

















José Paz Maroto

# El Madrid futuro

Medios para propulsar el desarrollo  
de Madrid y de garantizar su existencia  
futura en el rango de gran capital europea

LEMA: «Creced y multiplicaos»

Memoria premiada por el excelentísimo Ayuntamiento  
de Madrid en el concurso celebrado el año 1930



Madrid, noviembre de 1931

Artes Gráficas Municipales

Ayuntamiento de Madrid



José Paz Maroto

# El Madrid futuro

Medios para propulsar el desarrollo  
de Madrid y de garantizar su existencia  
futura en el campo de gran capital europeo

Plan de fomento y multiplicación

Memoria presentada por el Ayuntamiento de Madrid  
de Madrid en el curso 1950-1951



Ayuntamiento de Madrid

Madrid, noviembre de 1951



# ÍNDICE

	Páginas
Consideraciones generales .....	5
Comunicaciones.....	13
Comunicaciones aéreas.....	16
Estaciones automovilistas.....	17
División de zonas.....	17
Red viaria del Madrid futuro.....	23
Parques y jardines.....	27
Modificaciones en la actual legislación que necesita la creación del gran	
Madrid.....	29
Legislación sueca.....	29
Legislación inglesa.....	31
Legislación alemana.....	32
Legislación francesa.....	35
Transformación en el régimen de funcionamiento de algunos servicios mu-	
nicipales.....	43
Anejo número 1 .....	45
Anejo número 2 .....	51



# INDICE

2	Consideraciones generales
11	Comunicaciones
16	Comunicaciones aéreas
17	Estaciones autonómicas
17	División de zonas
23	Red viaria del Madrid futuro
27	Parques y jardines
29	Modificaciones en la actual legislación que necesitan la creación del gran Madrid
30	Legislación sueca
31	Legislación inglesa
32	Legislación alemana
33	Legislación francesa
43	Transformación en el régimen de funcionamiento de algunos servicios municipales
45	Anexo número 1
47	Anexo número 2



## Consideraciones generales

El problema predominante de la vida actual es el de la transformación y mejora de las ciudades, principalmente de los grandes centros urbanos; y si esto ocurre en general, puede juzgarse lo que ocurrirá en una población como Madrid, congestionada (ya que tiene zonas cuya densidad de población se aproxima a 3.000 habitantes por hectárea), con mucho más espacio ocupado por edificios que espacios libres de todas clases, con infinidad de calles angostas y sombrías, con muchas casas de vecindad estrechas, sin espacio suficiente para respirar aire puro, sin sol que las bañe y desinfecte, sin luz siquiera que las alegre, y en las que el hacinamiento y la falta de condiciones higiénicas elevan atterradoramente el coeficiente de mortalidad por enfermedades evitables (especialmente por tuberculosis); sin oficinas públicas adecuadas en las que se puedan instalar decorosamente muchos servicios administrativos, sin escuelas suficientes para la población escolar, sin establecimientos públicos de baños y sin lugares próximos y asequibles de esparcimiento, y, por último, sin posibilidad por ahora de abaratar su vida, que ha de depender de los intermediarios, ya que ni en ella ni en sus inmediaciones se producen las subsistencias precisas y no existen aún medios de acometer de frente el problema de su abasto.

Pero con ser lamentable el espectáculo que en materia de urbanismo presenta el actual Madrid, hay otro bochorno que precisamente por tener soluciones más concretas, rápidas y menos costosas que el problema del mejoramiento de su casco actual, es aún más lamentable que esté por resolver. Madrid crece vertiginosamente como capital de nación que es, y su crecimiento es en forma caótica, desordenadísima, yuxtaponiéndose y perpetuando errores del pasado, sin lograr corregir algunos defectos más que a costa de enormes gastos y sacrificios; todo ello por la carencia de un plan definitivo y de una ley especial que regule el crecimiento.

Es, pues, preciso acometer con toda valentía y decisión, y sin reparar en el sacrificio que de momento ha de imponerse, la aprobación inmediata, urgentísima de un plan de conjunto, bien meditado y concebido muy en grande, para que sirva de base a una ley especial que regule la forma de acometer rápidamente las urbanizaciones parciales, resolviendo los problemas jurídicos y administrativos que habrán de presentarse a base de sentar como principio



la supremacía del interés colectivo de la ciudad sobre el interés, no por eso ilegítimo, de los propietarios de esos terrenos que forman los alrededores de Madrid. Estos terrenos, constituídos en su mayoría por tierras labrantías baratas, que reciben a raudales el salutífero aire del Guadarrama y las caricias del sol de Castilla (supremo agente microbicida), y que hasta hoy permanecen desiertas y deficientemente cultivadas y pareciendo que sus tonos pardos están pidiendo, muda pero elocuentemente, que llegue hasta ellas la acción civilizadora y urbanizadora del Municipio de Madrid, con la ayuda del Estado, que éste viene obligado a facilitarle como capital que es de la nación, y que mediante las oportunas vías de penetración y medios de transporte las convierta en asiento de barriadas sanas, higiénicas, independientes, de fábricas y talleres que transformen lo que Madrid necesita para su vida; de ciudades satélites concebidas con arreglo a las normas modernas de la higiene, dando con ello colocación provechosa a muchos capitales y empleo conveniente y decoroso a miles de brazos y de cerebros.

Las líneas directrices de la urbanización que a mi juicio debe acometerse, han de estar fundadas sobre las siguientes normas de carácter técnico, jurídico, administrativo y legal, que de no ser aceptadas como axiomáticas, desvirtuarían por completo este trabajo, fruto de un detenido y concienzudo estudio en los diferentes aspectos:

Primera. Madrid necesita imperiosamente rectificar, ampliándole, su término municipal.

Segunda. Además de esta ampliación del término municipal precisa una bien ordenada red de comunicaciones ferroviarias y viarias a base de un ferrocarril de cintura bien concebido, y una serie de metropolitanos radiales estratégicamente emplazados, que resuelvan perfectamente el problema de las comunicaciones rápidas, base esencial del desarrollo de la urbe.

Tercera. Preparación de un plan regional en concordancia con las vías de penetración y circulación, que afecte a todos los Municipios colindantes con Madrid.

Cuarta. Aplicación al plan de extensión y al regional del sistema de zonas, mediante la redacción de las oportunas ordenanzas de construcción.

Quinta. Necesidad de una ley especial que prevea la modificación del término municipal y la forma de ayuda financiera del Estado, así como las bases para la ejecución rápida de las urbanizaciones comprendidas en el plan, mediante las oportunas concesiones y auxilios del Municipio, y el régimen fiscal que ha de servir de base a los presupuestos de extensión, ampliando la facultad de expropiar, reconocida en el artículo 184 del Estatuto Municipal, a zonas o núcleos completos, y aplicando el régimen de contribuciones especiales para la apertura de vías de comunicación y penetración.

Sexta. Necesidad de un organismo especial en el que se hallen representados el Estado, la Provincia, el Municipio y los usuarios que entiendan en todos los problemas que se planteen.



Podríamos resumir estas seis normas en un postulado que dijera:

No se podrá hacer de Madrid una ciudad confortable y moderna mientras la opinión pública no reconozca, y los legisladores determinen, que hay que anteponer al derecho del individuo y de la propiedad individual los derechos y exigencias de todas las clases sociales, de toda la propiedad y de todos los negocios.

Iremos analizando la aplicación que debe hacerse de estas normas en la creación del futuro gran Madrid, que ha de ser objeto de proyecto definitivo muy en breve por técnicos municipales.

El nuevo límite del término municipal parece lógico haya de extenderse hasta donde ha de llegar la acción urbanizadora del Municipio, previendo otro segundo límite que sea hasta 500 metros más allá de la autopista de circunvalación o ferrocarril de cintura que forzosamente han de construirse, que son las fajas que, como veremos, deben concederse en expropiación para que su valoración por causa de dichas vías pague el coste de las mismas, ya que no sería lógico que el aumento de riqueza efectuado por el esfuerzo del pueblo de Madrid, ayudado por el Estado, fuera a beneficiar a localidades y propietarios que nada habían hecho por merecerlo.

El segundo límite que debe existir, y que podríamos denominar de Extrarradio, es el que marcará las zonas a sujetar a planes armónicos de extensión y ordenanzas de construcción, para evitar la anarquía, hasta ahora reinante, en las construcciones, en esas zonas que tan caro cuestan el día en que se quiere hacer labor seria, como se puede apreciar perfectamente en los actuales momentos.

Esta ampliación de término municipal y esta reglamentación de zonas en el Extrarradio dará lugar a una nueva división administrativa, y al efecto creo que la futura división político-administrativa del gran Madrid debería ser a base de 18 distritos y cuatro anexos, ya que el régimen jurídico de los sectores de Extrarradio será diferente que el de los distritos urbanos.

Desde luego ha de quedar sentado en absoluto el principio, ya proclamado por todos los urbanistas modernos y Congresos municipales, de que la Hacienda local precisa para acometer estas obras de urbanización ha de nutrirse *exclusivamente* (o al menos muy principalmente) en el valor del suelo, y que el coste de las avenidas y de las arterias de tráfico, enlace y división, que son las *únicas que debe ejecutar el Municipio directamente y de momento*, han de sufragarse por los terrenos afectados mediante un impuesto de *plus valía* en las transmisiones. Asimismo debe asegurarse la acción urbanizadora del Municipio, que podrá ejecutar directamente urbanizaciones parciales y cobrarse en tal caso con un porcentaje máximo sobre el aumento del valor de los terrenos, o bien efectuar concesiones a entidades públicas o privadas, con o sin auxilios de subvenciones o aval. En caso de existir subvenciones o ayuda de cualquier clase, el Ayuntamiento deberá reintegrarse asimismo mediante la percepción de porcentajes sobre la *plus valía*; porcen-



tajes que serán inversamente proporcionales a los auxilios prestados. Todo esto ha de efectuarse a base del reconocimiento del derecho de expropiación por zonas completas, que aún no ha admitido nuestra legislación.

En cuanto a las normas a seguir en las obras de reforma interior, construcción de parques, de vías de comunicación, etc., o sea el aspecto económico del proyecto de urbanización y ensanche de la ciudad, diremos lo siguiente:

La solución de los problemas urbanos es función, como hemos visto, de multitud de factores y de la aplicación de muchas actividades: Ingenieros, Arquitectos, Higienistas, Industriales, Juristas y Economistas, todas ellas necesarias en mayor o menor grado. Pero hay una labor, la del economista, que puede muy bien considerarse como eje del urbanismo.

Mientras no se encuentre resuelto el problema financiero que la realización de un plan de extensión lleva consigo; mientras no se demuestre que estos trabajos, lejos de ser una carga más, impuesta por el Estado a los Municipios en aras de la higiene pública, pueden ser un negocio municipalista, será muy difícil que en todos los países, pero especialmente en España, donde la preparación ciudadana no ayuda a resolver problemas de orden moral si no van acompañados de la solución material correspondiente, se llegue a nada práctico. El progreso del urbanismo, que tan necesario es, será un mito, y el crecimiento de Madrid concretamente será lento y desordenado, aparte de su enorme carestía.

El urbanista americano Geo Ford afirmaba que los medios financieros son el eje del urbanismo, y decía: «En todos los países el urbanismo es una causa de espanto, pues se piensa que es preciso consagrarle muchísimos capitales. Pero este temor es vano, pues lejos de ser una causa de gastos, es más bien fuente de economía. Todas las grandes ciudades del mundo han derrochado millones por falta de previsión, de métodos científicos de urbanismo y por falta de metódicos programas financieros.»

Esto, que casi tiene categoría de axioma, no es comprendido hoy, al parecer, no sólo por nuestro pueblo en general, sino por los elementos directores de cada Municipio, que son los que, naturalmente, con su ejemplo y decisión, podrían acometer la solución de los problemas.

En Madrid todo el mundo mira con pesimismo y con recelo estos asuntos, preguntándose de dónde ha de sacar nuestro Municipio los medios económicos para llegar a mejorar la viabilidad, la higiene y las condiciones todas de la vida urbana, puesto que sabe que estas obras requieren gastos enormes y no se ven claros ni los medios ni la forma cómo puedan obtenerse estos millones.

Consecuencia de esto es que se sigue el sistema de *laissez faire*, y el día que se quiere acometer un plan serio, los intereses creados son tan enormes, que producen un coste exagerado, y desde luego mayor que el que habría requerido la realización de dicho plan con la debida previsión. En cualquier



ocasión puede observarse este fenómeno, pero basta pensar en los siete millones de dólares que ha costado a la ciudad de Nueva York el prolongar y ensanchar la Séptima Avenida y en la cifra que ha costado a Madrid la apertura de la llamada Gran Vía (que ha resultado un verdadero fracaso, pues apenas abierto su primer trozo, ya quedó demostrada su eficacia casi nula), y se tendrá un ejemplo de lo que las ciudades se ven obligadas a hacer para subsanar el error de no haber tenido un plan económico y técnico armónico.

Los medios por los cuales los Municipios pueden obtener recursos financieros que la realización de las grandes obras urbanas requieren, son varios, pero principalmente los siguientes:

- 1.º Empréstitos por cualquiera de los sistemas corrientes.
- 2.º Expropiación extensiva.
- 3.º Contribuciones especiales.
- 4.º Aplicación de la llamada por los ingleses *single-tax*.
- 5.º Imposición de la *plus valía*.

La importancia de los trabajos que un Municipio puede ejecutar por medio de empréstito depende del plan de amortización de éste, ya que si ha de sujetarse a amortización rápida no puede ser grande la importancia de las obras a atender con su importe, pues la anualidad de intereses y amortización resultaría gravosa al Municipio, ocurriendo lo contrario cuando la amortización es a largo plazo.

Tanto en América como en Europa se adopta hoy el extender la amortización de los trabajos de mejoras urbanas a la duración de su utilidad, y en muchos casos su amortización es variable con el tiempo. Así, por ejemplo, en los Estados Unidos, en los empréstitos para la creación de parques en barrios exteriores se emiten obligaciones con una escala de amortización muy débil en sus comienzos, pero que aumenta sensiblemente hasta llegar al fin del período; en forma análoga se procede con los empréstitos destinados a la construcción de edificios públicos, que por lo general aumentarán de valor con el tiempo, y con los que tienen por objeto abrir calles de gran circulación. En cambio, en aquellos destinados a obras, tales como alcantarillados, la amortización deberá ser decreciente.

Ahora bien: este sistema de empréstitos ha de basarse sobre una recaudación de ingresos, los cuales pueden tener carácter general, cargando sobre la población, o carácter especial, de carga total o parcial sobre los que más directamente reciben el beneficio.

Las condiciones de las diversas zonas de la ciudad, y hasta las varias fases del desarrollo de cada zona, son tan varias, que los mismos métodos financieros no serían aplicables a todos los casos.

En las zonas residenciales extremas la creación de una plaza pública cerca de la cual, o en la cual, hayan de agruparse los principales edificios públicos es de un interés y beneficio general para toda la comunidad.

Todas las actividades públicas, así como el recreo y esparcimiento, se con-



centrarán allí, y parece lógico, por tanto, que debe ser la zona misma quien ha de pagar el gasto. Pero esta plaza, al abrirse, dará acceso a propiedades vecinas y las producirá, por tanto, un beneficio que variará en relación inversa con su situación respecto de dicha plaza, ya que la propiedad más valiosa será la más próxima a la misma; de modo que estas propiedades habrán de sobre llevar una carga mayor.

Si ha de crearse un nuevo parque, la propiedad de su inmediata vecindad adquirirá cierto carácter fijo y su valor será sustancialmente aumentado.

Si ha de construirse un nuevo edificio público, habrá mucho interés en la selección del emplazamiento, y tan pronto como esté determinado éste tendrá una influencia señalada sobre la propiedad vecina, que verá aumentado su valor, sobre todo si el edificio está rodeado de un espacio libre.

Si se trata de construir una nueva línea para el tránsito rápido que coloque a los solares disponibles con fácil acceso al centro de la misma o acceso a zonas urbanizables, el efecto sobre las mismas será de rápidos resultados apreciables.

En España carecemos de estadísticas que permitan dar cifras exactas de este influjo, y a fe que sería curioso y contundente el poder dar datos exactos del incremento del valor de los terrenos que en Madrid, con la construcción del Metro, y en Barcelona, con la del Transversal especialmente, han experimentado las zonas más directamente afectadas, como son: las de Cuatro Caminos, Ventas y Puente de Vallecas en la capital, y las de Bordeta y Sans en la ciudad catalana.

En su defecto, vamos a dar unos datos de la ciudad de Nueva York en relación con la construcción del Metropolitano *Subway*. El valor de todo el terreno de la parte alta de Manhattan y Bronx, que fué directamente afectado por la construcción, aumentó en seis años en 80.500.000 dólares sobre el aumento que se calculaba habría experimentado en igual tiempo sin la construcción del *Subway*.

El coste del Metropolitano en esa zona fué de 13.000.000 de dólares. Es evidente que si esa cifra hubiese sido cargada directamente sobre la propiedad, sus poseedores habrían sacado todavía un beneficio de 67.500.000 dólares. El beneficio local o de distrito se vió tan claro, que la ley de Comunicaciones rápidas fué modificada a fin de poder cargar a los beneficiados alguna parte de coste de los futuros metropolitanos.

No cabe hoy día ninguna duda de que los propietarios enriquecidos por la ejecución de alguna obra de reforma, ensanche o mejora de la población, en la cual ellos no han tomado parte alguna, son los llamados a contribuir con una parte proporcionalmente mayor al coste de las mismas que los demás vecinos de la ciudad, los cuales, si reciben beneficio, lo tienen en mucho menor grado que los anteriores.

Este es el principio de las contribuciones especiales admitidas ya hoy día en nuestra legislación, como se ha indicado. Ahora bien, la dificultad de la



aplicación de este principio, por la diversidad de mejoras y de circunstancias que en ellas pueden concurrir es el punto escabroso de la cuestión, y para cuya solución proponemos las medidas de la mayor equidad posible.

En el caso de calles locales, cuyo propósito sea sencillamente dotar de luz, aire y acceso a la propiedad adyacente, esta propiedad podrá ser requerida al pago del coste entero de la mejora.

Cuando a una calle haya de dársele mayor anchura, en previsión de estar destinada a soportar cierto tráfico, el beneficio es más general y el área recargada en tal caso será extendida a una línea media entre ellas y la calle próxima, de más anchura que la de una calle residencial, debiendo, no obstante, cargarse la mayor parte del gasto a la propiedad adyacente, de manera que el coste sea algo mayor que el de una calle más estrecha.

En el caso de avenidas arteriales o en el caso de la primera calle que ha de ser abierta en el terreno por urbanizar y cuya misión será dar acceso y estimular el desarrollo de una extensa zona, el área de beneficio deberá ser correspondientemente aumentada.

En los casos de avenidas de excepcional anchura, proyectadas como bulevares o paseos, la ciudad entera o la zona servida serán sustancialmente beneficiadas y deberán aportar una parte del gasto.

En el caso de ensanchamiento de calles o aperturas de otras nuevas a través de secciones edificadas, por necesidades de tráfico, ya el beneficio local, aunque subsiste, es mucho menos importante, pues si bien por un lado parece que el hecho de requerir una calle ese ensanchamiento es indicio de que ha aumentado su importancia y que el caso de que se requiera abrir una nueva calle parece obedecer a mayor riqueza de la zona, por otro lado dicho ensanche o dicha apertura puede obedecer a necesidades generales más bien que a aumentos de importancia local, y por tanto, es la comunidad la que ha de cargar más con el coste.

La dificultad estriba precisamente en la imposibilidad práctica de adoptar una regla fija que rigiese la distribución de las cargas correspondientes al beneficio local del distrito y al general.

En cuanto al caso del beneficio local, ya es más fácil fijar alguna fórmula que, si bien careciendo de base absolutamente científica, puede servir por su aproximación a la realidad, para efectuar la distribución de las cargas correspondientes al beneficio local.

La calle local no precisa anchura mayor de 16 metros, de modo que comenzamos por admitir que el coste de adquisición y mejora de todas las calles de 16 metros deberán ser cargados sobre la propiedad, dentro de la media manzana de cada lado de la calle. En el caso de calles más anchas, parece equitativo no cargar sobre la propiedad colindante más que un tanto por ciento del importe de la diferencia entre el coste de la calle de más anchura sobre la tipo fijada (16 metros).

Este tanto por ciento puede fijarse en el 25.



Hasta cierto límite la propiedad que da frente a una calle ancha es más valiosa, pero al llegar a cierta anchura ya el aumento del ancho de la calle no influirá en el aumento del valor de la propiedad. Este límite puede fijarse en 24 metros, límite que representará la tasa del impuesto local, el cual corresponde a una calle de  $16 + 4 (24 - 16) = 48$  metros.

Con arreglo a esta fórmula se ha determinado el cuadro anejo que da el valor del tanto por ciento del coste que hay que cargar como beneficio local en función de las anchuras de las calles:

Anchura de calles — Metros	Tanto por ciento de beneficio local
16 .....	100
18 .....	91,66
25 .....	85
22,50 .....	78,73
25 .....	73
27,50 .....	68,64
30 .....	65
32,50 .....	61,92
35 .....	59,28
37,50 .....	57
40 .....	55
42,50 .....	53,24
45 .....	51,66
48 .....	50

En el caso de que el ensanche de calles requiera la destrucción de edificios, podrán adoptarse los mismos principios generales que en el caso de nuevas calles, pero aplicado solamente a los precios del terreno.

Si la calle tuviese menos de 16 metros de anchura, la proporción del gasto para la adquisición del terreno necesario para hacerla de esa anchura deberá cargarse sobre la mitad de la manzana de cada lado, mientras que para el exceso sobre los 16 metros podría adoptarse la regla propuesta.

En el caso de los parques el problema es más difícil; la cantidad de cargas locales y la extensión del área del beneficio local vienen determinadas por la forma y dimensiones del parque y por la facilidad de acceso al mismo desde las otras partes de la ciudad, debiendo disminuir la tasa del impuesto a medida que la distancia de la mejora aumenta, por lo que se determinará en cada caso la tasa a adoptar.



## Comunicaciones

Como ya hemos dicho, constituyen, a nuestro juicio, la base del rápido crecimiento de Madrid, y se pueden clasificar en ferroviarias y viarias.

Es indiscutible la íntima relación que guardan los problemas de urbanismo con el emplazamiento de las estaciones ferroviarias como orígenes de circunvalación que impone el trazado de las arterias del tráfico.

Las tres estaciones más importantes de Madrid, o sean las del Norte, Mediodía y Delicias, se encuentran en las zonas más bajas de la población, inmediatas a la parte próxima del Manzanares y con altura sobre el nivel del mar de 530, 621 y 588 metros, respectivamente.

Podría preguntarse: ¿Quién es el responsable de esta situación poco adecuada de las estaciones actuales, cuando perfectamente y sin obstáculos podrían haberse emplazado en la zona alta? Pero la respuesta sería muy difícil, si bien podría señalarse una responsabilidad bien concreta en su fondo, aunque difusa en su individualización: ésta es la *ausencia total de la intervención municipal* que permitía (y ha permitido hasta ahora) que todos los proyectos de comunicación se tramitasen y aprobasen *sin conocimiento de las localidades afectadas* y sin que éstas pudieran exigir emplazamientos para las líneas, y especialmente para las estaciones, en armonía con sus planes de extensión.

Bien es verdad, no obstante, que aunque se hubiese escuchado a las localidades poco se habría conseguido, pues éstas no solían tener planos de extensión, y a veces ni idea sobre cómo y por dónde habría de efectuarse ésta. No obstante, en el caso de Madrid, si el Municipio hubiese intervenido en los proyectos ferroviarios, seguramente se habría evitado en parte el estado actual de cosas.

Como el principal tráfico es de llegadas (de viajeros la totalidad y de mercancías el 75 por 100), resulta que casi todas las mercancías que llegan es preciso elevarlas un promedio de 50 metros, y como el ensanche principal será por la zona alta de la población, en el futuro esta elevación sería de unos 75 metros.

Esta elevación encarece las mercancías actualmente en *una* peseta por tonelada, teniendo en cuenta la longitud media de transporte, y en el porvenir lo encarecería a 1,50 si hubiese de seguir efectuándose la llegada en las



actuales estaciones. Siendo de 1.700.000 toneladas al año próximamente el tonelaje que anualmente llega a Madrid, el exceso de coste es, pues, de pesetas 1.700.000, y sería muy en breve (a base de 2.000.000 de toneladas) de 3.000.000 de pesetas, que habría de pagar el consumidor madrileño.

Por otra parte, las tres vías de acceso a las tres grandes estaciones son tan poco aptas para el enorme tráfico que han de soportar, que cada vez menudean más los atascos, con sus perniciosas influencias para el tráfico. Para que no se crea que esta afirmación es más o menos subjetiva, indicaremos que por las estaciones del Norte (Príncipe Pío y Paseo Imperial) llegan y salen cargados unos 700 vagones diarios como promedio (pues hay días que llegan a los 900), lo que representa de 8.000 a 10.000 toneladas diarias, y aunque algunas sean de paso y no precisen cargar y descargar, las que sí lo hacen exigen el movimiento de unos 800 carros y camiones por día.

Por las estaciones del Mediodía (Atocha y Cerro de la Plata) llegan y salen cargados unos 850 vagones como promedio diario, con máximo de hasta 1.050, lo que representa un tonelaje de 10.000 a 12.000 toneladas, que exigen más de 1.100 carros y camiones por día; y por la estación de las Delicias se produce un movimiento de 200 vagones diarios, que precisan unos 200 carros y camiones al día.

El problema se agravaría en el momento en que se emplazara (desde luego en la zona alta) la estación del ferrocarril directo Madrid-Burgos, actualmente en curso de ejecución, de no prever una línea que al mismo tiempo que sirviera de enlace a todas las estaciones actuales, sirviera de ferrocarril de circunvalación para que, unido a las líneas radiales del Metropolitano, fuera el fundamento de la creación en toda la periferia de Madrid de ciudades satélites que descongestionen la capital.

La necesidad de este ferrocarril de circunvalación, considerada desde el punto de vista del interés público general, no es cosa de encarecerla aquí, pues bastante se ha hablado de la misma, hasta llegar a la conclusión de que esta línea se haya incluido entre las de urgente construcción al confeccionarse el plan general de ferrocarriles en el año 1912. Únicamente la hacemos constar para volver sobre el tema al tratar de la forma de construirse este ferrocarril.

Desde el punto de vista municipal es aplastante y evidente la necesidad de un ferrocarril de cintura, que sirva no sólo para enlazar las diferentes estaciones actuales, sino para enlazar asimismo las líneas del Metropolitano que irradiando del centro sirvan de arterias del tráfico al movimiento de viajeros (cuyas proporciones no pueden calcularse ahora), y que conviertan la cintura de la urbe en una serie de barriadas o ciudades-jardín que servirán de asiento a una numerosa población, especialmente de la clase media, que es para la que el problema de la vivienda sana y cómoda reviste más apremiante necesidad, que ya los elementos municipales y el pueblo en general lo tienen aceptado sin discusión.



Ahora bien, el trazado de este ferrocarril viene íntimamente ligado con el emplazamiento de la estación central, de la que lógicamente ha de partir.

Varias son las ideas que sobre el emplazamiento de esta estación central han aparecido, se han discutido y hasta se ha creído en la inmediata solución en el transcurso de estos últimos años.

Hace unos años el distinguido Ingeniero industrial D. Fernando Reyes, persona competentísima en asuntos ferroviarios, proyectó construir una estación subterránea en la Gran Vía de Pi y Margall y plaza del Callao para que en ella descendiera la casi totalidad de viajeros que llegan a Madrid y parte de las mercancías de llegada. Pero si se tiene en cuenta que el movimiento de viajeros es en la actualidad (para las tres estaciones) de unos 15.000 como cifra media diaria, pero llegando a alcanzar, en días de fiesta, aumentos del 200 por 100, se comprenderá que con el aumento que el tráfico experimentará al urbanizarse el Extrarradio, y aunque no supongamos más que un 50 por 100 desembarcando o subiendo en dicha estación, no es aventurado suponer una cifra de 10.000 viajeros, con la cual la congestión actual de la plaza del Callao y Gran Vía se incrementaría hasta hacer insoluble el problema.

Por la misma razón, aunque se hallase algo atenuada, tampoco creemos aceptable la idea de emplazamiento de dicha estación central en la manzana ocupada hoy día por la Casa de la Moneda, que vendría a congestionar el tráfico de la gran arteria futura de circulación, la Castellana, y de la más importante vía de tráfico-tránsito, los bulevares y Goya.

El emplazamiento más a propósito, a nuestro juicio, para la citada estación central es las proximidades de los altos denominados de las Cuarenta Fanegas, inmediata a los actuales Asilo de San Rafael y Colegio de Huérfanos de la Guardia civil, por tratarse de un sitio relativamente despejado de construcciones y en el que, por lo tanto, las expropiaciones serían lo menos costosas posible, a una altura de 710 metros, es decir, de las mayores de Madrid, con fácil salida a la cuenca del Jarama, que es por donde, a nuestro juicio, ha de desarrollarse el primer trozo del ferrocarril Madrid-Burgos, del que esta estación central será estación terminal, y por estar, por último, entre las dos arterias de tráfico de Madrid futuro: la Castellana, de tráfico ligero y de lujo, y la Gran Vía del Abroñigal, de tráfico industrial y pesado.

El ferrocarril de cintura ha de tener un trazado tal, que enlace en forma clara los pueblos colindantes con Madrid y las zonas donde en un porvenir próximo habrán de desarrollarse las ciudades-jardín satélites. Deberá, pues, orientarse desde la estación central a buscar el pueblo de Fuencarral, desde el que bajará a cruzar el Manzanares y servir, atravesándolas, las zonas de Aravaca, Pozuelo y Cuatro Vientos, para rodear los Carabancheles, y por las inmediaciones de Villaverde, cruzar nuevamente el río para subir a Vallecas y Vicálvaro. Deberá cerrarse el círculo por Canillejas y Hortaleza.

Este ferrocarril deberá, para su eficacia municipal, enlazarse lo más rápidamente posible con los actuales Metros: Tetuán-Puente de Vallecas, median-



te dos cortas prolongaciones, y con el Norte-Ventas por esta última parte especialmente.

La línea metropolitana (ya concedida a la actual Empresa y en vísperas de ejecución) Goya-Bulevares deberá tener salida por la Ciudad Universitaria al Manzanares y prolongarse en un porvenir próximo por el Arroyo de Antequerinas, a través de la Casa de Campo, hasta enlazar en Pozuelo con el ferrocarril de cintura, sirviendo así la extensa zona de Húmera, de tan brillante porvenir.

La extensa aglomeración del Puente de Toledo y ambos Carabancheles precisa asimismo una línea metropolitana que, enlazando en la plaza del Progreso con la actual, baje por la calle de Toledo, atravesando axialmente aquellos poblados, y termine en Cuatro Vientos, empalmando con el ferrocarril de cintura.

Aunque no se me ocultan las dificultades de ejecución por la naturaleza del terreno y existencia de una gran vía de agua, no ha de tardar en exigirse por el público madrileño una línea metropolitana axial que sirva toda la Castellana hasta Fuencarral, y que prolongada por el paseo de las Delicias salga a Villaverde.

Y en un futuro más o menos próximo (según vayan con más o menos celeridad las obras de urbanización del Extrarradio) se pensará en otra línea suburbana por la futura Gran Vía del Abroñigal, que con la Castellana constituirán los ejes del Madrid futuro.

Como observaciones de carácter técnico a tener en cuenta, diremos que en todas las líneas metropolitanas que crucen el Manzanares deberán hacerse estos cruces mediante puentes elevados, al estilo de los metropolitanos de Berlín.

### Comunicaciones aéreas

El emplazamiento actual del aeropuerto en las inmediaciones de Barajas resulta un tanto inadecuado aunque se le dote de buenos medios de comunicación, y teniendo en cuenta los progresos realizados hoy día en aviación, gracias a los cuales se consigue aterrizar y elevarse en un espacio de 200 metros, y la orientación que comienzan a tomar todas las grandes ciudades del mundo hacia establecimientos de pequeños aeropuertos elevados que pueden servir de apeaderos al tráfico de viajeros, debe proyectarse un aeropuerto elevado constituido por entramados de hormigón armado de 25 metros de altura total y seis pisos, cuya plataforma superior sea el campo de aterrizaje, pudiéndose aprovechar los pisos intermedios para oficinas públicas o comerciales, y el inferior, para depósito de automóviles y accesos al aeropuerto,



que deberá contar, como es lógico, con los debidos medios rápidos de elevación.

Este aeropuerto elevado debe emplazarse inmediato al cuarto depósito del Canal de Isabel II, no sólo por su proximidad al eje de Madrid, la Castellana, sino porque todo el espacio ocupado por el Depósito es en realidad espacio libre y aumenta la zona para elevarse, así como favorece la visualidad del aeropuerto, constituyendo una excelente referencia.

### Estaciones automovilistas

El tráfico automovilista mediante grandes autos de línea, desarrollado hoy considerablemente gracias al buen estado de nuestras carreteras, precisa ser atendido, y al efecto deben proyectarse las necesarias estaciones automovilistas, ya corrientes en otros países, emplazadas en sitios convenientes para servir a la mayoría de las grandes líneas de autos que lleguen a Madrid por las vías de penetración.

### División de zonas

El principio de ordenación en virtud del cual se fija para determinados lugares de una población un uso determinado, sujeto a una reglamentación u ordenanzas también determinadas, y que conocido con el nombre de sistema de Zoning nació en Alemania a principios de siglo, no ha llegado aún a tomar carta de naturaleza en nuestro país, y creemos que ésta es la ocasión de que, al menos en una población como Madrid, que lo exige imperiosamente, se implante dicho sistema con la mayor rapidez posible.

Realmente este avance de la ciencia urbanista no es más que la traducción en reglas, y con carácter coactivo de algo, que ya desde la más remota antigüedad estaba en la subconsciencia de los habitantes de las grandes poblaciones tanto romanas como griegas como de la Edad Media, en las cuales se observaba el fenómeno de que espontáneamente se agrupaban los comerciantes, los industriales y demás actividades o gremios urbanos, dando lugar a los clásicos barrios ¿Quién no recuerda en la mayor parte de las poblaciones españolas los barrios que, cada uno con su nombre típico, dan a entender en la mayor parte de los casos cuál es el gremio predominante en ellos? ¿Quién no aprecia en el mismo Madrid cómo sin obedecer a plan determinado, especialmente desde hace unos años, se van agrupando los edificios cuyo carácter es afín en zonas determinadas? Vamos viendo así cómo las entidades bancarias van agru-



pándose en las inmediaciones de Alcalá, Cibeles y Recoletos; cómo los edificios comerciales surgen rápidamente en la Gran Vía y zonas inmediatas, arrojando de ellas las casas de habitar que constituyan sus edificaciones. Cómo en la zona de Ensanche de Vallehermoso es difícil hallar otra cosa que viviendas dedicadas a residencias relativamente económicas, mientras que en las zonas comprendidas entre Santa Engracia y la Castellana las habitaciones suelen ser colectivas, pero ya de más altos precios, con más comodidades. Cómo el barrio de Salamanca se va poblando de viviendas, generalmente de lujo, a pesar de la escasa facilidad de comunicaciones, y cómo se va iniciando en la zona Sur la región industrial, servida por núcleos de viviendas baratas, y en cuyas inmediaciones se desarrollan, monstruosa y anárquicamente, grandes núcleos de modestas viviendas obreras. Y si esta clasificación se va operando progresivamente sin intervención de normas ningunas que la regulen y la encaucen, causando con ello una evidente perturbación y no menos evidente perjuicio económico para la población entera, ¿cómo no hemos de afirmar que ha llegado la hora de una seria reglamentación a aplicar rígidamente en lo sucesivo en la capital.

Como antecedentes que demuestren y hagan comprender al Municipio madrileño, la mayoría de cuyos miembros creo que, individualmente, están convencidos del retraso en la aplicación de estos principios que llevamos sobre otras naciones, diré que ya en Inglaterra se dictó en el año 1909 la ley conocida con el nombre de *Town Planning*, que establecía la división de las poblaciones en zonas de uso fijo y que fué aceptada por otros varios países en la conferencia internacional celebrada en Londres en el año 1911, adquiriendo, especialmente en los Estados Unidos, un rapidísimo desarrollo, traducido en que en el año 1924 cerca de treinta Estados tenían aprobada y en vigor dicha ley, y más de 120 ciudades la habían aplicado. Y no es que allí el problema fuera más fácil que en nuestras poblaciones, pues existe el caso de Nueva York, ciudad titán, de actividad febril, y con un cúmulo de intereses diferentes y antagónicos que determinan el surgimiento de infinitas dificultades que hay que ir venciendo con férrea voluntad y benedictina paciencia, sin que eso sea causa de desmayo para ninguno de los regidores municipales.

El sistema se aplicó también intensamente en Francia y Bélgica, y ya hoy no hay ciudad nueva que se construya en ninguna parte del mundo que no lo aplique, ni ciudad que al crecer no se sujete a estas normas. Casablanca y Salónica en el ardiente Africa; Lapur, Kuala e Ipoh en los Estados federados de Malaya, y Jass-Camberra, notabilísima capital de la Australia, pueden darnos, entre otras, testimonios fidedignos de la aplicación y resultados de esta división en zonas que se hace indispensable por lo que contribuye al ornato y suntuosidad de las poblaciones, porque ayuda a establecer condiciones higiénicas permanentes, porque evita la especulación escandalosa que a pretexto de una mal entendida libertad determina predominio del interés privado y egoísta del propietario particular sobre el público de la colectivi-



dad, merced a una regulación del valor de los terrenos con vistas a su posterior destino, y porque impide la construcción de tugurios y de casas de vecindad antihigiénicas, incompatibles con las ordenanzas que se redactan para dichas zonas.

Partiendo del estado actual de Madrid y previendo el futuro ensanche de la urbe, pendiente en estos momentos de la redacción del proyecto definitivo por los técnicos municipales, una vez hayan sido aprobados los anteproyectos presentados al concurso de urbanización del Extrarradio (que forzosamente habrán de sujetarse en sus normas generales a la influencia de la topografía en primer término y de las tendencias naturales de la población a crecer en determinado sentido con una especialización ya casi predeterminada), indicaremos que, a nuestro juicio, para favorecer el desarrollo del Madrid futuro deben preverse las siguientes zonas generales:

1.<sup>a</sup> *Zona cívica*.—Destinada a edificios públicos y emplazada no lejos del centro futuro de la Villa, que estará caracterizada por la grandiosidad y suntuosidad de los edificios, a los que debe imponerse la obligación de tener la altura uniforme de 30 metros, sin sobrepasarla, para no caer en los antiestéticos *titanics*, que en Madrid, por ahora, no tienen razón de ser.

2.<sup>a</sup> *Zona universitaria*.—Que estará constituida por el actual recinto destinado a Ciudad Universitaria, cuya grandiosidad, una vez terminada, sobrepasará a toda ponderación, no solamente por su extensión de 360 hectáreas, sino por la configuración topográfica del terreno en que está emplazada, sus magníficas perspectivas y sus bellos edificios universitarios proyectados.

3.<sup>a</sup> *Zona de negocios*. A nuestro juicio, será el día de mañana toda la parte central, ocupada por los paseos de Recoletos y del Prado, Carrera de San Jerónimo y calle de Alcalá, lo que constituirá el centro económico-financiero de la Villa.

4.<sup>a</sup> *Zona militar*.—Dedicada a centralizar en la misma todos los elementos de la milicia en todas sus manifestaciones, la cual habrá de venir emplazada seguramente donde ya hoy está iniciada, o sea entre Cuatro Vientos y Carabanchel Alto, con una superficie superior a 200 hectáreas.

5.<sup>a</sup> *Zona general de deportes*.—Sin perjuicio de que puedan existir algunas especies libres, debidamente distribuidas dedicadas, a campos de deportes determinados, deberá contar el Madrid futuro, a nuestro juicio, con una zona general de deportes bien servida por las grandes vías de tráfico y en la que pueda construirse el hipódromo, uno o dos grandes estadios que respondan al desarrollo que entre nosotros va teniendo el fútbol y deportes similares, frontones que estimulen la conservación del deporte nacional de la pelota, pistas para ejercicios al aire libre y carreras pedestres, campos de *tennis*, piscinas de natación, baños de placer y duchas, *skatings* y zonas de atracciones fijas donde se puedan emplazar la serie de festejos populares, diseminados hoy día por las calles de Madrid, lo que constituye una negación del



carácter moderno de la urbe, carácter que es incompatible con dichos espec-  
táculos, etc.

6.<sup>a</sup> *Zona agrícola*.—Emplazada en la cintura del futuro Madrid, a fin de convertir en huerta los terrenos hoy día casi eriales que rodean a la ciudad por el Este y por el Sur y ayudar a resolver en parte el problema del abastecimiento de verduras y hortalizas de la capital. En estas zonas agrícolas habrá de incluirse la correspondiente al valle del Manzanares, regado en un porvenir próximo por las aguas residuales de Madrid, previamente depuradas, que es cosa que está en el ánimo de todos los elementos municipales y que, según creemos, va camino de realizarse con arreglo al oportuno proyecto que la Dirección de Obras sanitarias municipales está redactando.

7.<sup>a</sup> *Zonas indeterminadas*.—Que serán aquellas situadas más allá del límite de la urbanización prevista, y que, como su nombre indica, de momento no deberán tener utilización alguna determinada, pero constituirán una necesaria reserva para el día en que los cálculos de crecimiento pudiesen fallar y se precisara recurrir a la utilización de estas zonas.

8.<sup>a</sup> *Zona de ciudades satélites*.—Reconociéndose, como se reconoce ya hoy día, que la solución que resuelve mejor el problema de la congestión de las grandes ciudades es la de construir ciudades jardín-satélites, emplazadas dentro de un radio de 30 kilómetros con relación a la capital y bien unidas a ésta por rápidos y económicos medios de comunicación, y teniendo en cuenta la tendencia, ya apuntada, a la creación de este tipo de ciudad hacia la parte de Pozuelo, Aravaca y Cuatro Vientos y hacia Fuencarral y Peña Grande, entendemos que, tanto una como otra zona, deben ser reservadas para estas aglomeraciones, para las que habrán de redactarse rígidas ordenanzas de construcción que imposibiliten el que en ellas se llegue a caer en los mismos defectos que en la metrópoli en cuanto a densidad de edificación. En una palabra, deben estar construídas con arreglo al tipo de ciudad jardín y con unas ordenanzas iguales o parecidas a las que se detallan en el anejo número 2.

9.<sup>a</sup> *Zonas urbanizables*.—Debiendo existir una red de vías de penetración que facilite la comunicación de Madrid con sus pueblos inmediatos y a fin de evitar el fenómeno que hoy día se da en todas las carreteras generales que de Madrid parten, de que por ser un centro de atracción se pueblan de edificaciones en forma caótica y desordenada, y congestionando en anchura dichas vías a pesar de las prescripciones que la Jefatura de Obras públicas impone dentro de sus atribuciones, es lógico prever zonas de una anchura media de 300 metros a uno y otro lado de dichas vías de comunicación (que en realidad serán verdaderas autopistas), que deberán sujetarse a normas de construcción análogas a las de una ciudad lineal concebida con arreglo al tipo de ciudad jardín y respetando una anchura de 40 metros, por lo menos, para dicha vía de penetración, previendo así futuras ampliaciones de la misma.

De todas estas zonas urbanizables radiales habrá dos, a juicio nuestro, cuyo incremento será más rápido que el de las restantes. Estas son la de la carre-



tera de Aragón hacia Alcalá y la de la carretera de Colmenar hacia el bosque de Valdelatas.

10. *Zonas forestales.* — La inutilización de la Moncloa en virtud de su destino para Ciudad Universitaria ha planteado a Madrid el conflicto de la inexistencia de una zona forestal tratada como bosque y destinada a esparcimiento popular, cuya precisión es notoria para todo el que conozca las necesidades de Madrid, y por la que la prensa de todos los matices viene clamando insistentemente. La única sustitución posible de la Moncloa creemos haya de ser la Casa de Campo, cuyo disfrute total o parcial a favor del pueblo de Madrid no creemos tarde en realizarse.

Así mismo, y dada la configuración topográfica del Madrid futuro, será absolutamente preciso el disponer de otra zona forestal de extensión adecuada en el sector Este de la población, envolviendo la actual Necrópolis, en forma a servir todas las urbanizaciones inmediatas al Abroñigal, convertido en el futuro en una Gran Vía parque, y a la zona del Puente de Vallecas. Y por último, como complemento de estas dos zonas forestales, es de presumir no se tarde también en establecer otras dos algo más alejadas y cuyo carácter será eminentemente popular: una la de Valdelatas, donde la idea de creación de un bosque está ya muy arraigada y casi en ejecución, y otra en el Cerro de los Angeles, donde la existencia de un gran bosque se prestará a hermostear grandemente el magnífico emplazamiento de dicho Cerro y constituirá un centro de atracciones del vecindario.

11. *Zona de gran industria.* — Madrid es una población cuyo crecimiento urbano no ha sido seguido por su desarrollo industrial en ninguno de sus aspectos, y ello hace que su crecimiento sea un tanto artificial, con los peligros inherentes a todo lo que no descansa sobre una base sólida. Es de suponer, y de desear, que esta conducta se rectifique, y que la multiplicación y mejora de medios de arrastre y transporte determine el establecimiento de industrias de transformación de importancia. Estas industrias han de estar íntimamente ligadas con el ferrocarril de cintura, y creemos que su emplazamiento adecuado será el del sector Sur de la población, en el espacio comprendido entre Villaverde y Carabanchel Alto, donde además el terreno no presenta dificultades fuera de las corrientes para la urbanización de la zona industrial.

12. *Zonas de viviendas.* — Aunque parezca un poco extraño, dentro de las zonas de vivienda cabe también hacer la separación entre las expresamente dedicadas a viviendas colectivas económicas, las de residencias de lujo y las de casas baratas y colonias obreras. La distribución de todas estas zonas de viviendas estará íntimamente ligada con el proyecto definitivo que se apruebe para Madrid, pero no obstante podemos señalar en líneas generales que la zona de viviendas de lujo tenderá a concentrarse a ambos lados de la Castellana prolongada; que la zona de Chamartín, casi íntegra, deberá dedicarse a viviendas individuales con arreglo al tipo de ciudad jardín; que la extensa zona comprendida entre la Prosperidad y las Ventas, a la derecha del Abro-



ñigal, habrá de ser seguramente asiento de viviendas colectivas medias y de pequeño comercio, y que las agrupaciones y colonias de viviendas obreras y baratas se extenderán por las zonas de Ventas, Puente de Vallecas y Carabanchel Bajo. Y como ya el detalle de la distribución de estas zonas es cuestión íntimamente ligada al trazado viario de las futuras calles del Extrarradio, y ello se saldría de los límites de esta Memoria, quédese para la redacción del proyecto definitivo la distribución de estas zonas de vivienda.



## Red viaria del Madrid futuro

Siendo hoy día tan interesante o más para el desarrollo de la ciudad el tráfico automovilista que el ferroviario, ni que decir tiene que uno de los medios que más contribuirá al rápido desarrollo de Madrid será la debida estructuración de una red de vías de penetración y circulación que permita en todo momento rápidas comunicaciones en cualquier dirección de los núcleos urbanos futuros con el centro de la urbe.

A mi juicio existen algunas de estas vías de penetración tan claramente ya acusadas, que no es posible prescindir de ellas. Tal ocurre, por ejemplo, con la carretera de Francia, que, empalmando con el final de la prolongación de la Castellana y con la Gran Vía que haya de bajar por el arroyo Abroñigal, ha de recoger en lo futuro todo el tráfico de Madrid con la región Norte de España, además del enorme tráfico local que indudablemente ha de desarrollarse en la próxima Sierra de Guadarrama.

Si la zona denominada de Peña Grande ha de continuar progresando hasta convertirse en núcleos de ciudades satélites, no cabe duda que una vía de penetración que enlace Cuatro Caminos, o sea la calle de Francos Rodríguez, con dicho paraje, no ha de tardar en imponerse.

La actual carretera de El Pardo, que de día en día se va convirtiendo en una verdadera autopista de tráfico ligero, donde la gente con medios económicos procura ir a disfrutar de la belleza y agradables condiciones higiénicas del hermoso monte, es de suponer y desear que, prolongada valle del Manzanares arriba, ensanchada convenientemente y modificado su perfil en determinados puntos (suavizando al mismo tiempo curvas), se convierta en un porvenir próximo en una verdadera vía de acceso a la parte baja de la Sierra, muchísimo más corta que cualquiera otra, y por tanto, más asequible al pueblo en general.

De esta forma queda completamente resuelto el problema vital para Madrid de acercamiento a la incomparable Sierra de Guadarrama, cuyas bellezas naturales constituirán el orgullo y serán el sedante para los madrileños, terminando con el actual absurdo de que una gran ciudad asentada a los pies de una hermosa serranía, en la que puede encontrar no sólo la salud, sino la recuperación de energías que precisa para la dura lucha por la vida, apenas si conozca dichas alturas por la escasez de medios de comunicación y el criterio estrecho de la única Compañía ferroviaria que podría haber ayudado a



resolver parcialmente el problema, la del Norte, que, lejos de dar facilidades, parece como si no tuviese interés alguno en fomentar este tráfico de cercanías.

La actual carretera de la Coruña pasará a ser asimismo otra vía de penetración (la única que hoy existe), que servirá a toda la zona de El Escorial y ciudades-jardín que comienzan a erigirse y es de suponer tomen gran desarrollo a lo largo de la misma.

Para ello precisará ampliar su anchura en 20 metros, al menos, hasta la bifurcación donde se halla emplazado el actual Bar Anita, a fin de que quede convertida en autopista.

Esta autopista, al llegar al actual Puente de San Fernando, deberá bifurcarse y cruzar el río Manzanares a un nivel superior al de dicho puente, mediante un viaducto (que salvará al propio tiempo el cruce con la carretera del Pardo), y que aprovechando luego el trazado de la carretera particular hoy existente (paralela a la de la Coruña), llegará a Puerta de Hierro, donde se encontrará con las tres grandes Avenidas que encauzarán el tráfico hacia el sector urbano que se desee. Estas tres Avenidas serán: la misma carretera de la Coruña, que servirá la zona Sur de la población por las Rondas y paseo alto de la Virgen del Puerto; la Avenida Central, ya en construcción por la Ciudad Universitaria, que conducirá al centro y bulevares, y la actual carretera que conduce a la Dehesa de la Villa y zona Norte de la ciudad.

Otra vía de penetración que habrá de preverse será la de Húmera, que atravesando la Casa de Campo salga al pueblo de dicho nombre.

Esta vía de penetración es una de las más necesarias para la expansión de Madrid por la zona comprendida entre Pozuelo de Alarcón y Cuatro Vientos, llamada a ser una preciosa zona de ciudades-jardín y residencias que, englobando la Casa de Campo, cierre brillantemente el cinturón madrileño urbano.

La necesidad de esta vía, que ha de constituir una salida del futuro Madrid hacia la Sierra de Gredos, ha sido ya reconocida hace tiempo por el público y por los propios técnicos municipales, y aunque hasta ahora ha tropezado con el grave inconveniente de tener que atravesar en su totalidad la Casa de Campo, creemos que es forzoso prever dicha vía, máxime cuando no parece improbable que la Corona, comprendiendo la necesidad que Madrid siente (cada día con más intensidad) de disponer un amplio espacio libre forestal que sirva de pulmón al pueblo, en sustitución de la Moncloa, destinada a Ciudad Universitaria (e inadecuada ya, por tanto, a servir de recreo y esparcimiento al público impedido de desplazarse a mayor distancia), llegue al fin a la cesión de dicha Casa de Campo para parque popular.

La carretera de Extremadura será también forzosamente otra vía de penetración, por lo que, además de someterse las edificaciones inmediatas a las ordenanzas redactadas para estas vías, deberá ampliar su anchura a 20 metros hasta las inmediaciones de Alcorcón.

En la parte Sur de la ciudad, quizá haya que pensar en otra vía de penetración que, arrancando de las proximidades del Puente de Toledo y siguien-



do próximamente el antiguo camino de Leganés, sirva de rápido acceso a los pueblos de Leganés y Fuenlabrada y a la zona industrial que en aquellos parajes habrá de existir; pero las que, desde luego, han de ser forzosamente vías de penetración y tratadas, por tanto, como tales, sujetando las construcciones limítrofes a ordenanzas rígidas y previendo su ensanchamiento hasta 20 metros, son: la actual carretera de Toledo, enlazada mediante un nuevo puente sobre el río Manzanares con el paseo de Santa María de la Cabeza, y la carretera de Madrid a Cádiz, que enlazada asimismo con el paseo de las Delicias, constituya el exutorio rápido de todo Madrid hacia la zona Sur.

La actual carretera de Castellón, que indudablemente ha de seguir siendo, y cada vez más, una gran vía de penetración, deberá construirse como tal, si bien será conveniente una pequeña modificación de su trazado que evite la excesiva rampa que hoy día tiene entre el Puente de Vallecas y el pueblo de este nombre.

La carretera de Aragón será indudablemente otra importantísima vía de penetración que completará la red de comunicaciones viarias en aquella zona mediante una nueva que, arrancando de las inmediaciones de la Necrópolis, vaya a servir toda la zona de Coñlada y San Fernando de Jarama, que tradicionalmente vienen siendo sitios de expansión popular por la belleza y frondosidad de las márgenes del río en dichos puntos y en sus inmediaciones, y cuya necesidad ha sido reconocida hace ya tiempo por los elementos técnicos municipales.

Ahora bien (y prescindiendo de otras pequeñas vías de penetración de importancia secundaria), por análogas consideraciones hechas al hablar del ferrocarril de cintura, no se estimularía debidamente el desarrollo de las urbanizaciones que hayan de circundar al gran Madrid si no se previera una vía de tráfico que enlazando todos los radiales permitiese comunicaciones circulares sin penetrar en el centro. Es, pues, preciso una autopista de circunvalación que enlace, con la misma amplitud que el ferrocarril, todos los núcleos urbanos inmediatos a la capital y las urbanizaciones futuras comprendidas entre ésta y aquéllos. No hablamos nada de las arterias de tráfico urbano porque, prescindiendo de la Castellana y su prolongación y de la futura Gran Vía Parque que ha de existir en el Abroñigal, el trazado de estas arterias ya es labor eminentemente técnica y dependiente del plan de ensanche y urbanización del Extrarradio que se apruebe.

*Centros urbanos y plazas.* — La significación, el destino y la importancia de las plazas ha variado totalmente en nuestros días, y únicamente podemos tener una pequeña idea de la importancia que tenía entre los griegos el ágora, o plaza pública, y el *forum* en una ciudad romana, examinando lo que son las plazas en los días de mercado de uno de nuestros pueblos castellanos, pues entonces viene a ser el centro de la vida social de una pequeña comarca.

Las ágoras griegas eran lugares de reunión de dos clases: en unas el pue-



blo se reunía para actos públicos (plazas de reunión), y eran las más importantes; en las otras se efectuaban las transacciones y negocios. Alrededor de un gran espacio central se agrupaban los edificios públicos, sala del Consejo o del Senado, teatro Odeón, gimnasio, palestra y estadio; en los alrededores próximos se hallaba la segunda plaza, la del mercado.

En realidad los mismos principios del arte urbano exigen se dé a los centros característicos de las ciudades modernas la misma importancia que en las antiguas. Es necesario siempre establecer una relación y una proporción entre los diferentes elementos de las disposiciones que se estudian, haciendo resaltar ciertas partes, a las que quedarán subordinadas las demás.

Conviene agrupar los edificios públicos y monumentales, puesto que de esta forma se evitan los contrastes violentos de dimensiones y de escala con las construcciones vecinas, y pueden constituir bien dispuestos un conjunto muy estético.

Los edificios oficiales y sus dependientes constituirán, pues, generalmente el centro principal; pero deben formarse otros centros secundarios alrededor de edificios escolares, escuelas técnicas, terrenos de juego, etc., y en los distintos barrios, agrupando los diversos edificios públicos de distrito. Estos centros secundarios deben estar en el encuentro de las vías principales de comunicación o, mejor aún, próximos a ellos, pero fuera de su trayectoria.

En las poblaciones modernas las estaciones son puntos focales de las vías, pudiendo compararse a las puertas de acceso de las antiguas ciudades amuralladas, pues son centro de tráfico intenso.

Consideraciones de conveniencia y de comodidad exigen que se dispongan frente a las estaciones plazas que den a esta entrada de la ciudad la holgura requerida para el tráfico intenso que ha de soportar y eviten a los peatones los peligros de una estrechez absurda, como ocurre cuando la fachada de la estación da directamente a una calle de intensa circulación.



## Parques y jardines

Reconocida y aceptada la tendencia a multiplicar en las poblaciones modernas los parques y jardines públicos en forma a que no queden extensiones de más de 20 hectáreas sin servir por alguno de ellos, nos hemos inspirado en esas normas al pensar la distribución de los parques futuros.

Ante todo habrá de contarse con dos zonas forestales: la Casa de Campo y el bosque del Este, ya descritas en el capítulo de zonas, llamadas a ser los pulmones de la capital, en unión de la Dehesa de la Villa.

Otro parque que en líneas generales creemos habrá de imponerse será aquel que en forma lineal o de faja alargada ocupe toda la ladera derecha del Abroñigal (mirando hacia el Norte), ladera que por lo escarpada no se presta a urbanización, y en cambio, al establecerse en ella el parque hará, no sólo que éste se halle cerca de toda la zona urbanizada de la izquierda de dicho arroyo y sirva de límite a la Ciudad Lineal, sino que los puntos de vista y las perspectivas de todas las calles comprendidas entre la actual de Francisco Silvela y la Gran Vía del Abroñigal adquieran una belleza suprema al tener como fondo la masa forestal del parque en cuestión.

Sería muy conveniente contar también con un parque de aislamiento, construido en forma de aislar la zona edificada, situada a la izquierda de la Castellana, de las barriadas de casas absurdas que hoy existen en el valle inmediato al Hospital del Rey, y de este mismo Hospital.

Dentro ya de la zona de Ensanche, la distribución de parques debiera hacerse en forma tal, que no sea preciso recorrer distancias superiores a un kilómetro o kilómetro y medio sin encontrarse un parque de zona de la extensión suficiente para servir a la población de la zona envolvente, y en forma tal, que no existan grupos y habitaciones compactas de más de 20 hectáreas de terreno sin estar servidas por uno de dichos parques.

La tendencia en la construcción de estos parques ha de ser el llegar al ideal de una hectárea de parque por cada 250 habitantes; pero no como cifra absoluta, es decir, teniendo en cuenta las grandes estaciones forestales, tales como la Casa de Campo y el futuro bosque del Este, sino mediante suma de pequeños parques, como acabamos de decir, que efectúen una ordenada distribución de la purificación de la atmósfera que, como todo el mundo sabe, efectúan estos parques.

Como complemento de esa adecuada distribución de parques deben preverse espacios estratégicamente distribuidos en las diversas zonas de residencia en forma que los recorridos medios a efectuar por los niños o personas que utilicen dichos espacios libres no lleguen a ser de un kilómetro.



## Parques y jardines

Reservados y ocupados la totalidad y amplificados en las condiciones más  
de los parques y jardines públicos en forma a que no queden extensiones  
de más de 20 hectáreas sin servir por alguno de ellos, nos hemos inspirado en  
estas normas al hacer la distribución de los parques futuros.

Ante todo habrá de considerarse con dos zonas especiales: la zona de Campo  
y el bosque del Este, y después en el centro de zonas, formando a ser los  
parques de la ciudad, en unión de la Dársena de la Villa.

Como parques que en líneas generales creemos habrá de imponerse ser  
además en forma libre o de alta libertad, ocupando toda la libertad de hecho del  
Abanico, formando hacia el Norte, la zona que por la escasez de no se presta  
a la población, y en cambio, en esta zona, el parque habrá de ser  
que este se halle cerca de toda la zona, rodeada de la expansión de dicho  
parque y sirve de límite a la Ciudad Vieja, sino que los puntos de vista y las  
perspectivas de todas las calles comprendidas entre la actual de Francisco del  
Viejo y la Villa y la del Abanico, algunas más bellas, superará al resto, como  
toda la zona forestal del parque en cuestión.

Se trata muy conveniente como también con un parque de aislamiento, como  
toda en forma de línea la zona edificada, situada a la izquierda de la Casa  
del Hospital del Rey y de este mismo Hospital.

Después ya de la zona de El Estrecho, la distribución de parques deberá ser  
como en forma tal, que no sea posible tener extensiones superiores a un kiló-  
metro o kilómetro y medio sin encontrarse un parque de zona de la exten-  
sion suficiente para servir a la población de la zona envolvente, y en forma tal,  
que no existan grupos y habilitaciones compactas de más de 20 hectáreas de  
terreno sin estar servidas por uno de dichos parques.

La tendencia en la construcción de estos parques ha de ser el llegar al ideal  
de una hectárea de parque por cada 250 habitantes; pero no como cifra absolu-  
ta, es decir, teniendo en cuenta las grandes extensiones forestales, tales como  
la Casa de Campo y el futuro bosque del Este, sino mediante suma de peque-  
ños parques, como acabamos de decir, que efectúan una ordenada distribu-  
ción de la población de la ciudad, que, como todo el mundo sabe, elec-  
tan estos parques.

Como complemento de esta adecuada distribución de parques deben pre-  
verse espacios estratégicamente distribuidos en las diversas zonas de residen-  
cia en forma que los recorridos hechos a pie por los niños o personas  
que utilizan dichos espacios libres no lleguen a ser de un kilómetro.



## Modificaciones en la actual legislación que necesita la creación del gran Madrid

Con ser muy interesante el acierto en la redacción del proyecto definitivo de ensanche y urbanización del Extrarradio de Madrid para favorecer el rápido desarrollo de la ciudad, entendemos que es muchísimo más interesante el que exista un órgano adecuado llamado a resolver todos los intrincados problemas que en relación con los pueblos inmediatos, con la provincia y con el Estado habrán de presentarse; y una modificación indispensable de lo legislado actualmente sobre ensanche de poblaciones y reforma interior de las mismas, que supla la falta de una moderna ley de urbanismo que tanto se echa de menos en España, y que aunque sería de desear se promulgase pronto, quizá no sea tan rápida como debiera.

A fin de llegar a la explicación y justificación del proyecto de ley que en el anejo número 1 se inserta como necesario para desembarazar de obstáculos el rápido crecimiento de la capital, vamos a analizar algunos antecedentes de otras legislaciones que deben servirnos de tipo y guía, no para trasplantarlas sencillamente, sino para aprovechar de ellas enseñanzas que, convenientemente adecuadas a la idiosincrasia de nuestro pueblo, puedan dar fruto análogo a los alcanzados en aquellos países.

Comencemos por la

### Legislación sueca

De todas las naciones europeas, puede decirse que es Suecia la que ha ido a la cabeza de las cuestiones de urbanismo, pues desde el siglo xvii, el Gobierno sueco se preocupó del crecimiento de las ciudades y del establecimiento de las nuevas que iban creándose, sujetándose uno y otro caso a una rigurosa reglamentación.

A mediados del siglo xix las villas suecas experimentaron una evolución, y al aprobarse los planos de ensanche de Estocolmo y Gothemburgo y prever la redacción de otros muchos que irían precisando para las demás poblaciones, se quiso dar una norma de uniformidad y método, y nació la ley de 1874, que reglamenta los planos de ciudades y contiene instrucciones para la erección de las construcciones locales, reglamentando las cuestiones higiénicas y sociales y armonizándolas con la arquitectura, la circulación y el saneamiento. Esta puede decirse que es la primera ley de Urbanización cono-



cida, y de la que han surgido: la prusiana, de 1875; la holandesa, de 1901; la inglesa, de 1909, y la francesa, de 1919.

Los fundamentos de la ley sueca de 1874 son principalmente:

Primero. Obligación de que cada pueblo redacte su plano de reforma y ensanche y su plan de organización y construcción, incluyendo las agrupaciones de casas, las calles, plazas y centros públicos.

Segundo. Constitución de un Comité de Construcción encargado de que el plano contenga los mayores perfeccionamientos y de que se vayan ejecutando los proyectos parciales en él incluidos, así como de que se cumplan los reglamentos referentes a los solares en forma que la superficie de éstos sea proporcional a las construcciones a que se destinan.

Cuida asimismo de que cada manzana contenga un patio espacioso y sano, y de que los emplazamientos de los edificios públicos sean los más adecuados.

Las prescripciones relativas a las condiciones del proyecto se inspiran en los principios siguientes:

Que responda a las exigencias de la circulación, desde el punto de vista de espacio y comodidad.

Que se observen rigurosamente los principios de la higiene, desde el punto de vista de la iluminación, soleamiento y aireación.

Que se consiga el máximo de seguridad contra los incendios, la mejor repartición de espacios libres y la variedad y estética en las construcciones.

Los detalles técnicos que contenía, especialmente en lo relativo a espacios libres y jardines en las zonas de residencia, apenas si han sido modificados por los urbanistas de nuestros días.

Promulgada esta ley y puesta en vigor, los Municipios vinieron obligados a presentar, en un plazo máximo de dos años, sus anteproyectos de ensanche, y las ciudades indicaban si para la zona ya edificada o casco antiguo deseaban o no acogerse a las nuevas instrucciones legislativas. Como en Suecia, al parecer, lo que se legisla se cumple (al contrario de lo que ocurre en España, donde parece se siente especial satisfacción en no cumplir lo ordenado), los efectos de la ley de 1874 se tradujeron en la confección de 2.000 planos de ciudades que, aprobados por el Rey, fueron la base del desarrollo de las villas suecas.

Como el establecimiento de un plano de población provoca siempre roces entre las autoridades municipales y los propietarios, se precisó regular las relaciones entre aquéllas y éstos, y en 1907 se aprobó por el Riksdag (Parlamento sueco) una ley de Urbanización que a ello tendía.

Anteriormente a la ley citada, las casas en las ciudades estaban mezcladas con otras construcciones, como talleres, fábricas, dependencias ferroviarias, como ocurre hoy día en los países de Europa y América en que no existe más que una ley parecida. Incluso esta ausencia de reglamentación conducía, y conduce en otros países, a que sobre la misma manzana haya grupos de casas de pisos y casas aisladas, con lo cual ni la higiene ni la estética salen beneficiadas.



La ley de 1907 reglamenta los grupos de casas, señala la altura de las construcciones, determina cuándo han de ser agrupadas y dónde aisladas, prohíbe la erección de edificios industriales en las zonas de habitación y viceversa, prohíbe asimismo edificar en los terrenos reservados a jardines o a patios desocupados, reglamenta el número máximo de familias que cada casa puede contener, etc.

Es, pues, el primer caso de una división en zonas de una ciudad, sistema por el que se propugna en la actualidad en los demás países.

Los gastos de ejecución de los proyectos de urbanización se reparten entre los propietarios y la ciudad. En cuanto a los gastos de ejecución en las obras, se reparten asimismo entre uno y otras, en forma tal, que los primeros pagan el terreno en la calle hasta una anchura de 18 metros y el exceso corre a cargo de la ciudad.

El Municipio debe urbanizar las calles cuando se va a construir un edificio, pero sin la obligación de establecer el agua y las canalizaciones.

Por último, el Municipio puede reunir, mediante ciertas condiciones, las diferentes parcelas pertenecientes a propietarios y proceder a su distribución en forma adecuada a las edificaciones previstas.

Se reconoce a los Municipios suecos el derecho de expropiación, no sólo para los planes de ensanche propiamente dicho, sino para la reforma de zonas insalubres o sobrepobladas. También tiene la ciudad el derecho de expropiación del terreno no edificado cuyo propietario no quiera construir, oponiéndose al desarrollo de la ciudad.

Por último, la ciudad tiene el derecho de expropiación para obtenerse el terreno preciso para grandes carreteras, fuera de las zonas incluidas en el plano de ensanche, en las que llega incluso a imponer reglamentos generales en relación con las edificaciones.

Los resultados del reconocimiento de estos últimos derechos, a los cuales casi nunca ha sido preciso recurrir por llegar antes al arreglo amistoso con los propietarios, han sido en aquel país muy halagüeños.

Pasemos ahora a considerar las líneas generales de otra legislación, que se distingue por su carácter práctico y al mismo tiempo por sus normas no coactivas. Esta es la

### Legislación inglesa

La disposición legislativa más notable sobre urbanización es el British Town Planning Act, de 1909, promulgada para regular los desarrollos futuros de las poblaciones.

El principio fundamental consiste en la designación de una Junta de Gobierno local, cuya corporación tiene poderes poco comunes, que antes ejercía el mismo Parlamento.



Esta Junta puede autorizar a una autoridad local para hacer un proyecto de urbanización de la ciudad, si la Junta acuerda que es razonable hacerlo, y sin que dicho proyecto pueda ser ejecutado sin la aprobación previa de la Junta, que puede rehusar si no se introducen en el proyecto las modificaciones que dicho organismo considere preciso imponer.

La Junta de Gobierno local está autorizada para dictar las condiciones que han de constituir los objetivos generales a conseguir en los proyectos, dando a este fin, en los más amplios términos, las disposiciones referentes a trazados y mejoras de las calles y carreteras; cierre o desvío de los caminos existentes; erección de edificios de todas clases; provisión de espacios libres, tanto públicos como particulares; preservación de objetos de interés histórico o sitios de belleza natural; alcantarillado; disposición del drenado, si se precisa; suministro de agua y luz; disposición de los terrenos a adquirir por las autoridades locales; bases de los contratos entre dichas autoridades locales y los propietarios; limitación del tiempo para la ejecución del proyecto; impuesto sobre el terreno, cuyo valor aumenta con la ejecución del proyecto, y la suma que ha de ser pagada a cuenta de aquel aumento de valor.

Realmente, en las normas que acabo de resumir está toda la legislación sobre urbanismo en Inglaterra, pudiendo apreciarse que ni su detalle la hace ser perfecta, pues los puntos que trata lo hace con bastante imprecisión, ni la coacción legal interviene para nada en sus disposiciones; y sin embargo, a pesar de ello, las poblaciones inglesas se han desarrollado vigorosamente y los preceptos técnico sanitarios han sido casi siempre cumplidos. Ello obedece a que el inglés, amante de su *home*, de su vivienda cómoda y sana, y rígido cumplidor de los preceptos legales, ha considerado (como así es, en efecto) un deber cumplir lo que se le ordenaba, y lo ha hecho. Si un tal sistema se implantara en España, así, con esa generalidad y benevolencia, todos estaríamos seguros de que no se cumpliría; y esto no es sólo una suposición, sino una realidad, pues esto es precisamente lo que han hecho, hacen y harán (si Dios y la nueva ley de Urbanismo no lo impiden) las poblaciones españolas que por su población y aumento de la misma caen dentro de las condiciones que el Estatuto señala como necesarias para que sea obligatoria la redacción del plano de ensanche.

### Legislación alemana

Fijando después nuestra vista en la legislación alemana, vamos a detenernos exclusivamente en un tipo de legislación moderna, que por ser aplicada a casos de aglomeraciones grandes, rodeadas de otras pequeñas, puede ser práctico para el caso de Madrid, cuyos principales problemas, según ya hemos dicho, van a ser los de sus relaciones con los poblados limítrofes hasta



que llegue el momento de la desaparición jurídica de los mismos. Veamos lo que sobre el particular dicta la legislación alemana:

Esta legislación ha abundado siempre en las normas coactivas en todo lo referente a urbanización; pero dado lo limitado del tiempo de que dispongo, voy a concretarme al análisis de la organización creada en la cuenca del Ruhr, con vistas a resolver el problema de los ensanches de las poblaciones, de acuerdo con los planes regionales indispensables para armonizar unos ensanches con otros en un país de una enorme densidad de población.

La organización creada en Alemania por la Asociación de las colonias de casas de la cuenca hullera del Ruhr, fundada en 1920, tiene el doble carácter político y administrativo y una complejidad de funciones que difícilmente se hallará en otros casos, por tratarse de una región de las más pobladas del mundo y por abarcar dos provincias. Solamente considerando que en 1871 la población de la cuenca del Ruhr era de 780.000 habitantes y en 1924 llegaba a 4.000.000, contando con 18 grandes poblaciones, muy próximas relativamente, y cuya población media oscila alrededor de 170.000 habitantes, y que el carácter eminentemente industrial hace que el tráfico sea intensísimo, se comprenderá la necesidad de que se impusiera un régimen especial, que fué declarado mediante una ley de 5 de mayo de 1920, que completó otra ya existente, dictada en el año 1904, que reglamentaba y unificaba la cuestión de la evacuación de aguas residuales.

La Asociación de las colonias habitadas de la cuenca del Ruhr, integrada por 18 distritos urbanos y 11 rurales y 18 poblados urbanos y 289 rurales, con una extensión en total de 3.840 kilómetros cuadrados, tiene un carácter esencialmente comunal.

Sus órganos son:

- 1.º El Consejo, compuesto de representantes de la Asociación en número de 172.
- 2.º El Comité ejecutivo, formado por 16 miembros; y
- 3.º El Director.

La delimitación de poderes y atribuciones de cada órgano está estudiada y es la corriente en esta clase de agrupaciones.

La mitad de los Delegados son elegidos por los distritos y poblados urbanos y rurales, y la otra mitad por los usuarios, industriales, comerciantes, mineros, empresas de transporte, etc., y por los empleados de dichos usuarios y empresas de todas clases.

Asimismo en el Comité ejecutivo están representados los Municipios y los usuarios: patronos y obreros.

La autonomía y atribuciones de esta Asociación son grandes, destacando entre las principales:

- a) La policía en materia de alineaciones.
- b) La fijación de los reglamentos de construcción y policía de viviendas.



c) La policía de las plantaciones, corta de bosques y repoblaciones, de acuerdo con los planes preparados.

d) La fijación de la aportación o prestación que todo constructor de colonias deberá hacer en relación con los impuestos que se acuerden para atenciones comunales, escolares, religiosas, etc.

e) La determinación de la vía de comunicación y espacios de cultivo, teniendo atribuciones para reservar zonas estrechas de terrenos por donde puedan establecerse en el porvenir otras vías de comunicación, tranvías, caminos vecinales, etc. Esta legislación ha permitido desarrollar los planes regionales en verdadera armonía con las necesidades de todos los Municipios afectados, y, sobre todo, el crear una eficiente red de comunicaciones, en forma a conducir rápidamente a cualquiera dirección y a evitar numerosos transbordos, mediante la debida coordinación de los medios de transporte.

Asimismo ha solucionado la cuestión de los espacios libres y la salvación de los árboles amenazados por la expansión de las industrias y el crecimiento de los núcleos habitados, mediante la creación de estas zonas forestales, cuyo número ha llegado a ser superior a 1.400, con una extensión mayor de 1.400 kilómetros cuadrados.

Y por último, ha permitido municipalizar, cuando ha sido preciso, los medios de transporte, base y fundamento del desarrollo de la edificación.

Para ello, claro está, tiene su organización económica autónoma, con derecho de percibir impuestos y contribuciones especiales indispensables para la labor a su cargo, y está autorizada para concertar y emitir empréstitos.

El sistema que se sigue para establecer los planes regionales es el siguiente:

- 1.º Solicita de los propietarios y directores de las empresas industriales datos precisos que la permitan darse cuenta exacta de la extensión que sus industrias podrán necesitar.

- 2.º Determina a continuación las zonas que por su proximidad de estaciones de mercancías, canales o muelles, sean aptas para el establecimiento de industrias nuevas.

- 3.º Procede igualmente con los concesionarios de yacimientos hulleros, obligándoles a que precisen el emplazamiento de futuras explotaciones, a fin de evitar los perjuicios futuros a las construcciones.

- 4.º Calcula después la mano de obra que aproximadamente precisarán las industrias y fija los emplazamientos convenientes a las zonas de viviendas.

Y, por último, determina las zonas de bosques y de cultivo a prever, la red de comunicaciones y su plan de desarrollo y los reglamentos de edificación de todas clases.

Y si ahora pasamos a la legislación francesa, podemos apreciar que, aunque no tan perfecta como las otras, tiene también puntos aprovechables para las normas a dictar en España.



## Legislación francesa

La legislación francesa en materia de urbanización estaba reducida hasta la promulgación de la ley básica de 14 de marzo de 1919 a disposiciones aisladas sobre alineaciones y nivelaciones de calles, expropiación por causa de utilidad pública, protección de monumentos históricos y artísticos y protección a la salud pública, en las que ya se prescribían medidas sanitarias, si bien solamente en las edificaciones.

La ley citada fué el paso decisivo para el desarrollo de las ciudades francesas. Su resumen es el siguiente:

Toda población de 10.000 habitantes o más quedó obligada en un plazo máximo de tres años a redactar su plan de reforma, ensanche y ornato, compuesto de:

1.º Proyecto que fijara la dirección, anchura y tipo de las vías a crear o modificar, con la posición de plazas, cruces, jardines públicos, terrenos de juego, parques y espacios libres, así como la fijación de espacios forestales o agrícolas *non edificandi* y emplazamientos destinados a monumentos y servicios públicos.

2.º Un programa determinando las servidumbres higiénicas, arqueológicas y estéticas, así como todas las demás condiciones relativas a espacios libres, altura de construcción, red de aguas potables, red de alcantarillas, depuración de aguas residuales, y, si se precisa, saneamiento del suelo.

3.º Proyecto de decreto de la Alcaldía que regule las condiciones de aplicación y el programa de ejecución de las obras proyectadas. Esta obligación se hizo extensiva:

Primero. A todos los pueblos del departamento del Sena.

Segundo. A los pueblos de 5.000 a 10.000 almas cuya población, cualquiera que fuese su importancia, hubiese aumentado más de un 10 por 100 en los dos últimos quinquenios transcurridos.

Tercero. A las localidades balnearias, marítimas, hidrominerales y deportivas cuya población, cualquiera que fuese su importancia, aumentase un 50 por 100 como *mínimum* en ciertas épocas del año.

Cuarto. A las agrupaciones o caseríos de cualquier importancia cuyo carácter pintoresco, artístico o histórico las hiciese estar clasificadas por las Comisiones de sitios y monumentos naturales que funcionan en el país vecino; y

Quinto. A los grupos de casas o urbanizaciones creadas por Asociaciones, Sociedades o particulares.

En cuanto a las agrupaciones o ciudades destruidas total o parcialmente por guerra, incendio, temblor de tierra o cualquier otro cataclismo, cualquiera que sea su población, vienen asimismo obligadas a redactar dicho plan.

La ley creaba en cada Prefectura una Comisión departamental de reforma



y ensanche de poblaciones, cuya misión era informar sobre los proyectos redactados por los Municipios, sobre las derogaciones que a causa de dificultades especiales o de necesidades locales debiesen preverse a las normas generales dictadas por la Comisión superior, sobre las servidumbres estéticas o higiénicas resultantes de los proyectos que examina y sobre cuantos extremos, en relación con estos asuntos, sea requerida por el Prefecto.

Asimismo creaba, bajo la dependencia del Ministerio del Interior, una Comisión superior de reforma y ensanche de poblaciones, cuya función consistía en establecer las reglas generales para guiar a las poblaciones en la aplicación de la ley e informar y aprobar los proyectos.

Un aspecto muy interesante de la ley, digno de ser imitado por nuestra legislación, es el referente a la forma y plazos de realizar el proyecto, que es el siguiente:

Si el proyecto afectaba a un solo Municipio, el Concejo, a propuesta del Alcalde, designaba al urbanista que había de realizar el plan y proyecto, y si en el plazo de dos meses, a contar de la promulgación de la ley, no había designado técnico alguno, el Prefecto conminaba al Ayuntamiento a designarle en el improrrogable plazo de un mes, pasado el cual sin ser cumplimentada esta disposición le designaba de oficio; en cuyo caso el Ayuntamiento quedaba absolutamente excluido de los beneficios de la subvención del Estado, siendo, pues, a su cargo todo el coste de estudios, planos y proyecto.

Establecido el plan, integrado por los tres elementos ya citados e informado por la Comisión sanitaria de la circunscripción, se somete:

- 1.º Al examen del Ayuntamiento.
- 2.º A una información pública.
- 3.º Al examen de la Comisión departamental ya citada.

El sistema seguido para evitar dilaciones es también digno de mención.

Si el Ayuntamiento rehusa o descuida el examen del proyecto es emplazado por el Prefecto a un plazo breve, pasado el cual el expediente se tramita por el mismo Prefecto, que lo envía al Ministerio del Interior, el cual, previo el informe de la Comisión superior, lo aprueba y declara de utilidad pública los trabajos incluidos en el plan.

En el caso de poblaciones total o parcialmente destruidas, la declaración de utilidad pública es decretada por el Prefecto, previo informe de la Comisión departamental.

Cuando el plan de extensión afecta a varios Municipios de un mismo departamento, el Prefecto provoca un estudio de conjunto por parte de las Municipalidades interesadas, llegando incluso a instituir de oficio la mancomunidad de Municipios, con lo cual procede en análoga forma, en cuanto a los plazos para designar los encargados del proyecto, que la dicha para un solo Municipio, hasta llegar, igualmente, a la declaración de utilidad pública del proyecto.

Y si el plan pasa los límites de un departamento, se convoca a una confe-



rencia interdepartamental para redactar dicho plan, de acuerdo con todos los departamentos.

Decretada la declaración de utilidad pública de un plan de reforma y ensanche, los propietarios de los terrenos lindantes con las vías y plazas proyectadas tendrán que sujetarse a los reglamentos de alineaciones y no pueden edificar sin la correspondiente licencia de la Alcaldía.

La aplicación de esta ley dió lugar a su crítica por defectos de algunos puntos capitales, siendo la más importante la de que, así como a los propietarios se les exigía someterse a la alineación previa y obtención de la licencia, a la Villa, en cambio, no se la imponía ningún plazo para la ejecución de sus obligaciones de vialidad e higiene urbana que permitiesen al inmueble construído gozar de las ventajas de la urbanización, quedando muchas veces sin acceso y sin dotación de aguas ni posibilidad de evacuación de las residuales, contribuyendo de este modo la ley a ser un agente creador de insalubridad. Por otra parte, no imponía sanción alguna a los que la infringiesen construyendo sin sujetarse a estos requisitos, y como el criterio del Código penal francés es, al igual que el del español, que no puede imponerse pena sin la figura previa de un delito, *nulla poena sine lege*, las transgresiones fueron muchas, amparadas en la impunidad.

Estas lagunas, unidas a la que determinaba la parcelación y otras referentes a la constitución de las Comisiones creadas, dieron lugar a que se intentara completar la legislación, lo que, después de varios proyectos, se concretó en la ley de 19 de julio de 1924.

Esta ley preceptúa que cuando se trata de una construcción a edificar, adyacente a vías y plazas no abiertas aún, pero incluídas en el plan, la petición de permiso irá al Ayuntamiento, el cual decidirá si el Municipio está en condiciones de efectuar en un plazo de *quince años* los trabajos previstos o la parte de dichos trabajos necesaria para que la porción de vía pública que enlaza la construcción con la red vial ya abierta quede completamente urbanizada. En caso afirmativo, el Ayuntamiento votará el crédito necesario y el constructor viene obligado a respetar las alineaciones.

Si el Ayuntamiento decide que no se halla en condiciones de ejecutar dichos trabajos, decidirá el asunto el departamento, el cual puede votar los créditos necesarios; y si ni uno ni otro se encuentran en condiciones, debe concederse al constructor el permiso sin sujeción a alineaciones, si bien reservándose el Ayuntamiento la facultad de expropiar el edificio, si lo precisa, bien amigablemente, bien por expropiación forzosa.

Con esta modificación trátase, pues, de armonizar el interés del ciudadano con el de la Administración, haciendo que, como es lógico, prevaleciera ésta, pero sin que ello pudiese dar lugar en ningún caso a que el de aquél quedara hollado sin que luego la Administración realizara su plan, causa de aquella postergación del interés particular.

Todo esto que acabo de exponer en breves y toscas frases se refiere a la



nación francesa propiamente dicha, pues en las colonias, especialmente en Marruecos, el legislador francés, al considerar que estaba completamente libre de intereses particulares que podrían resultar afectados (pues los terrenos por donde habrían de extenderse las ciudades marroquíes, o incluso donde habrían de crearse algunas nuevas, o no tenían dueño o eran de indígenas en su mayoría, para quienes por lo visto no habrían de guardarse tantos miramientos como para los ciudadanos franceses), acometió la organización de las urbanizaciones con arreglo y sujeción a las nuevas teorías urbanistas y sociales.

Por otra parte, la labor de los residentes de Francia vióse enormemente facilitada gracias a las excepcionales dotes de un hombre, M. Prost, quien a sueldo del Protectorado trabajó con entusiasmo y tesón insuperables, fué el cerebro inspirador y el brazo ejecutor en una pieza; fué, en fin, el *hombre de fe*, chiflado al decir de muchos incomprensibles, pero necesario para llevar a feliz término labores de esta índole.

Gracias a las modalidades introducidas en la legislación pudieron crecer y extenderse las poblaciones con desarrollo inusitado, del cual es buen ejemplo la ciudad de Mequinez, donde gracias a un pliego de condiciones especial, pudieron comprarse los terrenos, parcelarlos y edificar en ellos con rapidez americana, de modo a convertir a la población en una urbe de las más agradables, cómodas y sanas del Protectorado francés.

Las líneas generales del procedimiento que se sigue son las siguientes:

Se aprueba el proyecto de ensanche de una población, reducido solamente a las grandes vías de circulación, y dentro de este plan pueden los particulares y Asociaciones estudiar y solicitar la parcelación de los terrenos con las vías secundarias precisas; pero todo ello bajo la inspección directa y eficaz de la Administración y sin separarse lo más mínimo del plan de conjunto.

Los efectos jurídicos de este plan son:

Primero. La obligatoriedad en la fijación de alineaciones, perfiles de calles, espacios libres y servidumbres de todas clases.

Segundo. La prohibición de edificar en los terrenos destinados a vías públicas, unida a la negación del permiso para obras de reforma en los inmuebles afectados por el trazado de dichas vías, dejando aquél limitado a las obras de conservación que autorice la Administración.

La Administración se reserva la facultad de expropiar terrenos y casas, pero sin más obligación que la de abonar por ellos el valor que tengan el día de la declaración de utilidad pública de la obra, más una *plus valia* ya determinada en concepto de mejora.

Para la redistribución o valoración y repartición de solares, se sigue una modalidad muy curiosa, consistente en la creación de Asociaciones sindicales de propietarios, integradas por los afectados por la mejora, los cuales tienen la autoridad de Poder público, sus resoluciones son ejecutivas, desde luego, y las reclamaciones que han de resolver los tribunales ordinarios no pueden



versar más que sobre la cuantía, nunca sobre la procedencia de un acuerdo o de un reparto e indemnización.

M. Cassinière, en su notable obra *Les Cités Marroquaines*, cita el caso concreto de la Junta sindical del bulevar de la Gare, en Casablanca, para el que se precisó abrir una calle de 1.200 metros de longitud y 18 metros de ancho, con zona a expropiar de 50 metros.

\*\*\*

Del estudio que acabamos de hacer de unas cuantas legislaciones, podemos llegar a unos principios generales de urbanismo, que son los siguientes:

Primero. Obligatoriedad de la redacción de los proyectos de ensanche y reforma en forma que sea prácticamente coactiva.

Segundo. Efectos jurídicos de la aprobación de tal plan mediante la sujeción a normas bien claras y concretas de la edificación en las zonas afectadas.

Tercero. Adquisición de terrenos por los Municipios mediante la expropiación por zonas, para vender los sobrantes una vez obtenida la *plus valía*, o bien reconocimiento de esta *plus valía*, como debiendo participar a los gastos definitivos.

Cuarto. Redistribución voluntaria o forzosa de terrenos de parcelamiento defectuoso.

Quinto. Repartición de los gastos entre los propietarios beneficiados con arreglo a una clasificación del beneficio recibido.

Sexto. Descongestión de las grandes urbes mediante ciudades satélites concebidas, a ser posible, con arreglo al tipo de ciudad-jardín.

Veamos ahora las normas generales a las que entiendo debe sujetarse el proyecto de ley que consideramos indispensable para favorecer el desarrollo de Madrid.

En primer lugar se impone un plazo máximo, a contar de la promulgación de la ley (véase el artículo 1.º), para que el Ayuntamiento presente a la aprobación superior el proyecto definitivo de ensanche de Madrid tratado con carácter de plan regional, detallándose todo el trazado, propuestas las ordenanzas de las zonas y las normas fiscales para la aplicación de dichos planes.

Ahora bien, como toda la labor excede de los límites de la misión del Municipio madrileño como tal, y no puede olvidarse que por ser Madrid capital de nación no puede el Estado desentenderse de los deberes que esto le impone y de la ayuda en que este deber ha de traducirse, se propone la creación de una Comisión especial, que podríamos denominar *supermunicipal*, en la que tendrán intervención elementos técnicos y jurídicos del Estado, elementos de la Provincia y desde luego del Municipio madrileño y de los pueblos colindantes, así como representación de los usuarios a quienes, como es lógico, ha de interesar más que a nadie que Madrid prospere de una mane-



ra racional, que en este caso viene a ser sinónima de económica. Y así vemos que se da intervención a representantes de las Cámaras de Comercio, de la Propiedad e Inquilinos, de la sección de Casas baratas del Ministerio de Trabajo, de la Junta de Transportes y Patronato de Turismo y de las Asociaciones obreras.

Esta Comisión, en la que todos los intereses puestos en juego están debidamente ponderados, será la llamada a aprobar técnica, administrativa y financieramente el proyecto, y a resolver sobre las cuestiones de índole económica y participación de las diversas entidades que se vayan presentando.

El artículo 3.º del proyecto de ley resuelve en forma clara y concreta cuáles han de ser los efectos jurídicos de la aprobación del plan de Ensanche, en forma de garantizar el interés del Municipio (que no puede estar a expensas de la anarquía con que los constructores pueden proceder) y el interés del propietario, que tampoco puede estar supeditado a que el Ayuntamiento no le permita edificar, y en cambio no realice las debidas urbanizaciones dentro de un plazo determinado. La debida ponderación de ambos intereses y la fijación del plazo máximo en que el Ayuntamiento ha de realizar las obras si exige a los propietarios la sujeción a las alineaciones y rasantes determinados en su plan de ensanche, resuelve el problema, máxime si se considera que en caso de duda el Ayuntamiento podrá expropiar los terrenos objeto de la misma.

El principio de limitar la acción urbanizadora del Municipio a la apertura de las grandes vías y de subrogar en los derechos del mismo a las Sociedades, Asociaciones particulares o establecimientos públicos para la urbanización de zonas determinadas dentro del plan de conjunto municipal y de acuerdo con el mismo, viene consagrado en los artículos 5.º y 6.º En este último se reconoce además la facultad de concesión de auxilios para las obras de urbanización, vialidad y saneamiento, con exclusión, como es natural, de las de construcción; auxilios que pueden variar entre un límite mínimo de un 10 por 100 del importe de aquellas obras y un máximo del 90 por 100 de dicho importe, determinándose clara y concretamente la forma de reembolso de estos auxilios, y reconociéndose al Ayuntamiento el carácter de copartícipe en la valoración del suelo.

Este principio de *socialización* del valor del suelo quizá parezca algo atrevido a los espíritus algo timoratos; pero no cabe duda alguna de que las circunstancias lo exigen y que de una manera o de otra habrá de llegarse a esta solución, o quizá a otra más radical.

A fin de evitar la posible especulación sobre los terrenos objeto de concesión a entidades urbanizadoras, se especifican en los artículos 7.º al 11, ambos inclusive, las garantías a tomar para evitar que ningún terreno pueda ser vendido sin haber cumplido antes las obligaciones señaladas a la entidad urbanizadora; haciendo que, al efecto, los pliegos de condiciones de venta o alquiler y la servidumbre de los terrenos tengan la máxima publicidad, mediante su



depósito en las Tenencias de Alcaldía a disposición del público, y obligando además, no sólo a que en las escrituras consten dichos pliegos de condiciones, sino a que en los mismos anuncios de venta se hagan constar con todo detalle todas y cada una de las características de las mismas, a fin de evitar sorpresas a los futuros compradores, que de otro modo serían inevitables.

Y como no sería lógico que el Ayuntamiento se desentendiera de intervenir en esta garantía que él mismo exige, se prevé el libramiento de un certificado en el que consten todas las formalidades previstas por esta ley, y se exige que este certificado figure en el contrato de venta o arrendamiento.

No se limitan a esto las normas coactivas a imponer (pues todas son pocas en defensa del interés público de la ciudad), sino que a pesar de los trámites claramente señalados y de las multas fijadas para las infracciones de los mismos, si llegaran a anunciarse en venta terrenos faltos de los requisitos necesarios, la Comisión especial que se propone crear tendrá facultad para acordar su expropiación forzosa y entregarlas al Municipio, para que éste los coloque en condiciones legales de venta.

El nudo gordiano de la cuestión, constituido por el aspecto económico, se resuelve de la única manera a nuestro juicio posible, pues aun tratándose de un Ayuntamiento de la potencialidad económica como el de Madrid, no sería factible pensar en que por sus propios medios pudiera hacer frente a los gastos de los primeros años, a menos de levantar un gran empréstito especial que sería poco conveniente a sus intereses. Además, esta solución sería poco equitativa para el Municipio madrileño, pues no hay que olvidar que aunque sea él el principal interesado, *el Estado no puede desentenderse de la ayuda económica que como capitalidad de nación precisa Madrid*, y que ya un Alcalde de grata memoria, el señor Conde de Vallellano, tuvo la valentía de declarar públicamente ante el General Primo de Rivera, aun a riesgo de provocar las consecuencias que tal declaración trajo aparejadas. Por ello creemos que es al Estado a quien corresponde crear una Caja especial de anticipos que no constituya carga para el Ayuntamiento, en tanto en cuanto el total importe de estos anticipos no exceda de la capitalización de la *anualidad de capitalidad* a consignar en los presupuestos generales del Estado. Si en algún caso concreto este importe total de anticipos excediera de dicha cifra de capitalización de subvención, el exceso se consideraría como anticipo reintegrable.

Como no pueden desligarse en modo alguno las urbanizaciones parciales de los poblados colindantes, sino que han de hacerse en forma a que encajen en el plan general aprobado, se exige en el artículo 13 que en un plazo prudencial de tres años, a partir de la aprobación del plan general de extensión de Madrid, dicho Municipio colindante redactará sus respectivos proyectos de urbanización, en los que han de tenerse en cuenta todas las servidumbres impuestas en dicho plan general.

De acuerdo con las conclusiones a que hemos llegado al hacer el análisis de la parte económica de la mejora y desarrollo de Madrid, se reserva el



Ayuntamiento la facultad de construir directamente o por delegación las vías metropolitanas y las vías de penetración, a base de poder percibir, con carácter preferente a todo otro impuesto, el 20 por 100 de aumento del valor de los terrenos, perceptible en las transacciones, sobre el fijado en el momento de la aprobación del proyecto de dicha vía metropolitana, en toda aquella zona que se considere afectada por la mejora. Para las vías de penetración, esta facultad puede sustituirse por la señalada en el artículo 16, consistente en la expropiación forzosa de fajas de 300 metros a uno y otro lado de las mismas, con destino a su urbanización y venta posterior, en forma a que sea la colectividad urbana, encarnada en su Municipio, la que reciba el beneficio de una mejora que es la colectividad quien la determina.

Por último se prevé el caso concreto del ferrocarril de cintura, que por su carácter de ferrocarril de interés general, además de los derechos reconocidos al Ayuntamiento en orden a la expropiación de fajas laterales, habrá de construirse con la subvención del 50 por 100 del Estado reconocida en el Real decreto-ley de 29 de abril de 1927, o la disposición legal que sustituya a este decreto cuando sea revisado por el Parlamento.

He de volver a insistir nuevamente en que muy poco se conseguirá en orden a fomentar la rapidez y ordenado desarrollo de Madrid, y para garantizar su existencia futura en el rango de gran capital europea, si al plan técnico no se acompaña, y, más aún, no precede el plan económico-administrativo y legal que queda esbozado en las consideraciones anteriores y en el proyecto de ley que se acompaña.



## Transformación en el régimen de funcionamiento de algunos servicios municipales

Este es un punto sumamente delicado para ser tratado por un funcionario municipal, por lo que procuraré velar determinados conceptos que podrían sonar poco gratamente, sin que ello desvirtúe la sinceridad de esta exposición. La complejidad de algunos servicios municipales, nacida de las exigencias cada vez más acentuadas de la vida moderna en las grandes poblaciones, determina que en muchos de ellos (no quiero señalar cuáles para no tratar de casos concretos y dar más generalidad a mis argumentaciones) la sujeción a las trabas burocráticas y administrativas generales del Municipio se convierte en una rémora que dificulta enormemente la celeridad en la transformación de los servicios para ponerlos a tono con el ritmo de las circunstancias.

Todos aquellos que conocen el funcionamiento interno de la mayoría de nuestros servicios municipales, no precisarán de más razones para aceptar como axiomática la afirmación que acabo de hacer, y por ello el Estatuto Municipal actualmente en vigor, que habrá de tener (no lo dudamos) muchos defectos que corregir y muchos errores que subsanar, pero que representa un avance notorio en nuestra legislación municipal, prevé ya el caso de supresión de estas trabas y admite para aquellos servicios que no son susceptibles de cesión o arriendo a empresas privadas un régimen de municipalización que tiene grandes ventajas, a mi juicio, sobre la gestión directa que hoy se realiza.

Este régimen es el determinado en el artículo 174 del Estatuto, que podríamos llamar de municipalización por Gerencia y Consejo, en el que se prevé una autonomía discreta para los Jefes de los servicios organizados en esa forma, que pasarían a tener todas las atribuciones, deberes y derechos de los Directores gerentes de Compañías anónimas, estando constantemente sometidos a la fiscalización (mucho más activa que la actual) de un Consejo de Administración, en el que, como dicho artículo indica, la tercera parte de sus miembros son Concejales, la otra tercera parte son designados por los usuarios y la otra tercera parte constituido por elementos técnicos ajenos al Municipio. El interés municipal queda perfectamente salvaguardado, y con esta fórmula sería factible organizar la mayor parte de nuestros servicios municipales como si se tratara de empresas privadas, suprimiendo casi radicalmente cuantas rémoras, dificultades y lacras existen hoy día en los servicios municipales de todos los Ayuntamientos en mayor o menor grado.

Si esta transformación es conveniente y hasta necesaria en la evolución normal de una ciudad, júzguese lo necesario que resultará cuando esta ciudad



ha de hacer el supremo esfuerzo que, rompiendo sus tradicionales moldes y sistemas, haga de ella la moderna capital europea que todos deseamos y que, indudablemente, si Madrid ha de seguir siendo capital de España, llegará a ser en un plazo breve. La mentalidad de los elementos nuevos llamados a intervenir en la vida municipal, tanto en calidad de dirigentes como de dirigidos, ha sufrido ya una rápida evolución y espero que esta innovación que aquí se propone, y que ya he dicho en otro lugar podría aparecer años atrás como excesivamente radical y de tendencias francamente socialistas, hoy día no se considerará más que como un paso adelante en la socialización de nuestras ciudades en la forma moderna y equitativa que la cultura moderna demanda, y que tan diferente es de esa otra socialización extremista que pugna por abrirse camino arrollando a los que consideran imposible y caótica su realización en nuestra Patria.



## Anejo número I

### PROYECTO DE LEY PARA LA URBANIZACIÓN Y EXTENSIÓN DEL GRAN MADRID

ARTÍCULO 1.º En el plazo máximo de un año, a partir de la promulgación de la presente ley, el excelentísimo Ayuntamiento de Madrid someterá a la aprobación superior técnica, administrativa y financiera el proyecto definitivo de urbanizaciones de Madrid, con carácter de plan regional, y determinando con toda precisión los límites definitivos del término municipal propuesto para la capital.

El proyecto comprenderá:

Primero. Un plano que fije exactamente la precisión, anchura y carácter de las vías que se crean o modifican clasificadas como principales o de tráfico, jardines públicos, terrenos de juego, parques y espacios libres de todas clases, zonas destinadas a bosques o a la agricultura y los emplazamientos destinados a monumentos y edificios de uso particular público.

Segundo. Las ordenanzas de todas y cada una de las zonas provisionales previstas, en las que habrán de concretarse bien las servidumbres higiénicas, estéticas y de construcción, especialmente en lo que se refiere a espacios libres a reservar. Se fijarán asimismo para cada zona las normas a que habrá de sujetarse la provisión de agua potable, la red de alcantarillas y las redes de distribución de energía, gas, etc., así como las prohibiciones para determinadas clases de transporte.

Tercero. Una instrucción administrativa, financiera y fiscal en que se especifiquen las normas a seguir para la aplicación de plan y las bases para los concursos de urbanizaciones parciales, en los casos en que éstas no se efectúen por el Ayuntamiento.

ART. 2.º Se crea una Comisión especial denominada de Creación del Gran Madrid, compuesta de los siguientes miembros:

El Gobernador civil.

El Alcalde de Madrid.

El Presidente de la Diputación.

El Director general de Sanidad.

El Director general de Administración.

El Director general de Obras públicas de Fomento.

El Delegado de Hacienda de la provincia.

El Secretario general del Ayuntamiento de Madrid.

Los Alcaldes de los pueblos colindantes con la capital.



Dos Consejeros de Sanidad.

Los Jefes de los Servicios municipales de Madrid.

Un miembro de la Cámara de Comercio.

Un miembro de la Cámara de la Propiedad.

Dos miembros de la Cámara oficial de Inquilinos.

Un representante de la Sección de Casas baratas del Ministerio del Trabajo.

Un representante de las Asociaciones obreras.

Un representante de la Junta de Transportes.

Un representante del Patronato de Turismo.

Esta Comisión de Creación del Gran Madrid tendrá por misión aprobar técnica, administrativa y financieramente el proyecto que se presente, señalar la participación que al Estado habrá de corresponder tanto en la realización del plan general como en los planes parciales de urbanizaciones que se vayan realizando conforme a las normas preestablecidas; intervendrá asimismo en la emisión de los empréstitos que vayan siendo necesarios y resolverá las incidencias de carácter legal o administrativo que en la ejecución de los trabajos se vayan presentando.

Una vez aprobado el proyecto del Gran Madrid, se someterá a la aprobación del Ministerio de la Gobernación, obtenida la cual quedará declarado de utilidad pública.

ART. 3.º A partir de la declaración de utilidad pública del proyecto, los propietarios y arrendatarios de los inmuebles incluidos dentro de los límites del proyecto aprobado vendrán obligados, antes de edificar nuevas construcciones o efectuar obras de reparación o consolidación en las ya existentes, a solicitar la licencia del Ayuntamiento y sujetarse a las alineaciones y ordenanzas aprobadas.

Si la licencia que se solicita corresponde a construcciones en las proximidades de vías o plazas aún no abiertas, el Ayuntamiento decidirá si se halla en disposición de efectuar los trabajos necesarios para que dicha construcción quede unida a la red de vías públicas próximas ya en servicio en un plazo de quince años.

En caso afirmativo el Municipio votará los créditos correspondientes para dichos trabajos y el constructor habrá de atenerse a las alineaciones aprobadas.

En caso negativo pasará el asunto a la Comisión especial del Gran Madrid, la cual decidirá si deben o no efectuarse los indicados trabajos.

Si el acuerdo es confirmatorio del municipal, la Comisión podrá proponer la adquisición con cargo a la Caja de la misma, bien mediante convenio, bien por expropiación forzosa.

De no hacer uso de esta facultad, habrá de concederse al interesado la licencia que solicita.

La resolución del Ayuntamiento habrá de tomarse en la primera sesión



plenaria que se celebre, después de efectuada la petición, y la de la Comisión en la primera reunión que celebre después de conocer el acuerdo municipal.

ART. 4.º La prohibición de construir se mantendrá durante cuarenta años, a partir de la declaración de utilidad pública para todas aquellas parcelas que sin dar acceso directo a una vía urbana ya abierta estén comprendidas entre las alineaciones previstas.

Al concederse las licencias con sujeción a las alineaciones aprobadas se tendrá en cuenta para su abono al propietario o arrendatario el valor del terreno cedido para vía pública y en el caso en que el resto de lo preciso para esto no fuera apto para construir sobre ello con arreglo a las ordenanzas de la zona, se negará la licencia, y el Municipio deberá, si el interesado lo requiere, proceder a la adquisición del inmueble mediante convenio o expropiación.

En caso de no efectuarse esto, habrá de concederse la licencia sin someterse a la alineación.

ART. 5.º Las Asociaciones, Sociedades particulares o establecimientos públicos que deseen acometer la construcción de grupos de habitaciones en las zonas destinadas a ellas, lo solicitarán del Municipio, acompañando dos ejemplares del proyecto, que habrá de concordar con el plan general ya aprobado.

La petición seguirá los trámites siguientes:

Primero. Informe y aprobación técnica municipal realizada de acuerdo con las normas contenidas en las ordenanzas aprobadas con el plan general.

Segundo. Aprobación sanitaria por la Comisión central de Sanidad.

Tercero. Aprobación por el Ayuntamiento en el plazo máximo de un mes, pasado el cual ha de considerarse aprobado; y

Cuarto. Aprobación por la Comisión, que dictaminará sobre los auxilios a otorgar al peticionario.

El Ayuntamiento podrá exigir la reserva de espacios libres y terrenos para edificios y servicios públicos en dicha zona.

Estos terrenos serán abonados a los peticionarios, bien mediante convenio, bien por expropiación forzosa.

Aprobado el proyecto de urbanización parcial se reconoce a la Sociedad, Asociación particular o establecimiento público peticionarios el derecho a la expropiación forzosa de la zona afectada como delegación subrogada del Ayuntamiento.

ART. 6.º Si la Comisión especial del Gran Madrid considera conveniente ayudar económicamente a la realización de estas urbanizaciones que por su importancia lo merezcan, podrá conceder auxilios en forma de anticipos o de avales de emisiones de papel hasta un máximo equivalente al importe total de las obras de urbanización, vialidad y saneamiento.

La cuantía de la ayuda dependerá de la importancia de la urbanización desde el punto de vista del interés público.



En caso de ser concedida ayuda, el Ayuntamiento se resarcirá de su importe mediante la percepción de un tanto por ciento sobre el aumento de valor de los terrenos en las transmisiones, el cual será variable entre un 10 y un 90 por 100, según que la ayuda sea nula o alcance el valor máximo previsto.

Una vez reembolsado el Ayuntamiento de las sumas anticipadas o cantidades pagadas como consecuencia del aval, el incremento de valor que en un plazo de cuarenta años experimenten dichos terrenos en las transmisiones se repartirá a partes iguales entre el Municipio y la Sociedad urbanizadora.

A los efectos de este régimen de coparticipación, a todo proyecto de urbanización deberá acompañar la tasación de los terrenos con su valor en dicho momento, que habrá de ser aprobada por el Ayuntamiento y la Comisión.

ART. 7.º La venta o arrendamiento de los terrenos comprendidos en una urbanización, así como la edificación de construcciones, no podrán efectuarse más que después de la aprobación del proyecto de dicha urbanización y siempre que se hayan realizado los trabajos de vialidad y saneamiento previstos en dicho proyecto.

En casos especiales el Alcalde podrá autorizar esas ventas, arriendos o construcciones antes de la realización de los trabajos, bajo la garantía cierta de dicha ejecución.

Ninguna construcción podrá hacerse sin que la Alcaldía expida la alineación a que ha de sujetarse conforme el plan aprobado.

ART. 8.º El proyecto completo de la urbanización, así como los pliegos de condiciones de venta o alquiler y las servidumbres de los terrenos, estarán siempre, en la Tenencia de Alcaldía a que corresponden los terrenos, a disposición del público. Dichas condiciones y servidumbres deberán figurar obligatoriamente en todos los compromisos de venta y contratos de arriendo o renta-venta. En los anuncios de renta o venta de terrenos, deberá hacerse constar dónde se halla depositado el proyecto, la fecha de su aprobación, y no deberán contener ninguna indicación contraria a los pliegos de condiciones y servidumbres que puedan inducir a error a los compradores, bajo multa de 500 a 5.000 pesetas.

Asimismo se castigará con iguales multas la publicidad antes de la aprobación del proyecto y la omisión de estas condiciones en los contratos de venta o renta.

ART. 9.º A los efectos indicados en el artículo anterior, el Ayuntamiento librará, a petición y bajo la responsabilidad del peticionario, un certificado en el que consten todas las formalidades previstas en esta ley. Este certificado se extenderá por duplicado libre de gastos y se entregará un ejemplar al vendedor y otro al comprador o arrendatario, debiendo figurar este certificado en el contrato de venta o arrendamiento.

En caso de incumplimiento de las disposiciones de esta ley, podrá ser declarada la nulidad del acto a instancia del comprador o arrendatario o del



propio Municipio, siendo a costa del vendedor cuantos gastos se produzcan, y sin perjuicio de las reparaciones civiles a que hubiere lugar.

ART. 10. En el caso en que unos terrenos sean puestos en venta sin tener aprobado su plan de urbanización o sin haberse realizado los trabajos de viabilidad y saneamiento precisos para hacerlos habitables, la Comisión especial del Gran Madrid podrá acordar su expropiación forzosa y entregarlos al Ayuntamiento para su venta posterior.

ART. 11. Todos los trabajos referentes a una urbanización aprobada que se efectúen quebrantando las disposiciones de esta ley deberán ser denunciados por los agentes municipales, y se castigará con multas que oscilarán entre 500 y 5.000 pesetas o su equivalencia penal.

La responsabilidad de estas infracciones corresponderá solidariamente al vendedor y comprador, pudiendo, no obstante, descargarse uno de ellos de la solidaridad si prueba que ha sido inducido a error involuntariamente.

ART. 12. Se crea una Caja especial de anticipos al Ayuntamiento de Madrid efectuados por el Estado, a fin de facilitar la gestión económica inicial y mientras se llega al percibo de cantidades por venta de terrenos o aumento de valor. El modo de funcionamiento de esta Caja será determinado por una ley especial.

ART. 13. En el plazo de tres años, a partir de la aprobación del plan general de extensión de Madrid, los Municipios colindantes habrán de presentar los respectivos proyectos de urbanización de acuerdo con el plan general aprobado y teniendo en cuenta las servidumbres impuestas en este plan.

ART. 14. El Ayuntamiento de Madrid podrá acometer por sí, o sacar a subasta o concurso, la construcción y explotación de las vías metropolitanas de comunicación, previa determinación en el proyecto de la zona de terrenos afectada por la mejora, autorizándose a percibir, con carácter preferente a todo otro, un impuesto de *plus valia* equivalente al 20 por 100 del aumento del valor de los terrenos sobre el de tasación en el momento de aprobarse el proyecto de dicha vía, el cual se hará efectivo en las transacciones de dominio.

ART. 15. El Ayuntamiento de Madrid podrá acometer por sí, o sacar a subasta o concurso, la construcción y explotación del ferrocarril de cintura, reconociéndosele el derecho a la subvención del 50 por 100 reconocida en el Real decreto-ley de 29 de abril de 1927, y el de expropiación de unas fajas de 300 metros a uno y otro lado con destino a su urbanización y venta posterior, con excepción de los terrenos que correspondan al casco urbano de los pueblos que atraviere.

ART. 16. El Ayuntamiento de Madrid podrá acometer por sí, o sacar a subasta o concurso, la construcción o explotación de las vías de penetración y autopista de todas clases previstas en el proyecto, a base de la concesión del derecho de expropiación forzosa de unas fajas de 300 metros a uno y otro lado de las mismas con destino a su urbanización y venta posterior. Estas vías o autopistas deberán ser de anchuras comprendidas entre 12 y 20 metros.



La Comisión especial del Gran Madrid podrá acordar alguna subvención en los casos en que lo crea justo, o el otorgamiento de un aval, pero con el máximo correspondiente al 50 por 100 del valor material de la vía.

ART. 17. Todos los proyectos de reforma interior habrán de ser financiados sobre la base de la revalorización del suelo y el impuesto del 50 por 100 en el aumento de valor de los terrenos afectados por la mejora con arreglo al plan que acompañará a cada proyecto.



## Anejo número 2

### PROYECTO DE ORDENANZAS PARA LA ZONA DE CIUDADES JARDIN

ARTÍCULO 1.º Las zonas destinadas a ciudades jardín podrán ser objeto de urbanizaciones parciales por parte de particulares, empresas de urbanización o por el propio Municipio.

ART. 2.º La Comunidad de la ciudad jardín tendrá el derecho de expropiación forzosa de los terrenos enclavados en la zona a urbanizar y beneficiará del importante aumento del valor resultante de la transformación del dominio rural en núcleo urbano, en proporción del 90 por 100 de dicho aumento del valor.

ART. 3.º En caso de que la urbanización sea efectuada por el Municipio, será éste el que se beneficie del aumento del valor en un 50 por 100 del exceso sobre el coste de adquisición de los terrenos, el cual será percibido en concepto de *plus valia* en las transmisiones.

#### DE LAS SOCIEDADES DE URBANIZACIÓN

ART. 4.º La entidad urbanizadora presentará un proyecto de urbanización de la zona interesada, que ha de ser capaz, como mínimo, para 1.000 viviendas.

El plano de conjunto se presentará a escala de 1 : 5.000, mostrando el emplazamiento de los edificios y muy especialmente de las dependencias de uso público, redes de distribución de agua, alcantarillado, calles y paseos, y su presentación y signos convencionales se sujetarán a los adoptados por las convenciones internacionales.

Los planos de detalle se presentarán en escala de 1 : 500, y en ellos se ampliarán y detallarán los extremos indicados en el de conjunto y las acometidas de agua, alcantarillado, muros, etc.

ART. 5.º No será aprobado ningún proyecto de ciudad jardín que no tenga en su programa campos de recreos para niños y adultos, áreas libres, parques, arbolado, casas de baños, escuelas de niños y niñas, dispensario y consultorio médicos, edificios de reunión y biblioteca, Institución de Puericultura con el jardín de infancia, edificio para Correos, escuela materna, talleres de aprendizaje profesional, iglesia, telégrafo y teléfono, parques contra incendios, parque de limpieza, gimnasio y cooperativa de consumo.

Todas estas dependencias tendrán capacidad adecuada a la extensión y población prevista para la ciudad jardín a que han de servir.



ART. 6.º Presentado el proyecto en la Secretaría del Ayuntamiento, será pasado a informe de la Dirección general de Servicios técnicos municipales, quien procederá por medio de los facultativos correspondientes a la confrontación sobre el terreno en el que habrán de quedar replanteados los ejes de las calles y plazas en forma que puedan encontrarse en cualquier momento mediante puntos de referencias precisas e invariables, siempre que las condiciones del terreno lo permitan. La entidad urbanizadora cuidará de la conservación de estas señales hasta que estén ejecutadas las obras de vialidad previstas.

ART. 7.º Asistirán al acto del replanteo, como representantes del Ayuntamiento, el señor Teniente Alcalde o Concejal en quien delegue el señor Alcalde y los facultativos que designe la Dirección de los Servicios técnicos municipales, y por parte de la entidad urbanizadora el Gerente o sus facultativos.

ART. 8.º Previamente al acto de replanteo se pasará al petionario la minuta de gastos e indemnizaciones al personal facultativo que dicho replanteo ha de originar con arreglo a la tarifa que se apruebe; y no se procederá a efectuar dicha confrontación sin que se haya hecho el depósito en la Caja municipal y se acredite por el petionario mediante la correspondiente carta de pago.

ART. 9.º Efectuada la confrontación, el excelentísimo Ayuntamiento elevará el proyecto, con su informe aprobatorio o denegatorio y con las modificaciones que estime precisas, a la Comisión sanitaria central, a los efectos del artículo 182 del vigente Estatuto Municipal.

ART. 10.º Comunicado a la entidad urbanizadora el acuerdo de aprobación, se entenderá otorgado a la misma el derecho municipal señalado en el artículo 184 del Estatuto, quedando declarados los terrenos de utilidad pública y decretada la necesidad de la ocupación de los terrenos y edificios enclavados en la zona a urbanizar, pudiendo la entidad urbanizadora comenzar inmediatamente la expropiación forzosa por los trámites legales señalados en el artículo 186 y siguientes del Estatuto.

ART. 11.º Al proyecto deberá ir unido un plan de ejecución de las obras de urbanización con arreglo al cual la entidad ha de comprometerse a ir poniendo en condiciones de habitabilidad las parcelas, así como un programa de construcción con plazos bien concretos y definidos de terminación de los edificios sociales y comunes que han de servir a la ciudad satélite.

El excelentísimo Ayuntamiento, previas las modificaciones que estime oportunas introducir y que serán oportunamente comunicadas al petionario para su aceptación, aprobará estos programas de urbanización y construcción, y a ellos habrá de sujetarse el petionario, pudiendo el Ayuntamiento, si no se cumplen dichos programas de urbanización y construcción, imponer multas entre 5.000 y 50.000 pesetas por cada mes de retraso en su ejecución, y si esta excediese de dos años hacer caducar la concesión, subrogándose el Ayuntamiento en todos los derechos del concesionario.



ART. 12. Como garantía de la ejecución de las obras la Sociedad concesionaria depositará en la Caja municipal una fianza equivalente al 10 por 100 de las obras de vialidad, saneamientos y edificios sociales y comunes (es decir, de las del uso público), que proyecte realizar en el primer año, elevándose o disminuyéndose cada año esta fianza hasta alcanzar dicho porcentaje en relación con el presupuesto anual de dichas obras de uso público. Para los efectos de la sucesiva fianza pueden ser aceptados los edificios de uso común ya construídos, sobre los que se establecerá una hipoteca preferente.

ART. 13. Mientras no esté terminada la ciudad jardín con arreglo al proyecto y plan de ejecución aprobados, corresponde a la Sociedad urbanizadora el conservar todas las calles, redes de saneamiento, etc., así como los edificios destinados a uso público, en forma tal, que al entregar la ciudad al Municipio se hallen todas las instalaciones públicas en el mejor estado de conservación. En caso de que no suceda, el Ayuntamiento, antes de hacer la recepción definitiva, procederá a realizar las obras precisas para poner en buen estado las vías e instalaciones mal conservadas, deduciendo su importe de la fianza correspondiente.

ART. 14. El Ayuntamiento se reserva el derecho de definir en cada caso la proporción máxima del terreno que puede ser cubierta con edificaciones y la extensión mínima de la parcela que esté asignada a cada vivienda.

Si bien ha de sujetarse en algunos sitios especiales o para sitios céntricos a normas concretas, las reglas generales de la edificación serán las siguientes:

a) En las viviendas la superficie edificada será como máximo de  $1/5$  de la superficie total de la parcela.

b) En los edificios destinados a comercios o almacenes la superficie cubierta podrá llegar a ser de  $1/3$ .

c) En los edificios de ángulo podrá llegar hasta la mitad si el edificio se destina a comercio o negocio.

d) El número máximo de viviendas por hectárea en relación con el coste de los edificios, será:

Casas de menos de 8.000 pesetas, 50 por hectárea.

Idem de 8 a 15.000 ídem, 30 por ídem.

Idem de 15 a 25.000 ídem, 25 por ídem.

Idem de 25 a 50.000 ídem, 20 por ídem.

Idem de más de 50.000 ídem, 15 por ídem.

ART. 15. Las casas a edificar en las ciudades jardín constarán únicamente de planta baja o natural y primer piso, sin perjuicio de que tengan sótanos si los necesitan.

Se exceptúan las de más de 25.000 pesetas, que podrán tener un segundo piso.

La planta baja deberá tener una elevación mínima de 0,50 metros sobre el suelo y estar aislada de éste por el sistema de construcción que garantice su defensa de la humedad del terreno.



La altura mínima de la planta baja será de tres metros, y la del primero y segundo piso de 2,80.

La planta baja de los edificios destinados a tiendas o talleres tendrá una altura mínima de 3,50, pudiendo entonces quedar al nivel de la rasante de la acera.

ART. 16. La distribución de las casas es completamente libre, debiendo no obstante reunir las siguientes características mínimas:

La pieza de estar o comedor tendrá una superficie mínima de 13,50 metros cuadrados y un cubo mínimo de 40 metros cúbicos; la cocina, de 6,50 metros cuadrados y 20 metros cúbicos; los dormitorios unipersonales, de 7 metros cuadrados y 20 metros cúbicos; los de dos, de 10 metros cuadrados y 30 metros cúbicos, y los de tres (límite máximo que se autoriza), de 13,50 metros cuadrados y 40 metros cúbicos.

Los retretes tendrán un cubo mínimo de 4,50 metros cúbicos y habrán de estar ventilados directamente al exterior mediante una ventana de  $0,50 \times 1$  como mínimo.

ART. 17. La situación de la vivienda dentro de la parcela será tal, que quede asegurado su soleamiento en relación con las construcciones inmediatas. La distancia al cierre de la parcela en fachada a la calle será como mínimo igual a la semidiferencia entre la anchura de la calle y 20 metros.

ART. 18. Cuando se prevean dependencias, éstas serán emplazadas en forma a no estorbar la vista de las viviendas ni a presentar a los ocupantes de las otras casas un aspecto desagradable. En general será preferible preverlas como parte integrante del edificio principal.

ART. 19. En las ciudades jardín la mayor parte de los edificios serán visibles desde todas partes, y por consiguiente deberán ser tratados en forma que el estilo y los materiales de la fachada interior sean similares a los de la principal.

ART. 20. La entidad urbanizadora, bajo la inspección del Ayuntamiento, tendrá derecho a exigir la aprobación de los materiales destinados a la construcción de muros y cubiertas.

ART. 21. La construcción de cualquier edificio temporal, oficina, pequeño taller, quiosco, pabellón, gallinero o construcciones similares, deberá solicitarse previamente de la entidad urbanizadora, a la que someterá el plano detallado. Dicha entidad, previo informe de los facultativos municipales correspondientes, será quien otorgue el permiso señalando el emplazamiento de la dependencia o lo rehusará.

ART. 22. Los jardines de cada vivienda deberán ser trazados, plantados y entretenidos en forma a contribuir en una justa medida al embellecimiento de la calle. En caso de abandono exagerado del propietario, la entidad urbanizadora tendrá el derecho de advertir al propietario, y si esto no lo corrige podrá, previa autorización municipal, efectuar dicho arreglo por cuenta del propietario, pasando previamente a la aprobación del Municipio el presupuesto correspondiente.



ART. 23. Los cierres de las parcelas serán todos abiertos en forma a permitir ver bien el interior, y únicamente podrán establecerse en ellos setos vivos bajos o arbustos enanos cuya altura máxima sea de 1,50 metros, a fin de facilitar la visualidad de los jardines desde las calles.

ART. 24. Las casas podrán agruparse en dos, tres o cuatro viviendas como máximo, a excepción de las menores de 8.000 pesetas, que podrán alinearse unas al lado de otras con un máximo de diez viviendas; pero cada vivienda deberá, en todos los casos, cumplir las condiciones que en estas normas se señalan. Todas las casas estarán separadas como mínimo seis metros de los linderos del terreno con otras propiedades particulares.

ART. 25. El trazado de las calles se ajustará en lo posible al terreno para hacer el menor movimiento de tierras, sin que en las calles principales se pasen del 6 por 100 y en las adyacentes del 12. En los senderos de distribución podrán admitirse pendientes mayores, incluso previendo escaleras.

Ninguna calle principal y adyacente tendrá pendiente menor del 0,50 por 100.

ART. 26. La anchura de las calles principales podrá ser como mínimo de 15 metros, y la de las adyacentes de 12, haciendo, no obstante, la salvedad de la separación de la fachada de la casa en forma que la distancia mínima de fachada a fachada sea de 20 metros.

Se permitirán senderos de distribución para la mejor urbanización de las manzanas, y su ancho mínimo será de cuatro metros.

ART. 27. Se autorizará en cada núcleo de ciudad jardín la construcción de viviendas colectivas familiares, formando grupos o aisladas, sin que en ningún caso pueda exceder cada grupo de la capacidad correspondiente a cuarenta familias.

El total de las viviendas colectivas en una ciudad jardín no podrá exceder del correspondiente al 10 por 100 de la población total.

La altura máxima de las casas colectivas será la de la anchura de la calle.

ART. 28. La dotación de agua de estas ciudades se calculará a base de 300 litros por habitante y día, para tener en cuenta los riegos de jardines y espacios libres.

ART. 29. Las acometidas de las alcantarillas se efectuarán en la forma y con los requisitos indicados en la Ordenanza general de saneamiento, si bien el pocete registro de salida habrá de instalarse dentro del recinto del jardín.

ART. 30. Si alguna ciudad jardín no pudiera acometer sus desagües a la red general de poblaciones, precisará proyectar y construir una instalación depuradora de aguas residuales, calculada para la población total en la misma a razón de 100 litros por habitante y día, establecido con arreglo a las normas de la moderna higiene.















M  
1527

BIBLIOTECA HISTORICA MUNICIPAL



1200083473



