

5970
AYUNTAMIENTO DE MADRID

462

III CONGRESO INTERNACIONAL DE CIUDADES

IDEAS QUE PARA EVITAR LOS INCONVENIENTES
DE LA AGLOMERACIÓN URBANA EN MADRID
PROPUSO A SU AYUNTAMIENTO EL INGENIERO
DIRECTOR DE VÍAS PÚBLICAS DE DICHA VILLA

D. PEDRO NÚÑEZ GRANÉS



IMPRENTA MUNICIPAL

MADRID, 1925

159

A Y U N T A M I E N T O D E M A D R I D

III CONGRESO INTERNACIONAL DE CIUDADES

IDEAS QUE PARA EVITAR LOS INCONVENIENTES
DE LA AGLOMERACIÓN URBANA EN MADRID
PROPUSO A SU AYUNTAMIENTO EL INGENIERO
DIRECTOR DE VÍAS PÚBLICAS DE DICHA VILLA

D. PEDRO NÚÑEZ GRANÉS



CONSEJO INTERNACIONAL DE MUJERES

CONSEJO INTERNACIONAL DE MUJERES
CALLE DE ALBAZAN, 10
28014 MADRID



III CONGRESO INTERNACIONAL DE CIUDADES

AÑO 1925

Ideas que para evitar los inconvenientes de la aglomeración urbana en Madrid propuso a su Ayuntamiento el Ingeniero Director de Vías públicas de dicha Villa, D. Pedro Núñez Granés

La vida debe tender al idealismo, para que, desechados en lo posible los egoísmos y prejuicios de clase, puedan todos los hombres, unidos por la caridad, ser verdaderos hermanos.

A este ideal puede contribuir eficazísimamente la creación de ciudades, en las que la vida sea más fácil y agradable, en las que el encanto y belleza de sus trazados y jardines hagan sentir la alegría del vivir, en las que exaltada la fantasía del hombre con la contemplación de tanta grandiosidad, pueda volar, olvidando acerbos y torturantes realidades, hacia altas concepciones inspiradoras de ideas de justicia, paz, amor y armonía.

Conviene, pues, determinar perfectamente cuáles son las condiciones a tener en cuenta al proyectar una ciudad nueva o prever el crecimiento de una existente. Y como dichas condiciones son en gran parte análogas, y la presente ponencia se refiere a la extensión de una urbe, sobre este problema vamos a discurrir.

El éxodo del campo a las ciudades ha sido últimamente tan intenso que, acumulando en las antiguas, en breve plazo, núcleos humanos numerosísimos, cual nunca se previó, ha producido hacinamiento en sus viviendas, congestión en su tránsito, incomunicación de barriadas por interposición de vías férreas, o imposibilidad de una mejor distribución de la población por no poder agruparse en sitios adecuados cada una de las distintas actividades, con lo que se evitaría el tráfigo y lograría que todos y cada uno de los ciudadanos produjeran el máximo trabajo útil.

Consecuencia de lo dicho es la falta de higiene, la vida cara y el descontento creador de prejuicios y odios.

Hora es ya de terminar con ese crecimiento de Madrid y otras ciudades españolas, hecho por acumulación de personas en su núcleo central, y aglomeración a éste de suburbios construídos en sus zonas envolventes, en general, sin orden ni concierto algunos. Imprescindible es actualmente, si las antiguas urbes no han de morir por congestión, hacer una división adecuada de servicios que tenderá a evitar transportes inútiles y movimientos innecesarios de objetos y personas, creadores de una fatal confusión del tráfico completamente inevitable sea cual fuere la reglamentación que se le dé.

Deteniendo esa acumulación periférica; limitando las alturas de los edificios para evitar una mayor densidad de población en el interior; creando al par ciudades satélites y lineales junto a las vías de enlace, de treinta mil a cincuenta mil habitantes, con vida propia en todos los órdenes, aunque dependientes en parte de la urbe central, y ensanchando las vías de penetración en éste y sus espacios libres, paulatinamente, por cambio de alineaciones, podrán llegarse a resolver satisfactoriamente los problemas de extensión de ciudades, trayendo ello aparejados para todos bienes sin cuento, pues permitirá dar cima a multitud de problemas de orden higiénico, social y económico que agudizados de manera enorme en estos últimos tiempos, demandan urgente e inaplazable resolución.

Claro es, que cuanto aquí digamos es en concepto general, pues cada ciudad tiene su modalidad y a ella hay que ceñirse siempre, siendo en esta materia fatal todo plagio, como a mi juicio acertadísimamente dijo el notable Arquitecto francés monsieur Devereaux.

El plan general de extensión de una ciudad debe, pues, comprender en primer término la prohibición absoluta de construir en la zona próxima a su periferia, para lo cual deberá ésta ser adquirida para el procomún a fin de que sirva de zona de aislamiento; zona que deberá ser dedicada al cultivo reservándola como zona agrí-

cola, con lo que al par que se proporcionará ocupación a algunos obreros, se darán facilidades de aprovisionamiento con escasos recorridos.

En segundo término comprenderá la construcción de poblados satélites en forma de ciudad jardín, con las adecuadas distribuciones en zonas en las que se agrupen las diversas actividades y se cumplan todas las condiciones que más tarde enumeraremos. Es indispensable para la construcción de estas ciudades, si ha de lograrse que el esfuerzo colectivo de la urbe principal sea útil a ésta y no a los particulares, no sólo la *compra total* de los terrenos en que hayan de situarse, sino también los de las zonas envolventes de las mismas para evitar su crecimiento desordenado por acumulación periférica. Asimismo conviene que, tanto los terrenos de las vías de unión de la antigua urbe con los poblados satélites, sobre todo si no son férreas, así como sus zonas laterales, sean también adquiridas por la Municipalidad, que obtendrá con ello pingües beneficios al crear, cuando lo juzgue útil, las ciudades lineales que en toda la longitud de dichas vías pueden desarrollarse, evitando al par que se construyan en las referidas zonas laterales miserables viviendas, como habrá de suceder si esto no se hiciese o no se limitaran los derechos dominicos. De momento sólo deberá urbanizarse de estas vías la parte indispensable para el tráfico que exista, reservando las zonas laterales para ensancharlas cuando aquél lo exija y para crear ciudades lineales, utilizando mientras estas fajas para zonas de cultivo. Claro es que antes de construir estas ciudades será preciso limitar el derecho de propiedad de las zonas contiguas a las adquiridas por el Municipio para evitar así su crecimiento lateral; limitación no muy dura para los propietarios que antes de proyectarse los poblados satélites y las vías de su unión con la ciudad principal, no pudieron imaginarse siquiera que sus terrenos pudieran ser utilizados como solares.

Como visión de conjunto en el plan general de expansión de una urbe aparecerá:

Primero, el núcleo central modificado en forma conveniente, con su zona envolvente de defensa y cultivo.

Segundo, las ciudades satélites con sus respectivas zonas aisladoras; y

Tercero y último, las vías de unión de éstas con la urbe principal y las fajas laterales sobre las que en su día se podrán construir ciudades lineales.

* * *

Y dicho lo anterior, vamos a indicar los principios generales a que debe sujetarse la construcción de dichas ciudades satélites y lineales.

A tal fin, creemos, en primer término, necesario definir brevemente lo que debe ser una urbe modelo.

Proyectar una ciudad, dicen en resumen los actuales tratadistas, es preverlo todo para su futuro desarrollo, debiendo tener el proyecto como finalidad la *renovación social que determine progresos en el orden moral y material*. Debe al par marcarse en él la noción de vida moderna de relación; noción que se obtendrá disponiendo la estructura de la urbe en forma tal que permita a los seres que integran la colectividad vivir más y mejor, al par que producir, en beneficio de ésta, el mayor trabajo útil posible. Dedúcese de todo lo antedicho que las urbes no deben ser conjunto de edificios, sino que habrá de presidir en ellas un *orden en su agrupamiento*, afirmación de un *orden social*. Cada *parte* de la ciudad debe expresar las ideas dominantes que agrupan a los hombres que la componen y el orden dispositivo y arquitectónico de la edificación debe producir en cada una de ellas, una excitación constante a la actividad social y de atracción permanente a las ideas comunes que condicionen y den unidad al sentir de los individuos que la integran, ofreciendo el conjunto de todas esas partes una idea clara del orden social, adelanto y cultura de la ciudad.

Nosotros definiremos la ciudad modelo diciendo que será aquella en la que, por estar dispuestos todos los elementos en forma adecuada, se produzca, para un determinado esfuerzo, el mayor trabajo útil, o sea la mayor riqueza, toda vez que ésta no es en suma más que trabajo acumulado.

En esta definición están comprendidas todas cuantas ideas deben presidir en el trazado de ciudades. Según ella hay que procurar crear la mayor riqueza. Y como la riqueza mayor es la vida, todo cuanto tienda a favorecer ésta constituirá la condición más importante a cumplir por la ciudad. Es, pues, indispensable en primer término que reúna condiciones higiénicas.

Mas ello no basta, porque si sus vías, sobre todo las grandes arterias, no unen convenientemente los centros productores y los comerciales con las estaciones ferroviarias, grandes mercados, etc., etc., o son estrechas, tortuosas, de considerables pendientes o están mal pavimentadas, se perderán parte de los esfuerzos tractores con la consiguiente disminución de riqueza. Es, pues, necesario que sus vías, además de los convenientes trazados en planta para cumplir los fines antedichos de unión de centros, tengan asimismo buenas condiciones de vialidad.

Pero aún cabe para el mayor rendimiento de trabajo agrupar cada una de las

diversas actividades en zonas diferentes, con lo que, como ya hemos dicho, se evitarán pérdidas de tiempo y transportes.

Mas este principio de separación de actividades, de creación de zonas, debe efectuarse con flexibilidad, sin intransigencia, procurando no aislar completamente las diversas clases sociales, pues ello traería aparejado el desconocimiento mutuo de las mismas, engendrador de prejuicios y odios y no del amor y caridad que nacen de la convivencia; virtudes éstas que deben ser lazos indisolubles que unan a toda la humana familia. Sólo por excepción y en contadísimos casos deben consentirse la construcción de barrios obreros, que si se multiplicaran tenderían a constituir barreras entre los hombres, a separarlos cual estratos de una formación geológica, según frase de un insigne sabio español. Por el contrario, en toda vivienda no unifamiliar deben mezclarse las distintas clases sociales, obligándose a los constructores, si preciso fuera, a que en los edificios que no sean de esta índole se construyan pisos dedicados a la clase obrera, a la media y a la rica.

Mas aún con todas las condiciones enumeradas, que tenderían a hacer más económica y cómoda la vida, no habríamos conseguido trazar la ciudad ideal. Para lograrlo es indispensable aún que ésta haga sentir la alegría de vivir; es necesario que su grandeza exalte nuestro espíritu; que su trazado, sus jardines, sus perspectivas, sus monumentos, el adecuado aprovechamiento de todas las bellezas naturales del terreno en que esté situada, distraigan y amenicen la existencia, produciendo solaz al cuerpo al par que elevando la imaginación a superiores esferas, hagan nacer en el alma elevados pensamientos, altos ideales de amor y paz que produce siempre la contemplación de lo bello, artístico y suntuoso. Con ello se producirán bienes sin cuento y se tenderá a dar al hombre mayor caridad, mayores horizontes, más sentido estético, mayor ilustración y una mayor capacidad de producción.

Se deduce de todo lo expuesto, que al proyectar una ciudad o un ensanche urbano es preciso tener en cuenta:

Primero, las condiciones higiénicas.

Segundo, las de vialidad.

Tercero, las de agrupación en espacios determinados, de las distintas actividades; y

Cuarto y último, las condiciones para que sea suntuosa, bella y atractiva.

* * *

Por todo lo antedicho y otros alegatos que no expongo por no hacer demasiado extenso este escrito, propuse, con relación al desarrollo urbano de Madrid, las siguientes conclusiones:

PRIMERA

Que es indispensable que la propuesta para reformar o ampliar una urbe, se haga en forma clarísima, de suerte que pueda ser comprendida por todos; propuesta que conviene vulgarizar cuanto sea dable, para lograr que sea juzgada por el mayor número posible de ciudadanos, y por consiguiente puedan hacerse en ella, mediante razonada depuración, cuantas modificaciones se juzguen oportunas.

SEGUNDA

Que es necesario proceder rápidamente:

Primero, a descongestionar el interior de nuestra Villa, creando espacios libres y ensanchando sus vías principales, y si fuera indispensable, abriendo otras nuevas.

Segundo, a la urbanización de su Extrarradio (zona periférica en que ya hay establecidos servicios urbanos) y a mejorar la condiciones en que ésta se desarrolla en los pueblos colindantes; y

Tercero y último, a construir ciudades satélites y lineales.

TERCERA

Que los poblados satélites son indispensables; pero para poder ser construídos es preciso dotarles previamente de vías y medios de locomoción que proporcionen rápida, segura y económica traslación a la urbe principal, para lo cual es necesario in-

vertir mucho tiempo, no pudiendo, por consiguiente, ofrecer rápida solución al problema de la vivienda barata, por lo que al solar hace referencia. Esta, por lo que afecta a dicho extremo, sólo puede hallarse en la urbanización del Extrarradio.

CUARTA

Por lo que se refiere a la distribución de Madrid en zonas, diremos:

- a) Que conviene que las diversas manifestaciones de la vida se agrupen en zonas diferentes; pero que no debe imponerse dicha agrupación, sino lograrse automáticamente, determinando sus emplazamientos, sus trazados y demás condiciones técnicas, en forma tal, que se favorezca el fin a que cada una haya de ser destinada.
- b) Que dicha agrupación debe reglamentarse inmediatamente en lo que se refiere a la zona industrial, ya casi formada automáticamente en Madrid, para separarla cuanto antes de todas las demás manifestaciones de la vida.
- c) Que por lo que afecta a la zona política, procede que cuando haya de construirse algún nuevo edificio de esta índole, los poderes públicos procuren se emplace en el lugar que de antemano se haya elegido para esta zona.
- d) Que por lo que se relaciona con las zonas sanitarias, de los asilos, de las prisiones, de las exposiciones, ferias y juegos al aire libre, deben adquirirse para ellas por el Ayuntamiento extensas superficies antes de comenzarse la urbanización del Extrarradio, que habrá de dar a los terrenos mayor valor, y obligar después a que toda instalación nueva de esta índole se sitúe en la zona a que afecte.
- e) Que la zona de los negocios no es preciso determinarla, pues automáticamente se ha formado ya en nuestra Corte.
- f) Que por lo que afecta al comercio y a la enseñanza primaria, aunque ello sea evidente, diré (ya que hay quien cree que estas facetas de la vida deben agruparse en zonas) que no procede dicha agrupación, sino que, por el contrario, conviene que uno y otra se extiendan, distribuyéndose ordenadamente por toda la superficie de la urbe, con lo que se favorecerá su desarrollo y se hará más fácil la vida en general.

QUINTA

Por lo que se relaciona con la higiene, la grandeza y belleza de las urbes, la economía, los desarrollos de las riquezas pública y privada, las conveniencias del tráfico, las condiciones de la vida moderna y la provisión más elemental de lo futuro, deben cumplirse los siguientes principios:

a) Que el número de habitantes por hectárea no exceda de 200, o sea que a cada uno de ellos corresponda, como *mínimum*, una superficie de 50 metros cuadrados.

b) Que un 10 por 100 de dichos 50 metros, o sea cinco por habitante, se destinen a parques, jardines, juegos al aire libre, etc., que deberán situarse lo más convenientemente posible, para evitar que existan sectores con gran densidad de población.

c) Que la superficie ocupada por las vías, plazas y demás espacios libres antes citados, sea como *mínimo* de un 40 por 100 de la total a urbanizar.

d) Que para parques exteriores de la zona a urbanizar se destinen, por lo menos, 10 metros cuadrados por habitante.

e) Que las partes cubiertas de los edificios no excedan en ningún caso del 50 por 100 de la superficie total que se urbanice.

f) Que la anchura de las calles de los ensanches urbanos, determinados en éstos más bien por las condiciones higiénicas que por las de vialidad, sean como *mínimo* de 15 metros para la red secundaria y de 30 para las que constituyan la principal.

g) Que es en general más conveniente, desde los puntos de vista higiénicos, la creación de múltiples pequeños parques o plazas que la de grandes parques en pequeño número, y mejor aún la de vías parques.

h) Que las calles se desenfilen de los vientos reinantes, dándoles a las nuevas para conseguirlo, a ser posible, la conveniente dirección, y en caso contrario, así como en las ya existentes, estableciendo plazas en las que se sitúen artísticos edificios, monumentos, masas de arbolado, etc., que sean como cortinas que surtan tal efecto.

i) Que las grandes superficies que no afecten a las calles principales, ya aprobadas para el Extrarradio, se urbanicen en forma de ciudad jardín, adaptándose al terreno en cuanto las condiciones de éste lo permitan, tanto las vías como las construcciones.

j) Que las alturas de los edificios en los ensanches periféricos no sean mayores de la mitad de la latitud de las calles cuando éstas estén orientadas de Este a Oeste y que el ancho de las mismas cuando lo estén de Norte a Sur, no excediendo en ningún caso de veinticinco metros ni aún en las que tengan cien o más metros de anchura.

k) Que es preciso que existan aguas abundantes.

l) Que es necesario sanear perfectamente el subsuelo.

m) Que deben determinarse minuciosamente las condiciones que han de reunir las viviendas.

n) Que el perfil transversal de las vías debe disponerse de suerte que las aguas de lluvia discurren hacia las cunetas y absorbaderos y no en el sentido de la longitud de la calle.

o) Que conviene estudiar la forma de efectuar la limpieza y los riegos a fin de evitar, en cuanto sea posible, que se levante polvo.

SEXTA

Que para conseguir una buena vialidad y por consiguiente un mayor trabajo útil para igual esfuerzo, con lo que se tenderá al desarrollo de la riqueza, es preciso:

a) Estudiar y llevar a cabo la reforma del interior de Madrid para darle mayores condiciones higiénicas y descongestionarle, evitando la formación de verdaderos nudos en la circulación que a veces la interrumpen por completo durante algún tiempo.

b) Establecer buenas comunicaciones entre los centros fabriles y las estaciones, y entre éstas y los mercados, grandes almacenes, etc.

c) Unir con esta Corte, por amplias vías, los núcleos habitados que la rodean, y éstos entre sí.

d) Que sus calles, por lo menos las principales, sean de suaves pendientes.

e) Que se las dote de pavimentos adecuados.

f) Que las ya existentes se acuerden perfectamente con las que se proyecten.

g) Que se divida el ancho de las calles en zonas, asignando a cada una el tránsito que le sea propio.

h) Que se limiten cuanto sea posible los permisos para instalar carteleras, kioscos, farolas anunciadoras, etc., etc.

i) Que se reglamente el tránsito.

SÉPTIMA

Que para que las ciudades sean agradables, atractivas y cómodas, al par que bellas, deben aprovecharse en lo posible los encantos naturales del terreno para edificar en forma que no se destruyan éstos, y deben, asimismo, sus vías, además de cumplir la casi totalidad de las condiciones expuestas en las conclusiones quinta y sexta, ofrecer espléndidas perspectivas y no ser monótonas, lo que se conseguirá cortándolas por medio de bonitas plazas y glorietas, en cuyos centros, deben concurrir los ejes de las vías a ellas afluentes, se instalarán artísticos monumentos o jardines. Deberán colocarse, asimismo, en los andenes de las vías, macizos de flores, farolas artísticas, etc., y gran número de bonitos bancos en todas aquellas en que sus condiciones y amplitud lo permitan, y en especial en glorietas, plazas, parques, jardines y paseos.

OCTAVA

Que por lo que afecta al punto de vista económico y orden a seguir para realizar las mejoras propuestas, es preciso:

Primero. Obtener recursos del Estado (1).

Segundo. Efectuar el correspondiente empréstito sobre la base de los recursos que éste proporcione.

(1) Posteriormente a haber sido hecha esta propuesta, el Estatuto Municipal aprobado por Real orden de 8 de marzo 1924, concedió recursos sobrados a los Ayuntamientos para que con toda amplitud puedan realizar los ensanches urbanos de sus respectivas ciudades.

Tercero. Comprar en todo o en parte los terrenos del Extrarradio; los que rodean a los pueblos colindantes para que sirvan de zonas de aislamiento; los necesarios para las ciudades satélites y zonas envolventes de las mismas; los de las fajas laterales de las vías de intercomunicación y todos aquellos que se conceptúen necesarios para construir en su oportunidad hospitales, cuarteles, mercados, escuelas u otros edificios de carácter público, procediendo simultáneamente a ejecutar las mejoras de detalle demandadas por los pueblos limítrofes, a comenzar la urbanización de la zona del Extrarradio y a la preparación de los terrenos adquiridos para los poblados satélites a fin de ponerlos en condiciones para que éstos puedan ser construídos.

Cuarto. Hacer el estudio de las vías de intercomunicación.

Quinto. Urbanizar las vías de intercomunicación.

* * *

Puede afirmarse, que procediendo con arreglo a estas condiciones, no sólo las mejoras propuestas no costarían cantidad alguna, sino que, por el contrario, serían perennes fuentes de ingreso, al par que se habría saneado y embellecido notablemente nuestra Corte y demás pueblos limítrofes, formando su conjunto, en unión de las ciudades satélites y lineales, una de las urbes más alegres, cómodas, agradables y bellas del mundo.

Madrid, 23 de septiembre de 1925.

El Ingeniero Director de Vías públicas,

Pedro Núñez Granés