



URBANIZACION DE LA CALLE DE ARTURO SORIA DE MADRID

Ahora si que puede decirse que la cosa va en serio y que se acerca irremediablemente el fin de la Ciudad Lineal de Madrid: el ocho de septiembre el Ayuntamiento adjudicó las obras de urbanización de la calle de Arturo Soria a una empresa que se compromete a realizarlas en el plazo de nueve meses.

Recordemos brevemente los antecedentes.

El día 16 de octubre de 1966, la prensa de Madrid anuncia que la Gerencia Municipal estudia un plan de ordenación de la Ciudad Lineal. El 26 del mismo mes da a conocer que se está elaborando un acuerdo para que el Ayuntamiento adquiera los terrenos ocupados por la vía central, calle de Arturo Soria, que seguían siendo de propiedad de la Compañía Madrileña de Urbanización, fundada por Soria. El 4 de noviembre se publicaba el anuncio del acuerdo entre el Ayuntamiento y el Ministerio de Obras Públicas para convertir la citada calle en "arteria de circunvalación" y, finalmente, el 29 de noviembre, se daba a conocer la firma del acta de ocupación.

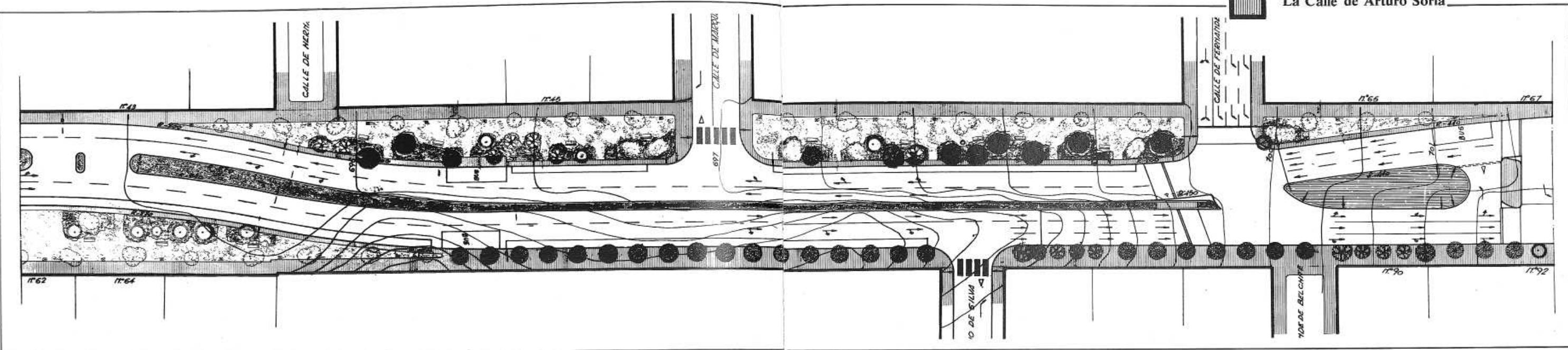
Aparte de estos datos informativos, los hechos iban teniendo también en la prensa otros reflejos interesantes, tales como los términos empleados en los anuncios de los "maravillosos pisos" de la "Nueva Avenida de Arturo Soria", ofrecidos al son de "gran inversión". O como un comentario anónimo ("ABC", 5 de noviembre 1966) que, al defender la transformación de la Ciudad Lineal decía textualmente: "Esto, lógicamente, permitirá una modificación de las edificaciones, sin que ello impida que quien desee conservar sus chalets residenciales pueda conservarlos en su estado actual", añadiendo que aquella transformación

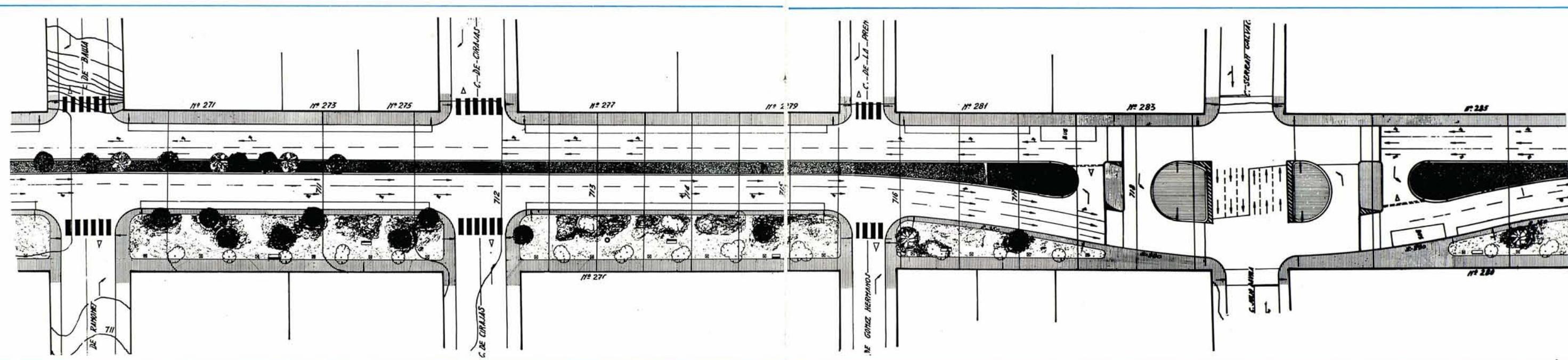
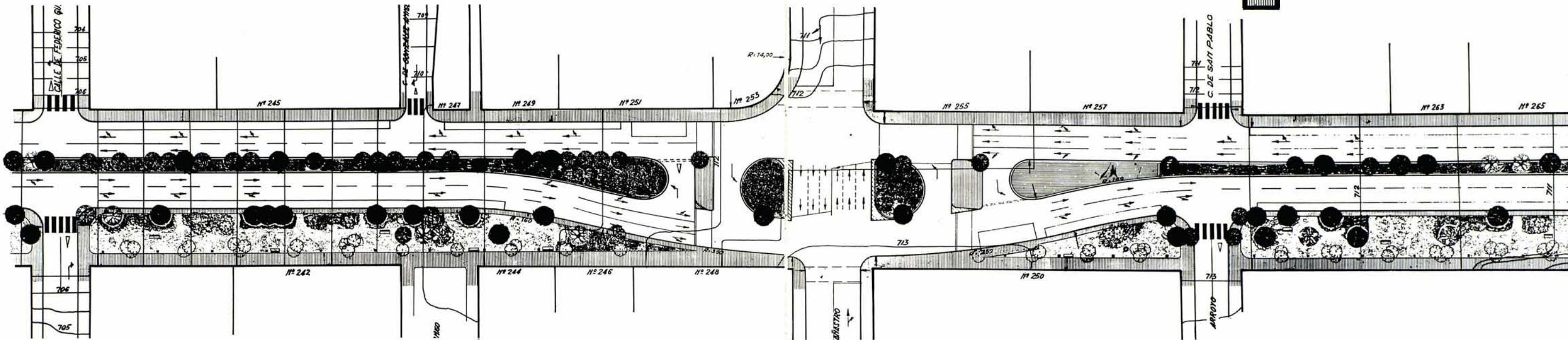
"se verificará por sí misma tan pronto como sea urbanizada la Avenida".

Finalmente, también fue interesante el escrito que un grupo de arquitectos dirigió a la opinión pública, a través de algún periódico y de algunas revistas, oponiéndose a la transformación de la Ciudad Lineal.

Así pues, aunque este eco no fue muy clamoroso, puede decirse que a principios de 1967 llegó a plantearse un reducido clima de polémica entre partidarios de la transformación y de la conservación, posturas ambas insatisfactorias ya que la primera se limitaba a dar satisfacción a un problema funcional ignorando toda implicación cultural y la segunda conducía al inmovilismo o a la imposible resurrección.

A partir de estas premisas era posible plantearse una tercera solución: "¿Sería todavía posible una deseable y, en consecuencia, obligatoria movilización general de inteligencia e imaginación para buscar las fórmulas técnicas, jurídicas y económicas que hiciesen viable una reforma creadora de la Ciudad Lineal? Esas fórmulas existen. Plantéese el diálogo de verdad, tal como otras voces lo han pedido ya; convóquese un importante concurso y se verá que esta afirmación no es gratuita". "El tema vale la pena, pues Madrid habría aprovechado la oportunidad de enriquecerse con una verdadera recreación de la Ciudad Lineal adaptada a las necesidades actuales..." "Porque lo que verdaderamente debe evitarse es la simplificación y la falta de imaginación de ciertos proyectos "eficaces" que llevarían inevitablemente a la ramplonería y la vulgaridad de la yuxtaposición de diversas actuaciones egoísticas, mientras que para evitarlo, el remedio no es el inmovilismo ni la restauración arqueológica".





Ideas básicas predominantes en la formación del ajardinamiento del proyecto de acondicionamiento de la calle de Arturo Soria.

La base de planteamiento, ha sido la creación de una calle –parque– o calle estancial; para ello, se han agrupado las zonas verdes en un solo lado de la calzada, con lo que se consiguen dos fines:

- 1.º Zonas ajardinadas de verdadero uso.
 - 2.º Dar al trazado de las vías la suficiente variedad para evitar la monotonía, peligrosa en una calle de la longitud de la de Arturo Soria.
- Estas zonas estanciales, que, según las necesidades

del trazado de calzadas, así como por el afán de conservar al máximo el magnífico arbolado existente, son de forma y magnitud variable, e incluso alternan su situación, a un lado y otro de las calzadas, están estudiadas de forma tal que, a pesar de las condicionantes que supone el que el trazado no sea de nueva planta, y que hay que respetar lo ya existente, se produzca un máximo de aislamiento y separación del peatón con respecto al tráfico rodado.

DEFINICION DE LAS ZONAS PEATONALES

Podemos considerar la existencia de tres zonas peatonales, o más bien de no utilización por parte del tráfico rodado, que son:

- a) Zonas estanciales.

b) Mediana ajardinada, que cumple tres fines:
 1) Separar ambos sentidos. 2) Ornamentar la vía y
 3) Servir de paso y refugio de peatones (en algunos casos, se convierte en zona estancial).

c) Acera, arboleda o no, según su ancho; y a la que podemos definir como vía rápida fundamental para el tráfico de peatones.

a) ZONAS ESTANCIALES

Se encuentran comprendidas entre: una acera de 1,20 m. de ancho que dará servicio a los peatones procedentes de vehículos en aparcamiento y una vía mixta vehículo-peatón de 3m. que tiende a abosrver el trá-

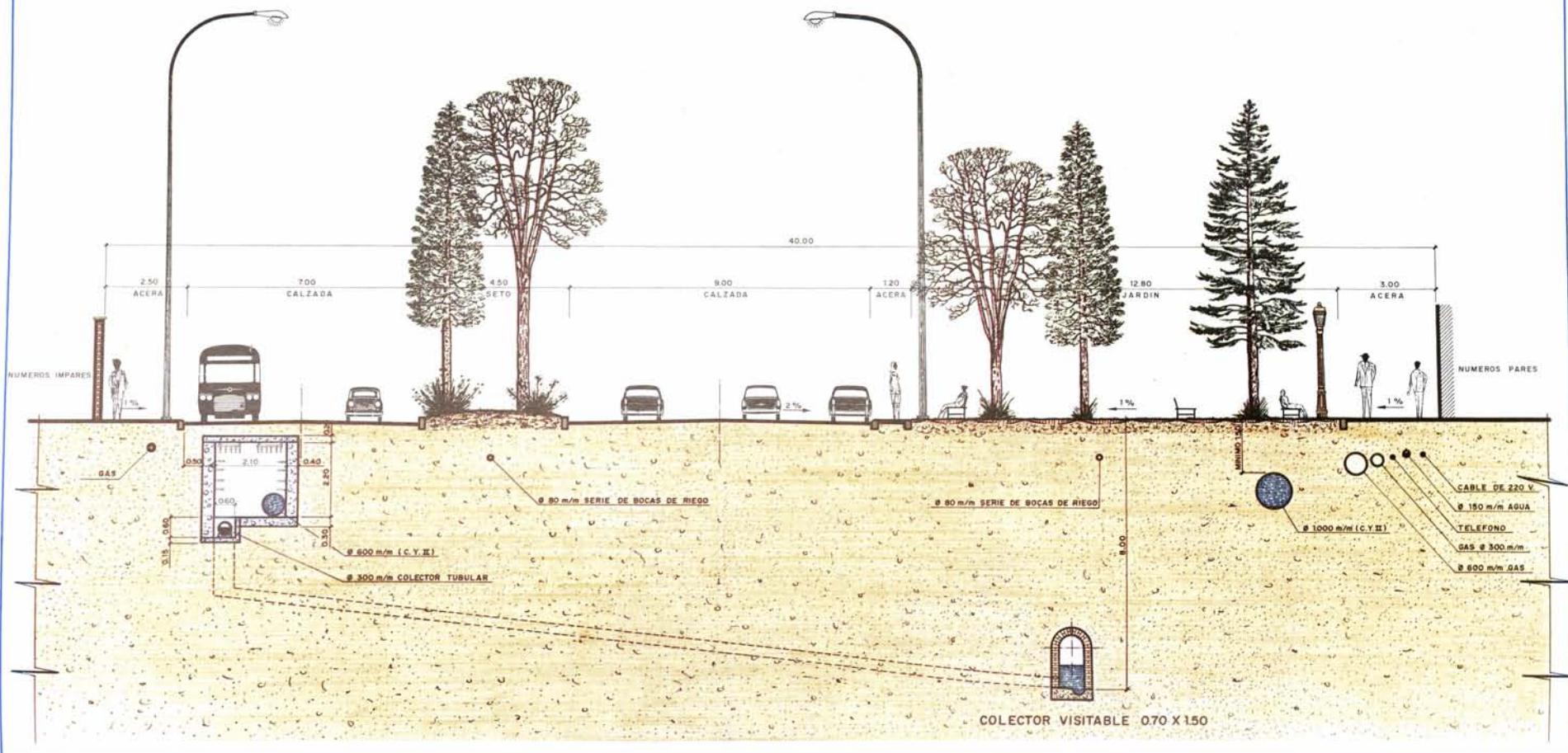
fico procedente de los pasos de carruajes a la vez que se crea una zona de paseo solada para época de lluvias.

Estas zonas se encuentran defendidas del tráfico rodado por una masa verde de arbolado y arbustaje que separa totalmente lo que podemos llamar propiamente el parque, la tranquilidad, el silencio del movimiento y el ruido del resto de la calle.

Su uso y disfrute es de espaldas a la calzada, apoyado en la cortina de vegetación (solo interrumpida esporádicamente, a fin de posibilitar la incorporación del peatón de esta zona a las demás y viceversa) y se han dispuesto una serie de bancos, fuentes para beber e incluso una iluminación especial más humanizada, asimismos se podrán prever emplazamientos para quioscos de bebidas con terrazas.



CALLE DE ARTURO SORIA
SECCION TIPO



La vegetación, rústica, acorde con la pinada existente pretende conseguir un efecto tranquilizante, no de parque-urbano, sino de una ampliación del campo en la ciudad.

b) MEDIANAS

Impuesta por las necesidades del tráfico rodado, la mediana, en su mayor parte se ha procurado que, siendo de la menor importancia posible, contribuya al ornado de la calle, procurando a la vez un máximo de variación.

Asimismo se ha conseguido con ella, salvar un arbolado que por su situación centrada tendería a desaparecer en un trazado diferente del proyectado.

En aquellos sitios donde no ha sido posible reducirla a su mínima expresión se ha procedido a la creación de nuevas zonas estanciales, aunque de menor trascendencia que las definidas anteriormente ya que serán a modo de islas rodeadas del peligro de un tráfico rodado más o menos rápido.

c) ACERAS

Aunque soladas de la misma manera que las aceras de las zonas estanciales, y que los pasos de peatones en la mediana, la importancia de estas es menor, y en principio solo tendrán un fin totalmente utilitario, y las podríamos definir como vías de tráfico rápido peatonal, y su usuario será el peatón con meta definida, que no quiera o no pueda disfrutar de la tranquilidad y sosiego que han de proporcionar las zonas estanciales.

La Jardinería

La jardinería proyectada se ajusta a las directrices del paisajismo para acompañar al arbolado existente, constituido en su totalidad por ejemplares de coníferas y frondosas de elevada edad.

Es por esta razón por la que se instalarán nuevos ejemplares de coníferas y frondosas de considerables tamaños que con su variedad de plantación constituyen un conjunto agradable de formas, colores y volúmenes aprovechando la variación natural de los vegetales utilizados.

Como transición del árbol al suelo, se proyectan arbustos de hoja perenne y caduca, con floraciones que abarquen un gran período de tiempo, desde la primavera hasta finales de verano.

Todas las plantaciones se agrupan por especies, con lo que conseguimos manchas de color en toda la longitud de la calle, resultando de un efecto altamente ornamental.

El césped completará la jardinería de la zona que tratamos, con borde variado de vivaces con flores diversas y porte generalmente rastrero o bajo, y en ocasiones colgante.

Todas las plantas utilizadas corresponden perfectamente al clima de Madrid y resultan rústicas en este hábitat, dando además aspecto de paisaje natural, dentro de las consiguientes limitaciones.

