

REVISTA DE DERECHO URBANISTICO

Año XX. Número 99

Julio-Agosto-Septiembre 1986

EL ANILLO VERDE DE MADRID EN EL PLAN GENERAL DE 1963

Por JUAN GÓMEZ y G. DE LA BUELGA
Doctor Arquitecto

EL ANILLO VERDE DE MADRID EN EL PLAN GENERAL DE 1963

Por JUAN GÓMEZ y G. DE LA BUELGA
Doctor Arquitecto

1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS. LAS «CIUDADES-JARDÍN» DE HOWARD. LA URBANIZACIÓN INGLESA. LOS MOVIMIENTOS PREURBANÍSTICOS

La historia de los Anillos Verdes se generalizó en los planes de las ciudades a partir de la Segunda Guerra Mundial, pero sus orígenes habría que buscarlos en las ideas de la «Ciudad Jardín» ideal de Ebenezer Howard. Cuando en 1898 publicó su libro llamado *To-morrow* (*), no imaginaba Howard la influencia que sus ideas iban a tener muchos años más tarde, perdurando hasta cerca de un siglo de distancia.

Eran los años en que los problemas de las ciudades modernas empezaron a hacerse insoportables a los hombres. Decía Aristóteles que «El hombre viene a la ciudad para vivir, y permanece en ella para un buen vivir», pero tal axioma dejó de cumplirse en los albores del siglo XIX.

Fue la reacción a la construcción de tantos y tantos suburbios obreros que se extendieron por Gran Bretaña durante los años de la Revolución Industrial. Sus extensiones deshumanizadas de hileras interminables de casas de ladrillo todas iguales hicieron concebir a Howard su utopía:

«una población diseñada para una vida e industria saludables; de dimensiones que permiten una vida social plena, pero no más grande; rodeada por un cinturón permanente de tierra rural, siendo toda la tierra de propiedad pública o mantenida en fideicomiso para la comunidad» (1).

(*) *Garden Cities of Tomorrow*.

(1) G. L. PEPLER, apéndice de *Cities in evolution*, de P. GEDDES (1948).

Todo esto desencadenó una furia de realizaciones, primero en Gran Bretaña, y más tarde en el resto de Europa. Se fundó una Asociación de «Amigos de la Ciudad-Jardín», desde la que se difundían las nuevas ideas. La First Garden City Ltd. realizó sobre más de 1.500 hectáreas una primera experiencia en Letchworth, seguida muy pronto por Welwyn, la primera ciudad satélite de Londres, todo ello en los años próximos a la Guerra Europea.

Aquellos albores del siglo xx fueron muy pródigos en lanzamiento de ideas más o menos utópicas para construir ciudades más humanas (2). Era la consecuencia de los crecimientos incontrolados de las grandes metrópolis de la época, posteriores a los años de los Ensanches, que habían llenado toda la segunda mitad del siglo xix. Con ellos se había conseguido encauzar los desarrollos de las ciudades europeas, pero llegó un momento en que se produjo el desbordamiento y la aparición de los suburbios exteriores, fuera de las zonas ordenadas.

Con la perspectiva del tiempo, es interesante hacer un recorrido y un análisis de la forma en que se plasmaron las realizaciones de las ideas de Howard por unos y por otros. Se aprecia cómo partiendo de unas teorías tan sugestivas que prendieron fácilmente en la época y pronto llegaron a ser populares, no tardaron en desvirtuarse en su esencia, aplicándose en muchos casos como recetas frías que los modos del momento gustaban de utilizar indiscriminadamente siempre que se trataba de la realización de barrios obreros de nueva planta. Tal fue el caso de las colonias de chalets que proliferaron durante los años treinta en todas las ciudades europeas.

El esquema de Howard, que él mismo publicaba en su librito, consistía en un conjunto planetario para el que fijaba una población de unos 250.000 habitantes. Un núcleo central, con unos 60.000 habitantes, rodeado de una franja perimetral de campo abierto con uso agrícola y un ancho medio de dos millas, y más allá seis ciudades-jardín de unos 30.000 habitantes cada una, distribuidas alrededor en forma de satélites.

Pronto se empezaron a extender estas ideas en Inglaterra, y se desarrollaron nuevos barrios obreros de acuerdo con los esquemas que elaboró R. Unwin aplicadas al típico suburbio entendiéndose que ese era

(2) ARTURO SORIA lanza su famosa *Teoría de la Ciudad-Lineal* en 1894, hecho unos pocos años antes que HOWARD publicara su famoso *To-morrow*.

el verdadero reto del momento. Era más posible por el momento la tarea de acometer la realización de uno de los componentes de la teoría de la Ciudad-Jardín, y a eso se entregaron con afán los ingleses y sus seguidores de todo el mundo.

No obstante puede decirse que el pensamiento más progresista de la época optaba por reconducir por medio de esos nuevos esquemas el crecimiento de las ciudades, por medio del desarrollo de núcleos satélites. Como decía Pepler en 1948 (3):

«Esta nueva población es en todo preferible a las prolongaciones suburbanas de la ciudad hipertrofiada, que fue una infortunada manifestación del período entre las guerras; pero las poblaciones de dimensiones moderadas pueden ser aumentadas sin reparos. Lo que es de importancia fundamental es que el aumento no sea proyectado como una mera acumulación de casas sino en comunidades y aquí es donde, como mostrara Raymond Unwin, los principios de Ebenezer Howard pueden aplicarse».

Y Howard se ocupó concretamente del caso de Londres en su famoso manifiesto. El concebía que la vida futura de los ingleses debería desarrollarse en ciudades jardín como las del esquema, y por consiguiente también la de los londinenses. Aconsejaba a las autoridades del Consejo de Londres que en vez de fomentar el crecimiento de la monstruosa ciudad se dedicaran a construir nuevas infraestructuras y a centrar el esfuerzo en «desarrollar en terrenos vírgenes el plan de una magnífica ciudad» (como las de su esquema de 250.000 habitantes). Mostraba su convicción de los hábitos viciosos que ocasionaban los males de la ciudad, con las enormes plusvalías del suelo, etc., irían cambiando de signo hasta desaparecer, a medida que las gentes fueran prefiriendo vivir en las nuevas ciudades.

Tras las huellas de Howard fueron muchas las personas que en Inglaterra se dedicaron desde entonces al estudio de los problemas que planteaban las ciudades en crecimiento. No en vano su país era el pionero en urbanización, es decir, donde la población urbana superó a la población rural antes que en ninguna otra parte del mundo (4). Hom-

(3) G. L. PEPLER, autor, con THOMAS y ALLEN, de una *Nueva Población de carácter privado*. llamada Knebworth.

(4) En los años cincuenta, momento en que aún había equilibrio entre ambos grupos de población en España; en Inglaterra la población rural era inferior ya al 20 por 100 del total.

bres de las profesiones más dispares pronto se sintieron tocados por la necesidad de contribuir a resolver los problemas que planteaba el incómodo e inhumano «habitat» de sus conciudadanos. Son los primeros urbanistas, en el sentido moderno de la palabra.

Ebenezer Howard era un modesto funcionario del Parlamento Británico. Y desde Patrick Geddes, que era un escocés, profesor de Botánica en Dundee, especie de santón ecologista de su época, hasta Patrick Abercrombie, profesor de Urbanismo en Liverpool, habría que relacionar decenas y decenas de nombres, como Unwin, Adams, Adshead, Hughes, Triggs, Lohmann, Hubbard, Purdom, Sharp y otros muchos que publicaron por entonces trabajos sobre el tema de la Ciudad y el Campo, preocupados por los peligros que amenazaban a este último ante la invasión indiscriminada de la urbanización. A estas inquietudes correspondieron los legisladores del Parlamento Británico con leyes tan conocidas como las famosas «Town and Country Planning Act», con tres ediciones diferentes en aquellos años, a causa de la fuerte evolución de la problemática (5). Y sin olvidar a las múltiples sociedades y asociaciones que también se crearon para fomentar este tipo de inquietudes, la mayoría de las cuales promovía encuentros, dictaba conferencias y editaba revistas y publicaciones diversas sobre el tema común.

2. EL CASO DE MADRID HASTA LA II REPÚBLICA

Mientras tales cosas sucedían en la Gran Bretaña, Madrid estaba transformándose aceleradamente desde un «pueblo manchego» en una urbe millonaria, en la que ya habían aparecido problemas similares a los de muchas otras ciudades europeas de su tiempo. Las primeras actuaciones oficiales de planeamiento moderno que se producen son las correspondientes a la época de los ensanches. Son planes propiciados desde el Estado y más concretamente desde el Departamento de Obras Públicas, en tiempos de la reina doña Isabel II, siguiendo una corriente de pensamiento y unas experiencias oficiales que también vienen de Europa. Primero será Barcelona la que trazará el camino, con el Plan de Ildefonso Cerdá (1859) al que seguirá al poco el de Madrid, proyectado por Carlos María de Castro y aprobado en 1860. Más tarde seguirán las más importantes ciudades españolas. Es una

(5) En 1909, 1925 y 1932.

época fructífera en la que se trazan los ensanches de los que vivirán las ciudades, que tendrán durante muchos años importantes cauces para un crecimiento físico ordenado.

Con los ensanches se van a llenar los años que quedan del siglo XIX, y principios del XX. Pero no tardarán en llegar también a España las corrientes de pensamiento británico, que ponen en entredicho la validez del sistema, al que se considera agotado. No se puede seguir aceptando el crecimiento indefinido de la ciudad como agregación interminable de sucesivos ensanches. Por otra parte, se observa también que éstos son fácilmente desbordados por zonas marginales en las que se empiezan a desarrollar suburbios incontrolados. En Madrid, por ejemplo, tal es el caso de la zona de Bravo Murillo y otros sectores del este y del sur de la ciudad (Ventas, Vallecas, etc.). Los terrenos y solares del ensanche son productos de alto coste que no pueden evitar la aparición de otras ofertas más económicas para los sectores más populares del desarrollo urbano. Y estas ofertas se producen en condiciones precarias e insalubres; es la aparición del suburbio, sin servicios sanitarios, etc.

En España no existen por entonces más que contadísimas personas que se preocupen por estos problemas, y no existe tampoco un clima que lo propicie, como en Gran Bretaña, donde las circunstancias son muy otras, como consecuencia del fuerte desarrollo industrial al que está sometido el país. Si la técnica urbanística prácticamente no existe, tampoco hay leyes que se ocupen del tema. La experiencia de la Ciudad Lineal de Arturo Soria va a pasar sin dejar sobre la ciudad otra huella que la de una gran vía periférica que con el tiempo ha quedado desvirtuada respecto de la función para la que fue concebida (6). Los únicos textos legales de la época son las respectivas Leyes de Ensanche y la Ley de Saneamiento y Mejora de Poblaciones, de 1895. El criterio liberal de la época establecía prácticamente libertad total para construir, obligando tan sólo a los Ayuntamientos a establecer la regulación correspondiente (alineación y rasantes). En consecuencia; los Ayuntamientos se esforzaban en preparar planes de alineaciones que sirvieran para tal función, con lo que se producían nuevas agregaciones sectoriales, como añadidos pocas veces realmente integrados y formando parte de una auténtica estructura urbana.

(6) No es este el lugar del análisis de las causas del fracaso de esta original idea española, que aún está por hacer, pese a la gran cantidad de panegiristas que le han salido recientemente.

En el país comienzan a tomar cuerpo en los primeros años del siglo las teorías de la Ciudad Jardín. En 1912 Cipriano Montolín publica en Barcelona unos trabajos en los que se encargaba de difundir las ideas de Howard, aclarando conceptos y simultáneamente se formó una «Sociedad Cívica» que se dedicó a realizar actividades culturales relacionadas con el tema.

Por entonces en el Ayuntamiento de Madrid se prepara un «Proyecto de urbanización del extrarradio», que se aprueba en 1916. Con él se intenta —como se dijo anteriormente—, poner orden en la edificación que prolifera por fuera del Ensanche de Castro. Es una extensión sin solución de continuidad con el anterior que ordena una corona de territorio envolviendo la ciudad. No va a ser respetado en absoluto, y por el contrario, desde el primer momento va a ser fuertemente criticado por quienes participan de las teorías inglesas de las ciudades-jardín, que se oponen a las tensiones continuas de las tramas urbanas.

Los años siguientes, de crisis económica acentuada, no propician precisamente los desarrollos urbanos, y hay como un compás de espera en el planeamiento de la ciudad. En 1926 se celebra en Madrid el Congreso Nacional de Arquitectos, calificado de «Primer Congreso de Urbanismo». En él se presentan una serie de interesantes comunicaciones, en la línea de lo que ya llevaba un cierto tiempo llamándose «Regional Planing» en Inglaterra. Dice Rubió i Tuduri, en una de ellas, que se trata de «una idea de conjunto aplicada sobre todo el territorio haciendo vivir armónicamente a las ciudades y los pueblos». Es el nuevo concepto de lo que se conocerá más adelante como «ordenación del territorio» lo que está saliendo a la luz en aquellos años.

En el año 1929 el Ayuntamiento convoca un Concurso de Ideas para la formulación del Plan General de Madrid. Por entonces se está preparando el nacimiento de G.A.T.E.P.A.C (Grupo de Arquitectos y Técnicos Españoles para el Progreso de la Arquitectura Contemporánea), seguidores de los C.I.A.M. (Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna) en los que habla ya un lenguaje diferente y se sienten unas inquietudes nuevas.

El concurso tiene gran repercusión, pero se declara desierto. A pesar de lo cual, el jurado destaca el trabajo de Zuazo y Jansen, que más tarde servirá de base para el Plan que va a redactar el propio Ayuntamiento, ya con sus técnicos municipales.

El Plan Zuazo se inspira claramente en las ideas más en boga en el momento, todo lo que se venía discutiendo desde hacía años en referencia con el «Regional Planing» y con los esquemas de la Ciudad-Jardín de Howard. Se ordena el núcleo central consolidado de la ciudad, en el que destacaremos dos de las ideas fundamentales, y que se relacionan estrechamente con el tema de esta conferencia. Por una parte el desarrollo de la ciudad en su dirección norte a lo largo del eje de la Castellana (7). Y en segundo lugar, la limitación periférica del casco urbano por una zona verde más allá de los cuales aparecerán más tarde los núcleos satélites como Hortaleza, Canillejas, etc. De las dos cosas, la primera va a configurar el crecimiento de la ciudad, sirviéndole de cauce y de soporte durante todos los siguientes treinta o cuarenta años, y consiguiendo tirar de las actividades centrales desplazándolas y contribuyendo con ello a una real descongestión.

Por lo que hace al anillo verde, aunque por entonces no figurara explícitamente con tal nombre, también ha sido pieza silenciosa, pero real del Madrid de la República y de los años del franquismo, y pese a los ataques que ha sufrido en su contexto físico, y que lo han ido deteriorando parcialmente, ha cumplido la función que le había sido encomendada, de evitar, frenando, el desarrollo en mancha de aceite de la ciudad. Pese a los que le han atacado, a los que le han ignorado y a los que ya le han hecho desaparecer como pieza fundamental del planeamiento de Madrid, el anillo verde ha tenido su utilidad hasta nuestros días. Fácil es suponer que de no haber existido, los grandes claros de campo desnudo que aún quedan en el «alfoz» de Madrid entre núcleos tales como Leganés y Getafe, o entre Barajas y Hortaleza, habrían caído parcelados o convertidos en urbanizaciones en la época voraz del desarrollo de los años sesenta.

Pero volvemos a los momentos históricos que estamos analizando. Con la llegada de la República en 1931, el Ayuntamiento se va a apresurar a redactar el que va a llamar «Plan de Extensión de Madrid», con base en el Plan Zuazo, al que se incorporan «ex-novo» otras ideas que lo enriquecen, como la aparición de la «vía del Abroñigal», precursora de la M-30 actual, verdadero desdoblamiento del Eje de la Castellana y que no figuraba en los planos del Concurso.

(7) Esta idea del eje N-S tampoco es nueva en este Plan. Ya en 1901 el arquitecto Grases y Riera la lanzó en unos planos calificándola como «la mejor calle de Europa».

Este Plan se va a complementar más tarde con un intento de planificación regional, que va a ensayar la estructuración de los alrededores de la ciudad, abarcando una extensa comarca con un buen conjunto de municipios de los que rodean a la capital. En aquellos años las reuniones del C.I.A.M. habían tenido fuertes repercusiones, y su influencia se había dejado sentir también en España. En 1933 lanzaron su «Carta de Urbanismo» en la que decían:

«La ciudad y el campo se complementan y constituyen los elementos de lo que podría llamarse una unidad regional. Cada ciudad forma parte de una unidad geográfica (región) que también es económica, social, cultural y política y de la que depende su desarrollo. Las ciudades y los pueblos no pueden estudiarse independientemente de sus regiones, pues constituyen de hecho estas regiones su ambiente racional».

Este Plan Regional se va a coordinar con el Plan de Accesos Ferroviarios que patrocinará Prieto cuando es nombrado Ministro de Obras Públicas. Entonces nacerá el proyecto de ferrocarril Madrid-Burgos, con sus estaciones del Norte de Madrid, al que se confía sobre el papel una hipotética función de impulsor del desarrollo de la ciudad hacia la sierra. Se intentará poner orden en los pueblos de la corona metropolitana, para los que se realizan planes de ordenación, y se llegará a la definición de cuatro núcleos satélites en los puntos cardinales de la ciudad, más allá de la zona agrícola de protección. En este Plan están latentes todos los principios del «regional planing» que ya hemos visto tienen su origen en las ideas de Ebenezer Howard de cuarenta años atrás.

Todo ello queda plasmado en los planos que realiza un equipo contratado por el Ayuntamiento cuando ya ha estallado en España la guerra civil. Por esta causa ninguna de aquellas ideas iban a poder plasmarse en acciones reales sobre el terreno, dadas las circunstancias bélicas que se estaban viviendo, y que terminarán pronto con la pérdida de la guerra por parte de la República. Pero ya veremos más adelante cómo varias de sus determinaciones van a ser recogidas en los planes que se realizarán después de la guerra, y entre ellos, la existencia del «Anillo Verde», gran corona de protección alrededor del núcleo central de la ciudad.

3. EL CASO DE LONDRES DESDE LA «GREEN BELT ACT»

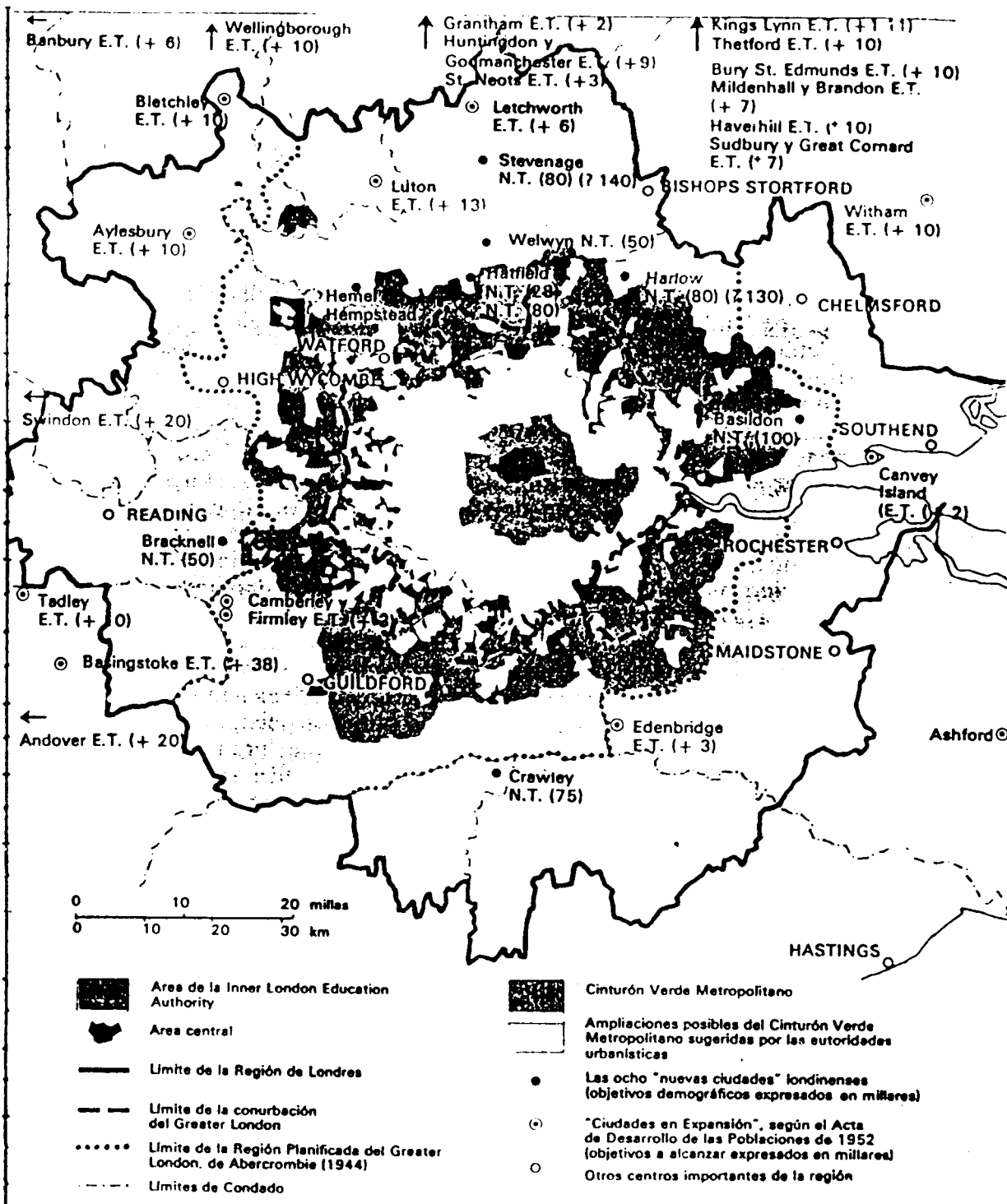
Desde los esquemas de la ciudad-jardín de Howard hasta las extendidas convicciones sobre la aplicación de la política del «Regional Planing», en los años de la posguerra mundial se empezaron a planear las reconstrucciones de las ciudades desde tales supuestos. Uno de los objetivos era conseguir que las ciudades no se siguieran extendiendo en mancha de aceite como lo venían haciendo históricamente, sobre todo desde los años del desarrollo industrial. Lo cual era realmente grave donde las ciudades podían crecer —como el caso de Londres— en todas las direcciones de la rosa de los vientos, y estaban estructuradas por una red radial de carreteras (8) que facilitaba los desarrollos suburbanos. Era preciso establecer controles para prohibir la edificación indiscriminada en unas amplias zonas rodeando a la conurbación.

Y para ello el Parlamento británico aprobó en 1938 la «Green Belt Act», que hasta 1947 no llegaría a contar con un auténtico control con la aprobación de la «Town and Country Planning Act». Para Peter Hall, «el empleo de toda hectárea de suelo, y la preservación del anillo verde se convirtió en objetivo de alta política». Abercrombie redactó el Greater London Plan en 1944, en el que se definía el anillo físicamente.

El conjunto controlado por el Great London Council contaría con 8 millones de habitantes en 1961 sobre una extensión de unas 600 millas cuadradas. El anillo tenía una media de 10 millas de anchura, y a partir de él las ciudades que existían de antiguo se vieron forzadas desde entonces a unos crecimientos muy fuertes, inducidos por la gran ciudad, hasta el punto que entre 1950 y 1960 habían añadido un millón de habitantes mientras el Gran Londres, comprendido dentro del anillo, perdía 160.000.

Para esta «corona exterior» se planteó también en su momento una determinada política, que se prefiguró en el «Acta de Desarrollo» de 1952. Entonces se establecieron unos objetivos asignando a cada núcleo exterior un número de habitantes para estimular la descongestión de la ciudad central.

(8) Véase al respecto los trabajos del autor publicados en la *Revista Nacional de Arquitectura*.



Los resultados de esta política, y de la complementaria de las ciudades satélites (New Towns Act, 1946) han sido ampliamente discutidos en cuanto a su efectividad y logros. El anillo verde fue decididamente defendido durante todo el período de las décadas 50-60, negándose el desarrollo en él de cualquier actividad que no estuviera contemplada en la Ley. Sin embargo, la existencia de aquellos terrenos tan estratégicamente situados en el conjunto de la conurbación representó una tentación muy grande, no sólo para los especuladores, sino hasta para las mismas autoridades que en unos «estudios de fomento de empleo» que aprobaron ya en 1963, decidieron que algunas áreas del anillo de dudoso valor agrícola «podrían ser reconsideradas para una posible nueva actividad pública». Como veremos, algo de esto sucedió también en Madrid en los años setenta, con el Decreto-Ley redactado en COPLACO para la realización del Anillo Verde.

Las nuevas ciudades de la corona exterior, cuya primera fase constaba de ocho unidades (9) cumplió su función descongestiva, pero los críticos dijeron que también acudieron a ellas inmigrantes de otras zonas de la Gran Bretaña, particularmente del Sudeste. El problema de Londres tenía escala nacional, y sólo con medidas a esa escala podía ser combatido para su real efectividad.

4. EL «PLAN BIDAGOR» DE MADRID

Tras la guerra civil, de la que se salió con las ciudades y los campos devastados, en Madrid se fundó la Junta de Reconstrucción a la que se encargarían las tareas más urgentes a realizar en la ciudad. Era el equivalente de lo que hará en los pueblos destruidos en las más conocidas batallas de la guerra la Dirección General de Regiones Devastadas, algunos de los cuales estaban en las mismas puertas de Madrid (Las Rozas, Brunete, etc.).

Enseguida e nuevo Estado comenzó a organizar todas las nuevas estructuras con un denominador común ideológico, del que entre otras cosas, salieron las que habían de ser las directrices oficiales sobre arquitectura y urbanismo (10). Pero pese al retoricismo evidente que las

(9) Las más conocidas son Stevenage, Welwyn, Harlow y Crawley.

(10) Vid. comunicaciones de las dos primeras Asambleas Nacionales de Arquitectos (1939 y 1940).

inspiraba, desde el primer momento se apreció que en lo que se refería al Urbanismo se estaba sintonizando, en realidad, con el lenguaje que se hablaba hasta entonces en Europa. Pedro Bidagor, futuro director general de Urbanismo, era el que inspiraba tales ideas, y bajo su autoridad empezó a organizarse todo el Urbanismo nacional, montándose un entramado sólido que había de durar muchos años y llegando hasta los últimos rincones del país. Europa estaba en guerra, y el aislamiento español propició aún más la obligada autarquía de entonces para las tareas de reconstrucción.

En aquel clima nació el que habría de llamarse después el «Plan Bidagor», que se formuló en 1941 y se aprobó en 1946, poco después del Plan de Londres, de Abercrombie.

Eran los años de la «Carta de Atenas» (1943) y del Urbanismo organicista totalizador que años más tarde iba a caer en desuso sometido a los periódicos vaivenes de las ideas. Todo ello se percibe claramente en el Plan de Madrid de entonces, en el que están, a otra escala diferente, las ideas que venían madurando desde tiempo atrás, y que contenía, entre otros, el librito que en 1936 había publicado Sir Patrick Abercrombie (11). Allí estaba el sistema arterial radial y circular, la nucleación por barrios, el sistema de zonas verdes con anillos y cuñas que penetran en el tejido urbano, y los núcleos satélites exteriores soñados desde hacía tanto tiempo por Howard.

Eran dos los anillos verdes que se establecían en el «Plan Bidagor» y formaban parte de una gran trama que contaba también con cuñas que penetraban hacia el interior de la ciudad, ambos de muy escasa anchura. Aparecían más como unas fajas de futuros parques lineales que propiamente como un «green belt» al modo que se había establecido hacía poco para Londres, cuyo sentido era en línea con las ideas de Howard, el de un amplio espacio de contención para el crecimiento de la ciudad. El primero de esos «anillos» rodeaba lo que hoy es conocido por la «almendra» de Madrid, es decir, por donde discurre el tercer cinturón, y el segundo era exterior a lo que se llamó por entonces la «Avenida de los Poblados» que comunicaba los «poblados satélites» que por entonces retenían la atención de las autoridades.

Efectivamente, esa atención consideró prioritaria por entonces la política de vivienda sobre la de Urbanismo, cuyos resultados palpables

(11) *Planeamiento de la ciudad y el campo*, Espasa-Calpe, Madrid 1936.

no era posible ver a corto ni a medio plazo (12). Y se centró con dedicación absoluta en los programas cuyo objetivo era la resolución de los problemas de la población que acudía a Madrid por entonces en busca de trabajo, particularmente desde Extremadura y Andalucía. Era el flujo de la inmigración que iba a tener especial importancia en las décadas cincuenta y sesenta.

Sobre el «anillo verde» del Plan, se decía en la revista «Gran Madrid» de la época lo siguiente:

«La estructura urbana adoptada, de perímetros urbanos definiendo núcleos independientes, deja espacios intermedios que han de ser tratados como naturaleza libre de edificación, e incorporados al ambiente adecuado a la urbe proyectada mediante la correspondiente repoblación forestal.»

Pero como consecuencia de la necesidad de viviendas a la que ya hemos hecho referencia, ese anillo verde pronto iba a ser olvidado si se tienen en cuenta *los innumerables ataques* que sufriría en su integridad física. Las autoridades se lanzaron con entusiasmo a desarrollar todo un conjunto de realizaciones en mejora de barrios suburbanos, accesos y construcción de nuevos poblados, y en el empeño no pusieron cuidado alguno en la preservación del sistema verde que hacía bien poco había sido aprobado. Va a ser en los años cincuenta cuando se va a producir la mayor parte de esos ataques. La mayoría de ellos con realizaciones de la propia Administración, como son los casos de Caño Roto, Almendrales, San Antonio, Manoteras, Virgen de Begoña y, sobre todo, San Blas. Todos ampliaciones de otros poblados que estaban recogidos en el Plan, y que se hicieron invadiendo el anillo verde.

La explicación de este hecho hay que encontrarla por una parte en las circunstancias dramáticas en que se debatía el problema del chabolismo en aquellos años y la necesidad de dar vivienda a todas aquellas oleadas de inmigrantes. Pero también en la inexistencia de un texto legal que protegiera clara y rotundamente a aquellos terrenos

(12) En circunstancias muy diferentes, pero también por razones políticas y ahora también ideológicas, estamos viviendo en la actualidad un proceso parecido. El Urbanismo, como tarea política, tiende más bien a las realizaciones concretas a plazo corto.

que los urbanistas habían calificado como verdes sin contar con la instrumentación necesaria para su defensa. Madrid no contaba con ninguna «Green Belt Act».

5. LOS CASOS DE OTRAS CIUDADES EUROPEAS

El ejemplo de Londres fue seguido de una u otra forma por varias ciudades europeas, aglomeraciones todas ellas con un denominador común: su fuerte crecimiento demográfico (13). Todas ellas redactaron sus planes en los años cincuenta, con referencias siempre obligadas a unas reservas intocables de suelos agrícolas que quedarán incorporados en el interior de las futuras conurbaciones, sirviendo de rompimiento en la continuidad del desparramamiento urbano.

En un sintético repaso a las más importantes, se observa el diferente tratamiento que se le dio al tema motivado por las condiciones específicas de cada una de ellas. Entre estos condicionantes uno de los más importantes ha sido siempre el marco geográfico. Veremos seguidamente los casos de París, el Randstad holandés, el Rhur y Moscú, todos los cuales nos servirán de introducción para pasar después al análisis del caso de Madrid. Trataremos de señalar los elementos más destacados de cada uno de estos casos.

a) El Plan de Ordenación de la Región Parisina (PADOG) se aprobó en 1960. París era un enorme aglomerado que acogía en esos años a un 20 por 100 de la población francesa y su crecimiento representaba la tercera parte de lo que crecía el país entero. Frente a esto, el PADOG planteó una estrategia diferente a la de Londres: no un anillo verde circular, sino más espaciosa áreas libres de estructura lineal apoyadas en el valle del río Sena, complementado por la gran cantidad de manchas forestales que salpican la región en torno a la metrópoli. No exactamente al sistema planetario de ciudades satélites, que queda modificado por la potenciación de cuatro núcleos principales apoyados igualmente en el eje del río. Y todo ello confiando además en los resultados de una política a escala nacional, la de las «metrópolis de equilibrio», dictada desde el propio Estado para frenar la inmigración sobre la región parisina.

b) Holanda es un país fuertemente urbanizado, pero con una riquísima agricultura, desarrollada históricamente con enormes esfuerzos sobre unas profundas tierras ganadas al mar (polders). La con-

centración de ciudades del terreno firme (Utrecht, Amsterdam, La Haya, Rotterdam) se ha ido fundiendo con el paso de los años formando una conurbación que cuenta con dos grandes brazos, entre los cuales hay una gran zona agrícola. Es el Randstad holandés («ciudad anular») con 4.500.000 habitantes en 1963, que suponía el 36 por 100 del país entero. El interior de este conjunto también está fuertemente poblado, y los planificadores holandeses vieron desde el principio que las dos batallas más importantes a librar, para evitar que se formara al cabo del tiempo una gigantesca mancha de aceite, eran la defensa de ese interior agrícola y la de las áreas entre núcleos del anillo, para evitar su fusión en continuidad.

En 1960 se aprobó el «Informe para la planificación física de Holanda», en el que se definían lo que se llamó «zonas de amortiguamiento» entre áreas edificadas del anillo (con destino a parques y servicios públicos), y las líneas de crecimiento urbano en forma centrífuga, hacia el exterior del anillo. Y se definían tres líneas fundamentales: el delta del Rhin en Rotterdam, el Kennemer land al norte de Amsterdam, y sobre todo, la extensión urbana sobre los nuevos polders del Zuiderzee.

c) Hay en Europa otra aglomeración policéntrica igualmente conflictiva, con la agravante de tratarse de una región fuertemente industrializada con industria pesada y de todo tipo. Se trata del conjunto Rhin-Rhur, en Westfalia del Norte.

Los problemas urbanísticos de esta región son controlados desde 1920 por un órgano creado entonces bajo las siglas SVR (13). Este órgano ha ido elaborando diferentes planes de tipo regional, entre cuyas determinaciones está el establecimiento de zonas verdes con fuerza legal para evitar la fusión entre sí de los diferentes agregados urbanos del conjunto y que contaba en 1961 con cerca de seis millones de habitantes. La conurbación se extiende de oeste a este a lo largo del río Rhur con una longitud próxima a los noventa kilómetros. La planificación en general trata de impedir el crecimiento por el sur (zona de saturación) y propugna áreas de desarrollo hacia el norte, estableciendo reservas intocables de suelo verde en las zonas intersticiales que existen entre los núcleos urbanos. Son hasta siete franjas verdes de trazado norte-sur, que respeta muchas áreas forestales existentes y

(13) «Siedhungsverband Ruhrkohlenbezirk» (Asociación del Asentamiento Carbonífero del Rhur).

