parezca en cuanto a solera, escuela y clase, pues, por no haber, apenas existen actores que sepan decir bien el verso.

La buena zarzuela tampoco desmerece de la opereta vienesa y la chispa de un Chueca o un Chapí no va a la zaga de la que exhibieron los Strauss, pero como Madrid no ha tenido la vida musical de Viena, su fama y trascendencia es incomparablemente menor.

Madrid, dada su tradición y sus antecedentes, podría aspirar a ser una capital culturalmente relevante, pero, por seguir con los ejemplos mencionados, hasta la fecha no ha considerado necesario dotarse de una verdadera escuela de teatro clásico, ni de un conservatorio de música de primera y apenas ha hecho esfuerzos por atraer a su escuela de teatro o su conservatorio a figuras de primera fila, a ser posible nacionales y si aquí no las hubiese, pues de fuera.

La verdadera política cultural no consiste en organizar fuegos de artificio como los que últimamente proliferan, sino en una labor callada y oculta que sólo aflora cuando adquiere masa crítica. Bello, pero vano, fugaz y dispendioso como un fuego de artificio, es traer para un concierto la mejor orquesta, o la mejor compañía para una representación teatral, o al escritor foráneo más famoso para una Universidad de verano. Más productivo a la larga y más barato es fichar a los mejores técnicos y artistas para que trabajen una temporada en Madrid y formen aquí escuela.

Es triste que en Madrid sólo a los equipos de fútbol se les ocurra fichar a los mejores, vengan de donde vengan, y no para un partido, sino por toda una temporada. ¿Cómo es posible que eso sea tan raro en la Universidad y no se le pase por la cabeza a tanto organizador de fastos y movidas culturales o pseudoculturales?

Madrid tiene mucho que recuperar y mejorar, pero para que suene su hora es preciso que sus habitantes y gobernantes constituyan una comunidad regida por la

Es triste que en Madrid sólo a los equipos de fútbol se les ocurra fichar a los mejores, vengan de donde vengan

moral y una verdadera política atenta a lo que cabría llamar, por similitud con la razón de estado, una razón de ciudad: es necesario igualmente que a los ciudadanos se les ofrezca un proyecto colectivo de verdadera enjundia, capaz de ilusionarlos y moverlos a formar piña tras él.

En esa dirección, me voy a permitir una última sugerencia. En la España de las autonomías, la capitalidad no se adquiere por decreto, sino que hay que ganarla a pulso, por iniciativa de sus habitantes. Madrid será capital de veras si se convierte en la ciudad más libre y, aunque parezca contradictorio, más disciplinada, en la ciudad más abierta, eficaz y emprendedora de la Península.

Pero Madrid, además de capital de la Península, debiera aspirar a ser la capital del inmenso mundo de habla castellana. Y eso no se consigue con enfoques trasnochados, sino reconociendo primero que en Hispanoamérica, aparte de notables literatos, hay también muchos profesionales valiosos e iniciativas interesantes, y poniendo luego en marcha empresas, es-

cuelas, cátedras, centros de investigación e instituciones abiertas a todo castellano hablante que destaque, sea de la nacionalidad que sea y tenga o no título reconocido por alguna burocrática institución española. Madrid debiera convertirse en un lugar de residencia, transitoria o permanente, de toda persona verdaderamente valiosa que hable español, en el lugar de encuentro en que se discuten y buscan soluciones a los problemas del mundo hispánico, en que unos y otros aprenden y emprenden nuevas iniciativas de carácter cultural, económico o social. Sólo así jugará un papel singular en Europa y el día que con sus obras y su vida Madrid demuestre que ser la capital del castellano conlleva y ofrece algo más que ser la capital del bable, el vasco o el catalán, recuperará por méritos propios, no por decreto, la capitalidad de la Península. Pero ello no se improvisa y requiere un cambio notable, tanto de mentalidad como en lo tocante a trabas burocráticas. También requiere hacer de Madrid una ciudad más atractiva para propios y extraños por sus condiciones de habitabilidad, es decir, menos ruidosa, menos contaminada, menos burocrática, y más arbolada, más apta para pasear, más disciplinada, más integrada e integradora, más empresarial y emprendedora. Y cuanto antes, mejor, no sea que siempre digamos mañana y, tal como hasta ahora ha ocurrido en Madrid, nunca mañana.

1) En la Partida 7, título 32, ley 6, se usa el término ciudad y considerando que se trata de una "palabra oscura", aclara que se entiende por ciudad "todo aquel lugar que es cercado de los muros, con los arrabales y con los edificios que se tienen con ellos".

2) Dicha propuesta la encontraron hace años Fuensanta Muro y Pilar Rivas y se acaba de publicar por primera vez en Ildefonso Cerdá. Teoría de la viabilidad urbana. Cerdá y Madrid, coedición del Instituto de la Administración Pública y el Ayuntamiento de Madrid. Madrid, 1991.

3) Un reciente y documentado análisis de las propuestas ferroviarias y metropolitanas que para Madrid formuló Arturo Soria y Mata se halla en la obra de Miguel Ángel Maure Rubio, La Ciudad Lineal de Arturo Soria, Madrid, Colegio Oficial de Arquitectos, 1991.