

641

GRAN MADRID

**Boletín Informativo
de la
Comisaría General para la
Ordenación Urbana de Madrid
y sus alrededores**

AÑO **1** 1948

GRAN MADRID

*Boletín Informativo de la Comisaría General para
la Ordenación Urbana de Madrid y sus alrededores*



Copyright, 1948.
Es propiedad.
Queda hecho el depósito que marca
la Ley.

SUMARIO

	<u>PÁGINAS</u>
Palabras de S. E. el Jefe del Estado al promulgarse la Ley de Ordenación Urbana de Madrid.....	5
Discurso del Excmo. Sr. Ministro de la Gobernación D. Blas Pérez González en la Sesión de las Cortes Españolas del día 25 de noviembre de 1944.....	7
Comisión de Urbanismo de Madrid.....	12
Función de la Comisaría General para la Ordenación Urbana de Madrid y sus alrededores.....	13
Urbanización del sector de la prolongación de la Avenida del Generalísimo.....	17
Los Enlaces Ferroviarios de Madrid.....	19
El empréstito del Ayuntamiento de Madrid en 1948.....	24
Ordenación general de suburbios.....	25
Noticiario.....	33
Rectificación parcial de alineaciones.....	48
Comisión de Urbanismo de Madrid (Índice de los acuerdos adoptados durante el primer semestre del año 1947).....	50
Legislación de Ordenación Urbana de Madrid.....	63



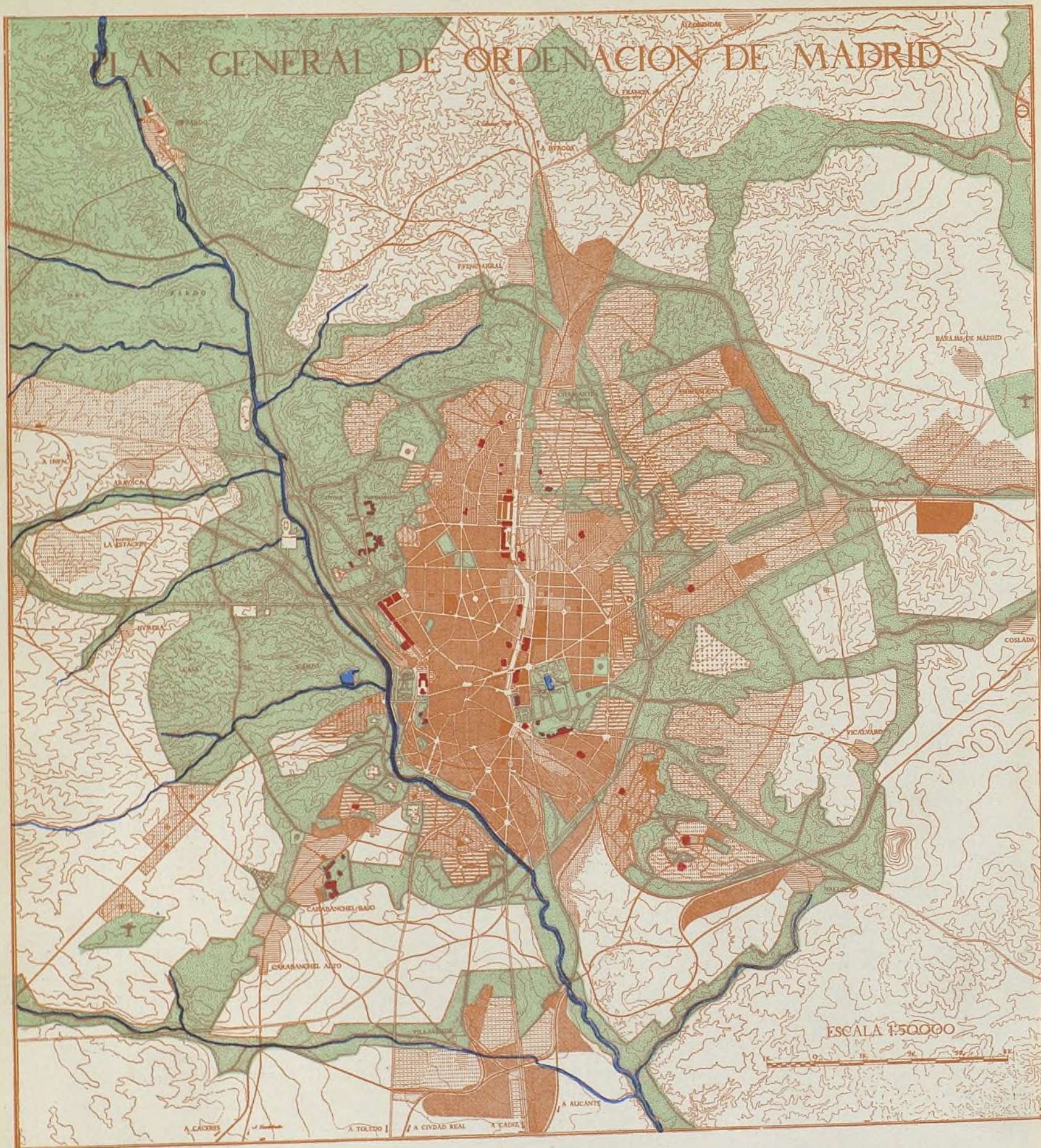
La capital de una nación es el símbolo de lo que la nación es, y la capital de España, como desgraciadamente fué en otros tiempos, no respondía al espíritu de nuestras juventudes, a los sacrificios de tantos españoles. Por ello Madrid tiene que ser un ejemplo vivo para todos los españoles. Yo he sentido siempre la tristeza, al entrar en Madrid, de contemplar esos suburbios miserables, esas barriadas que le rodean, esas casas de lata que eran la supervivencia de una ley municipal de más de medio siglo. Esta nueva ley significa, por tanto, el remedio a esa triste realidad y la posibilidad de que los pueblos limítrofes entren en el área de acción de la capital para que desaparezcan esas entradas, que no corresponden a la importancia de la gran ciudad.

Madrid y todos los pueblos españoles han de tener su ley de urbanismo, para que sean bellos y armónicos, confortables y gratos, como corresponde a las aspiraciones del Estado. Hay que romper la timidez para levantar España, para levantar Madrid, y hay que dividir Madrid, cortarlo en trozos por las grandes reformas, para darle una fisonomía distinta a la pasada.

Por ello yo os estímulo a que prosigáis vuestra obra y logréis el fin propuesto por difícil que parezca. Y no os detengáis en el camino a emprender por las dificultades económicas; no os achiquéis por ello, que cuando los millones se gastan bien, el tiempo borra los sacrificios y al final son las grandes obras las que quedan en pie, señalando el resurgir de una época.

Para esta labor tenéis mi más entusiasta apoyo y el de mi Gobierno, a fin de que en el plazo más breve posible se conviertan en realidad los deseos de todos. Sean, pues, mis últimas palabras de ánimo y aliento para poner manos a la obra y continuar la labor emprendida.

*Palabras de S. E. el Jefe del Estado al promulgarse
la Ley de Ordenación Urbana de Madrid.*





Discurso del Excmo. Sr. Ministro de la Gobernación D. Blas Pérez González en la Sesión de las Cortes Españolas del día 25 de noviembre de 1944

Señores Procuradores:

El proyecto de ley de Ordenación Urbana de Madrid, correspondiente al Ministerio, viene hoy al Pleno de las Cortes. Por su enorme trascendencia y carácter nacional, ha de ocupar preferentemente nuestra atención, y he aquí que en este trance en que me encuentro de tener que referirme a un proyecto de ley tan importante quiera aliviar vuestra bondad de oírme acentuando la síntesis en la exposición del mismo, que viene ya más conocido con la denominación de ley del Gran Madrid.

Para nosotros en esta ocasión se nos aparece la ciudad como un hecho y fenómeno social necesario que precisa interpretarlo con un entendimiento de profundidad.

Y frente al hecho de la ciudad queremos maniobrar jurídicamente poniendo en regla lo existente, mejorando su estado y fisonomía y encauzando cuanto alcanza la previsión de lo futuro.

El fenómeno es de suyo complejo, actúan en su existencia causas e intereses de la más variada calidad.

Mientras la aglomeración —signo físico de la ciudad— tuvo desarrollo lento, metódico y orgánico, los problemas a resolver en la ciudad no constituyeron preocupación obsesionante.

Pero llega el momento en que la aglomeración se vió impulsada por las grandes invenciones, que representaban adelantos, progresos, comodidad, y la lentitud se volvió prisa, el método quedó desbordado y la anarquía substituyó a la ordenanza.

Es entonces cuando aparece el urbanismo como reacción contra el desorden, que trajo concretamente la revolución industrial del siglo xix.

La afluencia de gente sobre los centros de producción y las mejores retribuciones y ganancias originan el doble fenómeno de la incomodidad de la vida ciudadana y el pagar cuanto se pida para

hacerla más llevadera o confortable. Y así nace, entre otras creaciones, el sistema de viviendas como negocio o sobre terrenos que sirven a la gran especulación formando ciudades monstruosas.

La experiencia actual del urbanismo permite formular una observación que no es despreciable, a saber: que hasta hace poco tiempo el urbanismo ha ido arrastras de sus problemas sin poderlos dominar y conducir.

La equivocación del sistema y la falta de precisión tienen como piedra de toque la concepción parcial del problema.

Y esta concepción parcial se da no sólo en el estudio de, verbigracia, una gran vía, un ensanche, una población, sin considerarse perfectos en las zonas inmediatas, sino en la formulación de planos definitivos sin flexibilidad.

De lo que acabamos de decir se sigue la necesidad de que los planes generales tengan prioridad sobre los proyectos parciales de urbanización.

Sin negar las diferencias existentes entre las concepciones urbanísticas según las nacionalidades, no cabe duda que en esto que pudiéramos llamar concierto universal de planes de urbanismo existe, sin embargo, una coincidencia de principio que se puede concretar así:

1.º—*Esparcimiento del proceso técnico en tres etapas perfectamente diferenciadas:*

- a) Planes generales de ordenación.
- b) Planes parciales y
- c) Programas de realización y normas transitorias.

2.º—*Facultades máximas de acción a entidades especialmente creadas.*

3.º—*Amplitud de poderes municipales para iniciativa dentro de los planes y expropiación ilimitada de zonas.*

4.º—*Limitación del valor actual de la propiedad y del concepto de la misma al hacerla dependiente de la conveniencia general de la ciudad.*

5.º—*Incorporación de la iniciativa privada a la realización general dentro del plan.*

Y como colofón se observa otro principio fundamental: el de la armonía de todas las actividades influyentes e influídas en el plan, coordinadas bajo un mando. A este efecto se constituyó en Inglaterra el Ministerio de Ordenación Urbana y Rural; en Francia una Delegación Nacional y en Italia se atribuye la misión a un Consejo.

España no ha estado ausente de la preocupación por el mejoramiento urbano.

Reduciéndonos al caso de Madrid, su historia es una sucesión no interrumpida de concepciones parciales y de intentos que quedaron como tales. Desde que en 1910 se inicia la Gran Vía y se aprueba el Plan de Extrarradio, que luego no se cumple, la triste historia se sigue repitiendo.

Pero llegamos a los días actuales, y considerando que tal estado de cosas no puede continuar, la política urbana e inmobiliaria de Madrid hace absolutamente indispensable cortar esa serie de intentos fallidos desde 1896 a 1936.

Comprendiéndolo así el Gobierno, se dispuso a que en breve período de tiempo quedasen formulados los planes comarcales y municipales, habiendo dictado ya los oportunos decretos creando las Juntas Comarcales de Urbanismo de Guipúzcoa y Valencia, a las que seguirán las correspondientes al resto de las provincias de España; y es empeño suyo, que se ratificará en la nueva ley de Administración Local, el que no quede pueblo en España que no tenga su plan de urbanización.

Pero Madrid apremiaba; a la liberación de la capital de España hallábase ésta destruída en gran parte y la oportunidad para llevar a cabo correcciones indispensables y pensar en elevar su rango era manifiesto; a tales fines se creó la Junta de Reconstrucción de Madrid en el año 1937.

La composición de un nuevo Gobierno en el mes de junio de 1939 ocasiona una nueva organización de la Junta, constituyéndose entonces dentro de la misma una Comisión y una Oficina Técnica,

Oficina que empezó a actuar inmediatamente, produciendo planes parciales dentro del general, ya formulado en su fase primera.

Han colaborado en la tarea todas las entidades oficiales interesadas, a saber: los Ministerios de Obras Públicas, del Ejército, del Aire, de Industria y Comercio, más el Ministerio de la Gobernación con sus Direcciones Generales de Regiones Devastadas, Administración Local, Sanidad y Arquitectura. Dentro de la Junta y Comisión el Ministerio de Obras Públicas ha tenido representación específica en sus Direcciones Generales de Caminos, Ferrocarriles y Obras Hidráulicas.

Asimismo han tenido puesto en la Junta y en la Comisión Técnica el Ayuntamiento de Madrid, Gobierno Civil, Diputación Provincial y Ayuntamientos limítrofes.

El plan redactado quedó concluído en diciembre de 1941. Al aprobarlo la Junta en esa fecha acordó la incorporación de técnicos, juristas y financieros, especialmente para que colaborasen en la redacción de una ley de Bases que, después de una larga labor crítica, fué remitida por el Gobierno a las Cortes, y que hoy se somete a vuestra aprobación.

CONTENIDO DE LA LEY

El contenido de la presente ley se desarrolla en 21 bases; de ellas merecen destacarse las siguientes:

Se recoge y establece la sucesión de etapas en el proceso urbanístico con:

a) El plan general de ordenación, que sirve de apoyo y punto de partida.

b) Los proyectos parciales y

c) Régimen transitorio que regula las actividades urbanísticas en tanto aquéllos no adquieran realidad.

Se fortalece la autoridad municipal, la de Madrid, a la que incumbe la ejecución del plan y también la de los Ayuntamientos limítrofes que no se anexionen en relación con el plan general. A este fortalecimiento contribuyé el reconocimiento que a su favor hace la ley de la máxima facultad de expropiar zonas extensas de terreno, de ejecutar los proyectos parciales referentes a las zonas de su término municipal, posibilidad de emitir empréstitos al objeto de llevar a cabo las realizaciones urbanas que le incumben, cobro de impuestos en las condiciones que se señalan y establecimiento y explotación de los servicios interiores de transportes.

Se centra la autoridad del Estado en una representación personal: la del Comisario general.

En apoyo y ayuda del Comisario, existirá la llamada Comisión de Urbanismo, compuesta por un número relativamente corto de personas —limitación que busca la eficacia— y que representan a los organismos oficiales más directamente implicados en el interés de esta empresa. Comisario y Comisión de Urbanismo que quedan reforzados en su capacidad operatoria mediante una subvención del Estado otorgada en especiales condiciones de agilidad de maniobra.

No siguiendo el frecuente trámite de que las innovaciones sean totales, se respetan íntegramente, incorporándolas al plan general, la canalización del Manzanares y urbanización de sus márgenes, que seguirán rigiéndose por su ley constitutiva de 5 de abril de 1943; el plan de construcción de la Ciudad Universitaria y los formulados, dentro de su cometido propio, por la Dirección General de Regiones Devastadas.

Dentro del mismo orden de ideas, se otorga a los propietarios de terrenos comprendidos dentro del plan las mayores facilidades para que contribuyan a la realización del mismo, pudiendo tomar por su cuenta la ejecución de lo que afecte a su propiedad, e incluso asociarse con otros de la misma demarcación al mismo fin y vencer por mayoría de cuotas a propietarios de parcelas inmediatas e inoperantes, los que, en los supuestos de la ley, pueden ser sometidos al régimen de expropiación forzosa.

Se pone orden en el régimen de urbanización de terrenos, se regula su utilización mediante la dotación de servicios indispensables y se pone límite a la especulación de solares.

Se impone en cada caso de expropiación el justo mandato del pago en metálico y al contado, y se facilita la fórmula de la permuta de gran utilidad en caso de terrenos situados especialmente en extrarradio y suburbio.

Se declara asimismo, con justificación que no necesita comentario, que a partir de la publicación de esta ley no podrán realizarse obras que impidan o dificulten la realización del plan general.

Se ordena a la Comisión de Urbanismo que acometa urgentemente la organización de zonas para resolver el problema de viviendas que pueda ocasionar la aplicación de esta ley, y, por último, se desarrolla cuanto hace relación a procedimiento, fiscalización, garantías, facultades de autoridades y organismos o se advierte la necesidad de operar una revisión de las ordenanzas municipales para adecuarlas al nuevo estado de Derecho.

VENTAJAS DE LA NUEVA LEY

La nueva ley, como acaba de verse por la exposición que hemos hecho, obedece fielmente a las directivas que nos muestran la experiencia de lo que antes hemos denominado concierto universal de planes de urbanismo. En ella queda perfectamente ordenado las tres etapas del proceso técnico: plan general, planes parciales y normas transitorias, siendo de observar que incluso por imperio de la base primera puede el Gobierno introducir las modificaciones que se consideren indispensables en el plan general, dándole así una flexibilidad que debe ser consustancial con la naturaleza cambiante de las concepciones urbanísticas.

En ella se conceden facultades máximas de acción a entidades creadas a efectos de realización; se amplían los poderes de administración municipal interesada; se limita el concepto del solar y su especulación; no se desdena, sino que se incorpora la iniciativa privada a la obra de la urbanización y se someten a un mando único las actividades que directa o indirectamente influyen en la empresa a realizar.

El plan general de Ordenación Urbana de Madrid y sus alrededores, que por esta ley se aprueba, es producto de una elaboración lenta y meditada, en el que han intervenido representaciones de cuantos organismos están implicados en la tarea, plan dotado de gran flexibilidad.

Por él se abren la asfixia de la salida de Madrid mediante un régimen de acceso por carretera y ferrocarril, los previstos por los Ministerios de Obras Públicas y del Aire, netamente incorporados al plan, que rompiendo el cerco suburbano penetran en la ciudad, la circundan con dos avenidas o cinturones periféricos, proyectando un sistema perfecto de gran circulación.

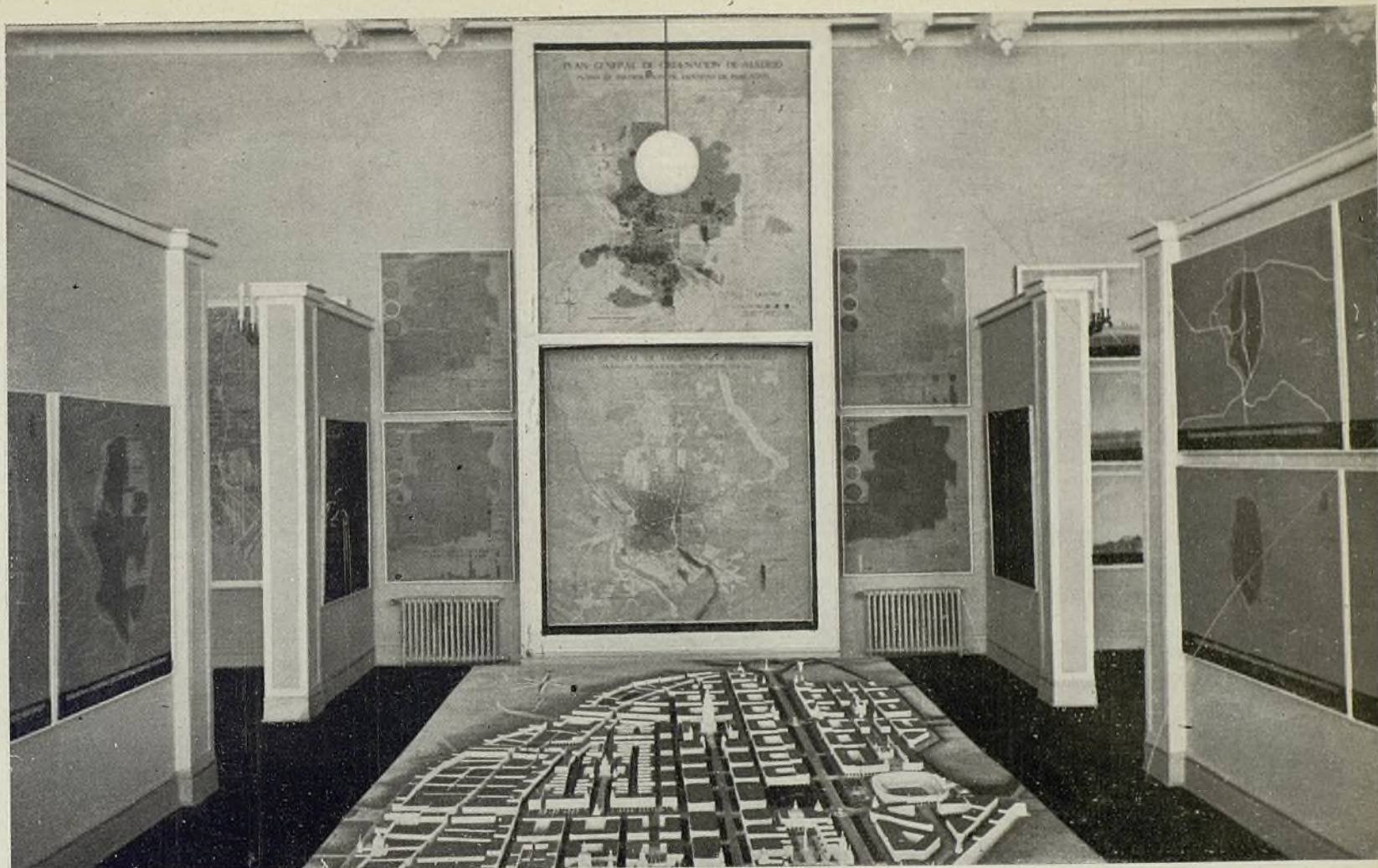
El régimen de zonificación de industrias sitúa y fija en lugares de máxima conveniencia todo lo que en adelante se establezca y pueda trasladarse en cuanto a este género de actividades.

La repoblación forestal, la creación de anillos vegetales y amplias zonas verdes, es un problema perfectamente resuelto por el Ministerio de Agricultura, quedando señaladas las zonas donde se pueden emplazar grandes colonizaciones poniendo en rendimiento útil las vegas, el Manzanares, el Jarama y el Henares. La organización residencial está estudiada y regulada de forma que en ellas puedan tener aplicación unas ordenanzas que acaben con la anarquía de alturas, vuelos y densidades de población.

El mejoramiento de la vivienda se ha enfocado en lucha abierta contra dos procesos lamentables: el social de los suburbios y el sanitario de las viviendas interiores.

La lucha paulatina contra el rendimiento usuario del suelo como solar facilitará la creación de jardines y lugares de recreo y esparcimiento.

Y, por último, la sistematización orgánica de barrios y distritos, dotando a cada uno en forma proporcional de edificios y construcciones públicas, evitará la plaga de barrios dormitorio, dando a la vida de la ciudad un tipismo señero. Con los dos instrumentos que el Gobierno ofrece, ley y plan, si se impone a la obra máxima autoridad y diligencia, si no falla la asistencia oficial y se sabe cortar la lucha de intereses que necesariamente ha de desatarse, con rapidez y justicia, Madrid será lo que nuestro Caudillo quiere, la gran capital de la España mejor, por la que todos trabajamos.



Sala de Exposiciones en los locales de la Comisaría de Ordenación Urbana de Madrid.



Comisión de Urbanismo de Madrid



La Comisión de Urbanismo de Madrid está presidida por el Ilmo. Sr. D. Francisco Prieto-Moreno y Pardo, Director general de Arquitectura. Como Vocales lo integran, por el Ministerio del Ejército, el Excmo. Sr. D. Eduardo Gallego Ramos; en representación del Ministerio de Hacienda, el Ilmo. Sr. Director general de Usos y Consumos, D. Asdrúbal Ferreiro Cid; por el Ministerio de Obras Públicas, el Ilmo. Sr. D. José Luis Escario y Núñez del Pino; por la Secretaría General del Movimiento, D. Lamberto de los Santos Jalón; por la Dirección General de Sanidad, el Excmo. Sr. D. José Alberto Palanca; por la Dirección General de Regiones Devastadas, el Excmo. Sr. D. José Moreno Torres; por la Dirección General de Arquitectura, D. Gaspar Blein Zarazaga; el Gobernador civil de la provincia, Excmo. Sr. D. Carlos Ruiz García; la representación del Ayuntamiento de Madrid está integrada por los Ilmos. Sres. D. Octaviano Alonso de Celis, D. Ignacio de Melgar y Rojas y D. Enrique Martínez Tourné. El Secretario de la Comisión es el Ilmo. Sr. D. Juan Guerrero Ruiz, del Cuerpo Técnico Administrativo del Ministerio de la Gobernación.

En la fotografía que insertamos acompañan a los señores que forman la Comisión de Urbanismo los ilustrísimos Sres. D. Federico Turell Boladeres, Subsecretario de Obras Públicas, que anteriormente formaba parte de la misma como Vocal representante de dicho Departamento, y el Director general de Administración Local, Ilmo. Sr. D. José Fernández Hernando.

FUNCION DE LA COMISARIA GENERAL PARA LA ORDENACION URBANA DE MADRID Y SUS ALREDEDORES

EL año 1939 fué creada la Junta de Reconstrucción de Madrid con la misión de redactar un plan general de ordenación urbana que permitiera la reconstrucción de la capital, dentro de las posibilidades y orientaciones correspondientes a las destrucciones ocasionadas por la guerra y la instauración del Movimiento Nacional.

Cumpliendo su cometido, la Junta de Reconstrucción de Madrid redactó el Plan de Ordenación Urbana, que fué elevado al Gobierno junto con la propuesta de una Ley que aprobara las bases necesarias para que fuera posible la puesta en práctica del plan redactado. La Ley de Bases fué enviada por el Gobierno a las Cortes y aprobada por éstas el 25 de noviembre de 1944. Posteriormente fué promulgada la Ley articulada con fecha 1.º de marzo de 1946.

La Ley de Madrid aprueba el Plan General redactado por la Junta de Reconstrucción y establece la obligación de desarrollarlo mediante la redacción de los planes parciales de ordenación y los proyectos de ejecución de obras. Encomienda la responsabilidad del Plan al Comisario General con categoría de Director General y a una Comisión de Urbanismo, en la que están representados los diferentes servicios ministeriales y municipales que intervienen con mayor intensidad en el problema urbano de Madrid.

LA misión de la Comisaría es la de velar por el cumplimiento y desarrollo del Plan, coordinando los esfuerzos de todos los organismos participan-

tes en él, animando a la realización de aquellos trabajos que se consideren convenientes para su ordenado desarrollo y ejecutando, a defecto de los demás, aquellos que sean más indispensables.

Se comprende fácilmente que para que una gran ciudad se desarrolle de una manera ordenada es indispensable que todos los elementos que intervienen se sujeten a un plan y a una orientación determinados. Pues bien: este principio tan claro se dejaba de cumplir totalmente en el Madrid anterior a 1939, existiendo una verdadera anarquía en la iniciativa y realización de las diferentes obras públicas y privadas. Esto sucedía por tres causas fundamentales: 1.ª, porque el problema urbanístico de Madrid sobrepasa en mucho al del término municipal, dando lugar a que el casco urbano haya quedado rodeado de importantes zonas suburbanas; 2.ª, los Departamentos ministeriales tienen una importancia singular en la capital, tanto por residir en ella como por el programa de obras que realizan, y 3.ª, el Ayuntamiento de Madrid ha estado constantemente desbordado por las anteriores dificultades y por presiones de todo género, sin haber conseguido materializar sus aspiraciones en un plan y en un instrumento legal.

La Ley señala el perímetro de influencia de la Comisaría, que abarca varios términos municipales, y el Plan se desarrolla alrededor del término de Madrid, obligando con igual fuerza a todos los Ayuntamientos. De esta manera la previsión urbanística queda garantizada aun cuando el Ayuntamiento de Madrid proceda con lentitud a la ejecución de su plan de anexiones.

La sola enunciación de las obras en curso llevadas a cabo por los diferentes Departamentos ministeriales hace comprender la necesidad ineludible de que formen parte junto con los demás proyectos de un plan de conjunto. En los últimos tiempos, el Estado ha emprendido en Madrid obras tan destacadas como la Ciudad Universitaria, Investigaciones Científicas, los Nuevos Ministerios, el Ministerio del Aire, la ampliación de casi todos los antiguos edificios ministeriales, los enlaces ferroviarios, con obras de tan pronunciado carácter urbano como el túnel bajo la Avenida del Generalísimo con apeaderos en Recoletos y Nuevos Ministerios, la prolongación de la Avenida del Generalísimo y, en general, las mejoras de accesos a la capital, la reforma de la canalización de las márgenes del Manzanares, los Aeropuertos de Barajas y Torrejón, nuevos acuartelamientos importantes, las obras de reconstrucción encomendadas a la Dirección General de Regiones Devastadas, los bloques de viviendas que se realizan bajo la tutela y protección de la Obra Sindical del Hogar y el Instituto Nacional de la Vivienda, y una serie de obras de menor volumen que, desparrramadas en la ciudad, realizan todos los Departamentos.

Es evidente que muchas de estas obras guardan entre sí y con el resto de la ciudad conexiones especiales que deben ser previstas de alguna manera, y es también clara la imposibilidad de prever con detalle la inclusión de todos y cada uno de los problemas que los diferentes organismos han de plantear. De aquí la necesidad del establecimiento de un plan y de que éste tenga una cierta elasticidad, y, en consecuencia, la justificación de un organismo con autoridad suficiente para hacer cumplir el Plan a todas las entidades, tanto oficiales como particulares, con facultad para estas resoluciones y propuesta de aquellas modificaciones a los planes generales y particulares que las circunstancias vayan aconsejando como necesarias.

EN muchos casos la labor de un determinado departamento o de una empresa debe ir acompañada de labores complementarias de otros organismos y resulta necesario despertar en ellos el

estímulo necesario para que preparen trabajos que pudiendo no ser urgentes, vistos desde un compar-timiento, lo sean desde un plano superior de bien general. Para ello, el Comisario, con la facultad de recurrir a los diferentes Departamentos, puede obligar a la redacción de proyectos que interesen a la ordenación urbana general.

La situación de la Comisaría sería seguramente ineficaz si la Ley le hubiera dejado con las facultades expuestas correspondientes a un deseo de coordinación y de animación, ya que en su mayoría son restrictivas y susceptibles de ser malogradas por una resistencia pasiva. Al objeto de que la posición de la Comisaría sea más sólida y pueda realizar una labor de previsión y de ayuda y colaboración prácticas a las diferentes iniciativas interesadas, y pueda al mismo tiempo realizar aquellos trabajos que no correspondan específicamente a ningún otro organismo, o se realicen penosamente por las dificultades propias de las circunstancias que puedan atravesar los diferentes organismos, especialmente los Ayuntamientos, la Ley concede a la Comisaría una subvención de 25.000.000 anuales durante veinte años con la facultad de poder emitir un empréstito con esta garantía, si así fuera necesario, para la más rápida realización de los objetivos que le han sido encomendados.

Otra característica interesante de la Ley es el reconocimiento que se hace a las Asociaciones de Propietarios para la realización de proyectos y el establecimiento de unas bases justas en materia de expropiaciones, pues no se puede olvidar que, a pesar del gran volumen que la edificación oficial adquiere en la capital, es todavía mucho mayor la aportación de los particulares.

Entre las funciones de la Comisaría, una de las más importantes habrá de ser contribuir a que las empresas serias de carácter privado tengan la posibilidad de plantear sus iniciativas armonizando su interés privado con la colaboración al desarrollo del Plan.

EXPUESTAS anteriormente con carácter esquemático las funciones esenciales que la Ley confiere a la Comisaría, vamos a señalar a continuación

la fisonomía que va adquiriendo el nuevo organismo en virtud de su funcionamiento en aplicación de las facultades expuestas.

Promulgada la Ley de Bases en noviembre de 1944, se nombraron el Comisario y los miembros de la Comisión sin esperar la promulgación de la Ley articulada, comenzando seguidamente las reuniones periódicas de la Comisión. Como norma, ésta se reúne semanalmente y lleva, por tanto, cerca de tres años de funcionamiento. La primera labor realizada ha sido la redacción del Reglamento, que todavía no está aprobado.

Desde el comienzo son numerosos los casos de consulta que se refieren tanto a proyectos particulares como a proyectos oficiales, que han de ser atendidos para obtener una interpretación completa y una modificación, en su caso, de las circunstancias señaladas en el Plan y en sus normas.

En tanto que los diferentes proyectos parciales que han de constituir el desarrollo del Plan general no se hallen redactados y aprobados, se comprende fácilmente que la ordenación urbana de Madrid está todavía en período de desarrollo. La incomodidad de esta situación ha sido aliviada grandemente por la publicación de las Ordenanzas de edificación que corresponden al Plan y por la redacción de algunos proyectos parciales más importantes. La Oficina Técnica de la Comisaría ha redactado los proyectos parciales correspondientes al sector de la prolongación de la Avenida del Generalísimo, al de la prolongación de General Mola, término municipal de Canillejas, de los que el primero fué aprobado en Consejo de Ministros y el segundo ha sido elevado recientemente para su aprobación. De esta manera cuenta con una aprobación definitiva toda la ordenación Norte, entre los términos municipales de Madrid y Chamartín de la Rosa, limitada al Este por el Arroyo del Abroñigal y al Oeste por las barriadas de Cuatro Caminos y Tetuán de las Victorias. Estos proyectos han sido examinados por la Comisión en grado de anteproyectos y desarrollados a continuación conforme a las orientaciones y observaciones de la Comisión, formuladas por la misma y sometidas posteriormente a información pública, corrigiéndose con las modificaciones que se ha considerado justo

atender ante las reclamaciones de los interesados. Al mismo tiempo se van aprobando las modificaciones de tipo parcial de menos importancia que presenta el Ayuntamiento de Madrid, y los que se estudian por la Oficina Técnica para resolver los problemas acuciantes que constantemente se presentan tanto por iniciativa oficial como privada. Así han sido aprobados proyectos como los de ordenación del Paseo de Rosales, redactado por la Oficina Técnica; los anteproyectos que la Jefatura de Obras Públicas ha presentado de los diversos accesos a la capital como desarrollo o modificación de los proyectos en el Plan general. El Ayuntamiento de Madrid ha redactado proyectos tan interesantes como la Ordenación de Vallehermoso, el Paseo de Onésimo Redondo, diversas plazas o ensanches y numerosos casos especiales que plantea la iniciativa particular, como exención de las Ordenanzas aprobadas, especialmente en lo que se refiere a concesión de alturas en edificios comerciales en el centro de la ciudad.

ENTRE las iniciativas privadas destacan por su volumen los proyectos de algunas sociedades inmobiliarias que abarcan programas de urbanización y edificación que si se realizan conforme a los propósitos expuestos suponen una colaboración de mucha importancia para el desenvolvimiento de Madrid conforme al Plan. Entre éstos figuran el poblado satélite Nuevo Madrid, en la vecindad del Aeropuerto de Barajas; el de La Moraleja, en la carretera de Madrid a Irún por Alcobendas; el de la Florida, en El Plantío, sobre terrenos segregados del Monte del Pardo, y barriadas más próximas a la población, como la Colonia del Niño Jesús, de Urbis; la Colonia de Martosan, en la carretera de Extremadura, y la de la Vacesa, en la carretera de Aragón.

Las relaciones de coordinación más constantes e importantes son las que la Comisaría sostiene con el Ayuntamiento de Madrid y con la Jefatura de Obras Públicas, pudiéndose afirmar que existe en todo momento un perfecto acuerdo en todos los objetivos fundamentales que atañen al desarro-

llo del Plan. Ultimamente, el Ayuntamiento de Madrid ha redactado las Ordenanzas municipales de edificación siguiendo la trayectoria señalada en las Ordenanzas del Plan, incorporándose su labor orientadora y fiscalizadora de la edificación privada a los objetivos del Plan.

La coordinación con estos organismos a través de la Comisión y de los técnicos de las diferentes oficinas es tan intensa y armónica que puede calificarse de verdadera colaboración. Ultimamente se ha tomado contacto directo con el Ministerio de Agricultura con el objeto de iniciar una colaboración igualmente estrecha para realizar una labor amplia en materia de repoblación forestal.

DESDE el año 1946 la Comisión ha comenzado a recibir la subvención de 25.000.000 anuales. En un principio, y en tanto se proyectara un plan orgánico de actuación, la consignación se ha invertido íntegramente en la iniciación de obras de urbanización en los suburbios de Madrid, habiéndose puesto los trabajos en plena marcha en cuatro sectores diferentes: Ventilla, Cuatro Caminos, Quintana y Pueblo Nuevo (estos últimos en la carretera de Aragón). De la forma y propósitos que se siguen en estas obras se dará cuenta en artículos especiales destinados a tratar del problema de suburbios, tan importante en el futuro Madrid, y a ir dando cuenta de las sucesivas obras que emprenda la Comisaría.

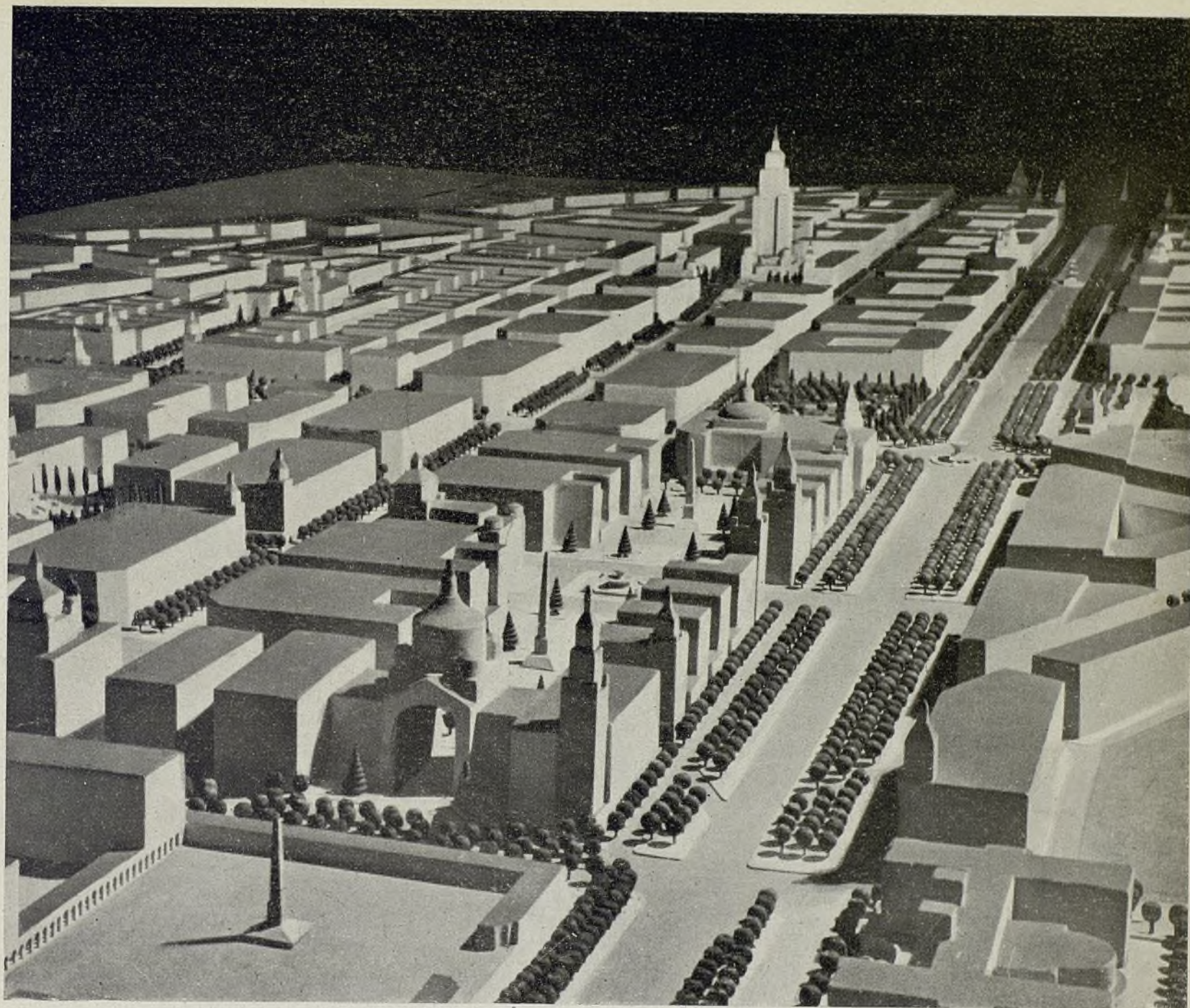
En lo sucesivo, las próximas consignaciones se invertirán orientadas esencialmente a la resolución de grandes problemas de carácter general: el problema de la ordenación de los suburbios, la lucha contra la especulación de terrenos mediante la preparación de solares adecuados y la creación de espacios verdes públicos mediante la adquisición de terrenos y su repoblación forestal. Junto a estos tres grandes objetivos, que son los que han de hacer posible la realización del Plan y garantizar su estructura, se atenderá en la proporción que las circunstancias aconsejen a objetivos de capitalidad y a ayudar a la Jefatura de Obras Públicas en su labor de realización de los accesos.

Estimándose que es del mayor interés activar la realización de estos objetivos y especialmente comenzar con impulso apreciable, se está procediendo a la labor preparatoria de un empréstito de 250.000.000, que permita dar un paso sustancial en un plazo de cinco años.

Un tema de especial preocupación, por la gran repercusión que tiene en el porvenir de la ciudad, es la urbanización del sector de la prolongación de la Avenida del Generalísimo, cuyo proyecto, como se ha dicho anteriormente, está aprobado en Consejo de Ministros y cuya ejecución es una pieza fundamental del Plan. Las circunstancias especiales que concurren en este sector han hecho necesario el estudio de una reglamentación que garantice la ejecución ordenada de forma que puedan armonizarse los intereses de los propietarios con la supresión de la especulación sobre el suelo y el mantenimiento de las condiciones urbanísticas y estéticas del proyecto. El estudio de estas normas, así como el de las correspondientes a la enajenación de los solares resultantes, la posibilidad de realizar permutas de terrenos y otra serie de problemas de tipo mixto jurídico y técnico, son temas sobre los que actualmente trabaja la Comisión y su resolución irá constituyendo el cuerpo legal sobre el que ha de fundamentarse el futuro urbanístico de Madrid.

Como puede verse, la labor urbanística encomendada a la Comisaría es amplia y compleja. En el breve período de dos años se hallan organizados los servicios necesarios y puede decirse que han entrado en juego todos los temas y posibilidades planteados en la Ley de Madrid a través de unos años en los que los problemas presentados han sido de extraordinaria intensidad y variedad debido a la creación de gran número de Sociedades Inmobiliarias, al incremento de la construcción privada y a la densidad de obras oficiales.

De esta manera la labor de coordinación de esfuerzos por mantener un clima de fe y adelantarse en la realización a las iniciativas particulares resulta muy clara y de importancia fundamental en los próximos diez años, que han de ser decisivos en el desarrollo urbanístico de Madrid.



URBANIZACION DEL SECTOR DE LA PROLONGACION DE LA AVENIDA DEL GENERALISIMO

A propuesta del Ministro de la Gobernación fué aprobado un Decreto por el que se dictan normas para la urbanización del sector de la prolongación de la Avenida del Generalísimo. Con esta medida se sirve en uno de sus más principales aspectos el ensanche de Madrid, aspiración por la que se ha luchado durante el último cuarto de siglo.

El concurso internacional de proyectos para la ordenación urbana de Madrid verificado en 1929 giró en torno a esta preocupación. No sólo estas importantes obras, sino todo cuanto concierne al engrandecimiento de Madrid se halla contenido en la Ley de Bases para la Ordenación Urbana de la Villa de 1944, ampliada y desarrollada después en la de 1946.

Con este propósito se sirve no tan sólo un designio político de la máxima importancia en cuanto se refiere al engrandecimiento de la capital de la Nación, sino que además se construyen unas importantes avenidas, en cuyo torno han de surgir nuevos centros comerciales e importantes barrios residenciales.

Un riguroso estudio de la materia permite conjugar legítimamente los intereses de los particulares con los del Municipio, y todos ellos puestos al servicio del superior interés del Gran Madrid. Las normas establecidas, aparte de impedir con máxima energía toda ilícita especulación en materia de solares, estimula y facilita la urbanización rápida e igualmente la rápida construcción de los edificios de estas grandes avenidas, que han de ser en su día orgullo del progreso urbanístico de la Villa.



Fotoplano de Madrid con el recinto que comprende el Plan de ordenación de la prolongación de la Avenida del Generalísimo.

Los Enlaces Ferroviarios de Madrid

por José Luis Escario, representante del Ministerio de Obras Públicas en la Comisión de Urbanismo de Madrid.

Cuando una ciudad alcanza cierto tamaño, el problema de sus accesos terrestres adquiere excepcional importancia desde el punto de vista de su desarrollo urbano, porque la población precisa un gran volumen de mercancías para su vida diaria, que vienen del exterior, y a ella llegan y de ella salen masas grandes de viajeros; la distribución imperfecta de los accesos ferroviarios produce una aglomeración importante de tráfico en pocas vías, que tienen que distribuirlo en el casco urbano, y ello causa un encarecimiento de las mercancías, que, obligadas a largos recorridos por vías congestionadas, ven recargado el precio de su distribución en la ciudad; lo mismo sucede con los viajeros, que, teniendo que salir y llegar en pocos puntos, han de sufrir las molestias de las grandes aglomeraciones y recorrer a través de la población largas distancias para llegar a la estación o a su domicilio.

Es necesario que mercancías y viajeros queden lo más cerca posible de su destino, por economía y por ordenación urbanística. Por otra parte, es imprescindible que los vagones de mercancías y viajeros que no necesitan detenerse en la ciudad puedan *pasar* por la población lo más rápidamente posible y con la menor molestia. Por eso todas las grandes capitales, Londres, Berlín y París, se han preocupado de ordenar el acceso y enlace de sus ferrocarriles como complemento de su eficaz ordenación urbana.

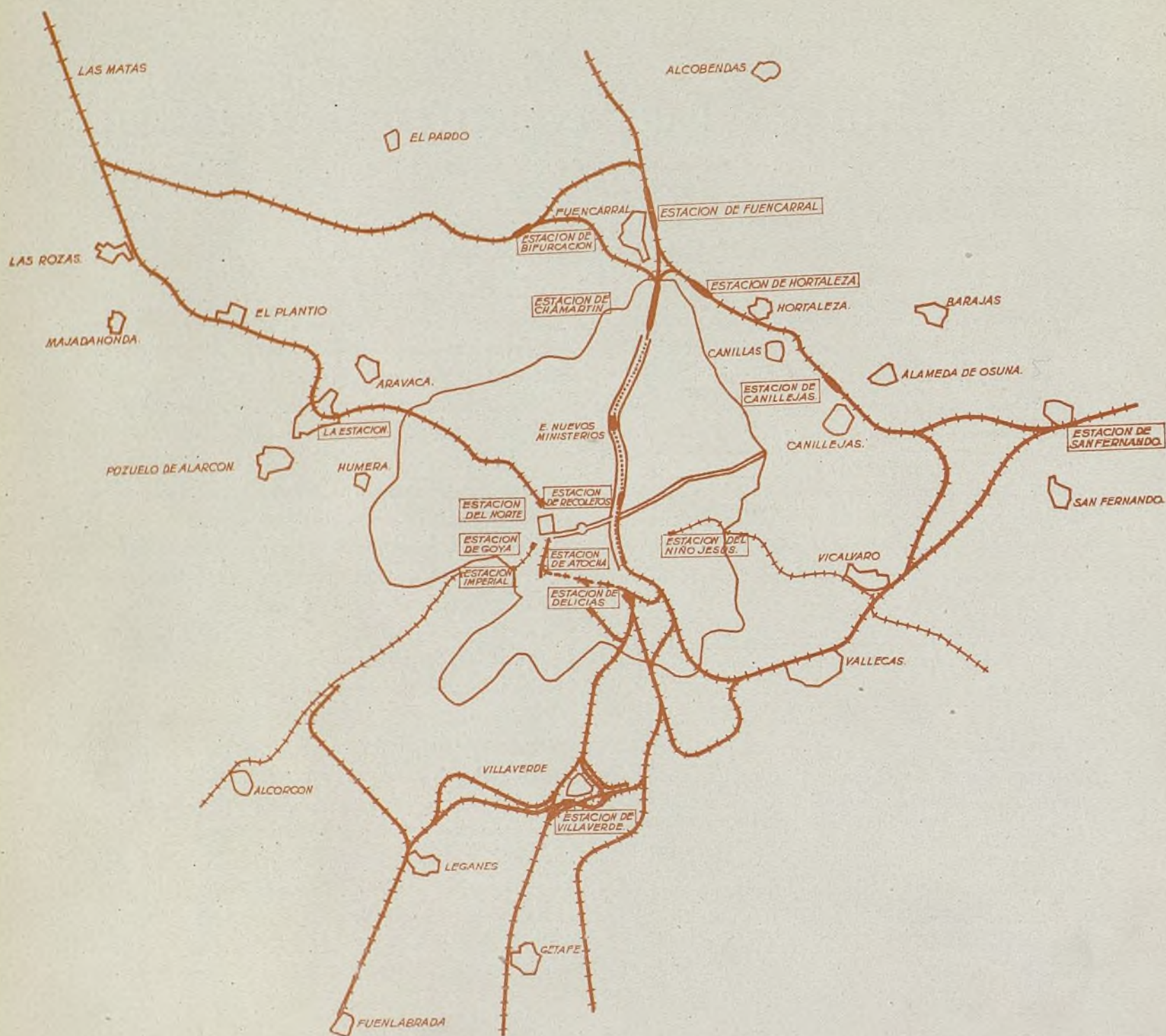
El sistema ferroviario de Madrid tiene la llegada de sus líneas principales por las estaciones del Norte, Atocha y Delicias, situadas todas ellas al Suroeste de la ciudad.

Las diferentes líneas están unidas por un ramal

de empalme que en su centro tiene la estación Imperial, dedicada exclusivamente al servicio de mercancías; pero los viajeros no pueden, cómoda y normalmente, pasar de una línea a otra, y las mercancías llegan y salen de la capital por un solo punto, que además está situado en la parte baja de la ciudad. El ferrocarril directo de Madrid-Burgos, casi terminado, tendrá su llegada por el Norte, con su estación principal en Chamartín, pero hubiera quedado aislado si no hubiese sido por el proyectado sistema de enlaces.

La necesidad de resolver este problema era sentida desde hace mucho tiempo: ya en 1917 se publicó un trabajo sobre la conveniencia de unir las líneas del Norte y M. Z. A., entonces empresas independientes; en 1926, al incluir en el plan de urgente construcción el ferrocarril Madrid-Burgos, con estación propia en Chamartín, después de amplios estudios se planteaba como necesidad apremiante su enlace con las demás líneas; a resolver este problema tendía el ferrocarril de cintura incluido asimismo en el plan. En 1932 se estudió el problema en su conjunto y se inició a gran ritmo la construcción del enlace directo.

El proyecto total está formado por una línea de cintura que, partiendo de Las Matas, inmediatamente después de la estación de clasificación, y atravesando el monte de El Pardo, va a empalmar en Fuencarral y Chamartín con la línea directa Madrid-Burgos; en Fuencarral se proyecta una importante estación de clasificación de mercancías y en Chamartín la terminal de viajeros y mercancías que servirá a la zona Norte, mientras la actual estación Imperial limitará su influencia a la zona Sur. De la estación de Fuencarral partirá una



Plan general de los Enlaces Ferroviarios de Madrid.

línea de enlace por el Nordeste, que con estaciones en Hortaleza y Canillejas va a unir en San Fernando y Vicálvaro con la línea de Madrid a Zaragoza y Barcelona; quedará así cerrado el anillo ferroviario de la capital, que, por lo que a mercancías se refiere, estará servida por una serie de estaciones, repartidas con uniformidad a su alrededor,

que permitirán su distribución con el menor recorrido. El conjunto de este sistema periférico se completa con los llamados enlaces de Villaverde, hoy en construcción, que tienen por finalidad permitir que las líneas de Portugal y Ciudad Real puedan entrar indistintamente en las estaciones de Delicias o Atocha, y como las líneas de Ciu-

dad Real y Alicante tienen hoy ya comunicación directa con las de Barcelona, y con las obras de enlace de Villaverde lo tendrán las de Portugal, todas las líneas afluentes a la capital quedan perfectamente conectadas entre sí.

Este enlace, como hemos dicho, principalmente para el servicio de mercancías, es, a nuestro juicio, de importancia indiscutiblemente mayor, como servicio urbano, que el túnel de enlace que une Chamartín con Atocha; es menos espectacular y el público percibe menos su eficacia, pero examinando el plano podrá el lector comprender que desde el doble punto de vista ferroviario —fácil circulación de tránsito Norte-Sur— y urbanístico —buena distribución de las mercancías alrededor de la capital— tendrá una trascendental importancia, permitiendo una lógica repartición de las zonas industriales, hoy concentradas exclusivamente en los alrededores de Villaverde, donde ya es difícil encontrar, aun a precios altísimos, los terrenos necesarios para una nueva industria.

El enlace transversal Norte-Sur desde la estación de Chamartín, llegada de la línea del Norte, directo Madrid-Burgos, a la estación de Atocha, es lo que el público madrileño conoce como enlace ferroviario: servirá para viajeros exclusivamente, que podrán detenerse o tomar los trenes en las estaciones de Atocha, Recoletos, Nuevos Ministerios o Chamartín; todo el trazado de esta línea se desarrolla en túnel desde Chamartín a Atocha, con una longitud total de 7.500 metros.

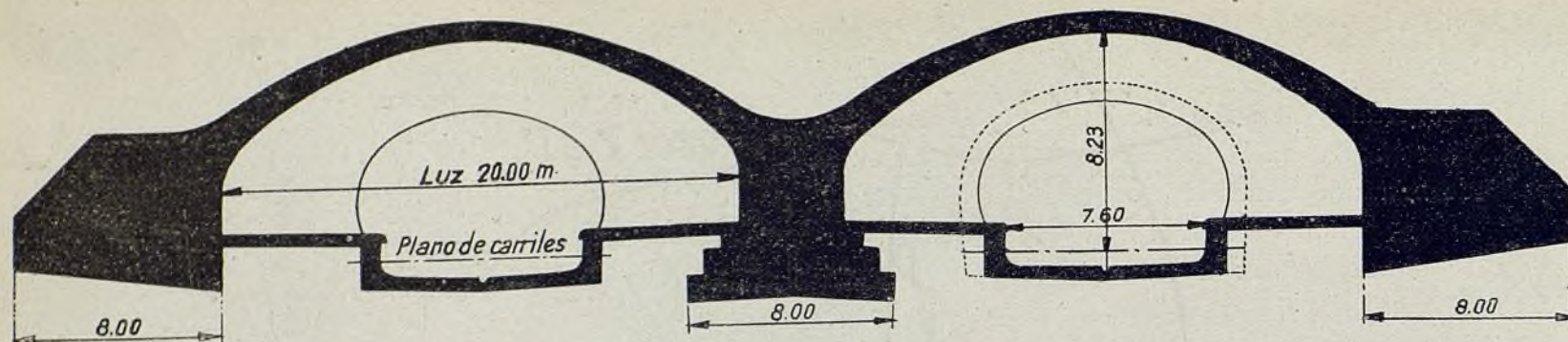
La sección permite el establecimiento de doble vía; la tracción habrá de ser eléctrica. La utilidad de esta línea de enlace ha sido muy discutida; las obras, que comenzaron en 1932, han estado detenidas largos períodos de tiempo, y con excepción del de iniciación, el ritmo de su realización ha sido muy lento; actualmente el túnel está totalmente terminado, desde Chamartín hasta la calle de Alcalá Galiano, y desde la plaza de Castelar hasta el Jardín Botánico; quedan por terminar los trozos desde la calle de Alcalá Galiano a Castelar, que se ha iniciado hace poco, y el empalme desde la calle del Gobernador hasta la estación de Atocha.

En la construcción de esta línea se ha trope-

Anteproyecto de reforma del túnel de los Enlaces Ferroviarios de Madrid.

Ayuntamiento de Madrid





Sección de la Estación de los Nuevos Ministerios.

zado, con dificultades por desarrollarse toda ella por la vaguada que forma la Avenida del Generalísimo y el Paseo del Prado; en el tramo actualmente en construcción de la Plaza de Castelar y Paseo de Calvo Sotelo, las dificultades son especialmente importantes, no sólo por la naturaleza del terreno, arena fina con gran cantidad de agua, sino también por la serie de servicios que a su paso atraviesa; todas ellas se van venciendo poco a poco y es de esperar que en plazo relativamente corto la totalidad de la línea pueda quedar terminada.

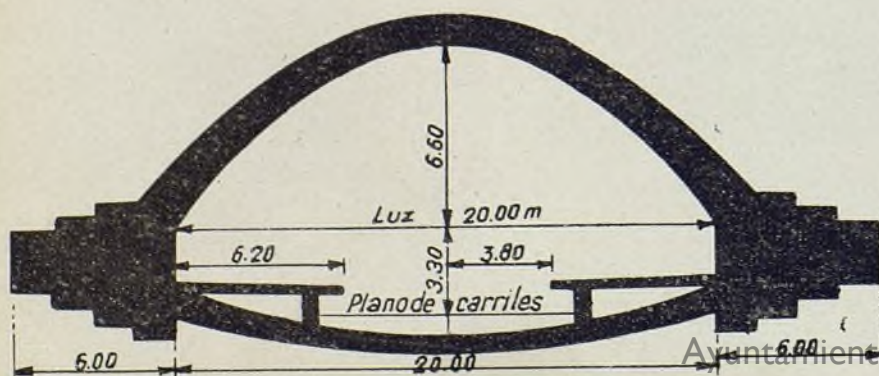
Iniciado este empalme un poco alegremente, se antepuso a la línea fundamental de circunvalación: los Gobiernos posteriores al de la República que emprendió las obras, las continuaron con poco entusiasmo, ya que lógicamente no había más remedio que terminarlas: producirán una indudable comodidad al público, que tendrá diferentes puntos de llegada y salida de Madrid, evitando las grandes concentraciones y reduciendo la distancia desde la estación a su punto de destino, pero no tendrá la trascendencia, para el desarrollo de la capital, que indudablemente ofrece la línea de cintura: las obras de esta última se encuentran prácticamente terminadas, por cuanto se refiere a explanación y obras de fábrica en el tramo de la línea que unirá Las Matas con Fuencarral;

la línea de empalme del ramal de mercancías tiene las obras en curso de ejecución, aunque más retrasadas; del resto están estudiados los proyectos, pero no se han iniciado las obras.

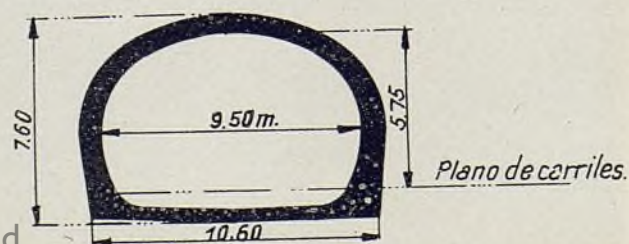
Desde el punto de vista urbanístico tiene importancia indudable el emplazamiento de la estación de Chamartín y sus características; situada en zona opuesta a las actuales, ha de prestar a la capital un servicio extraordinario; sus vías de acceso, numerosas y amplias, darán vida a una zona de porvenir inmediato; la comprendida entre la prolongación de la calle del General Mola y la de la Avenida del Generalísimo, que proporcionará a la capital probabilidades insospechadas, si como es propósito en la Comisión de Urbanismo y el Ayuntamiento se cuida con preferente atención de la regulación de su desenvolvimiento; la estación, con kilómetro y medio de largo y medio kilómetro de ancho, para viajeros y mercancías, tendrá posibilidad de prestar un servicio muy superior a las estaciones actuales, porque ha sido proyectada con la máxima ambición.

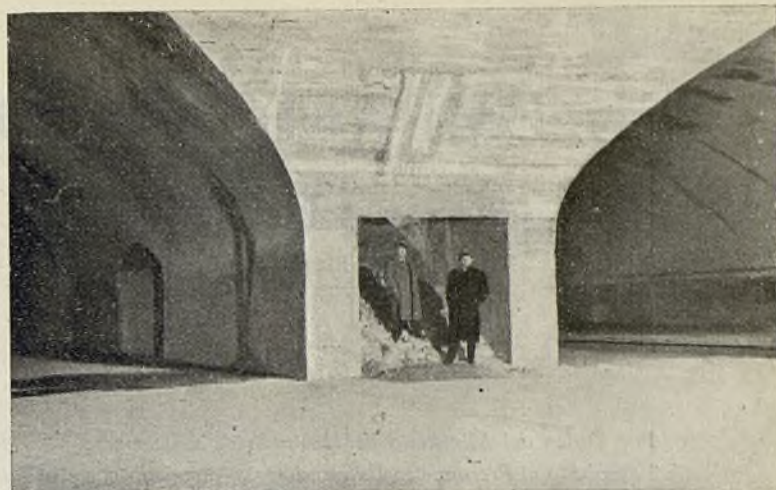
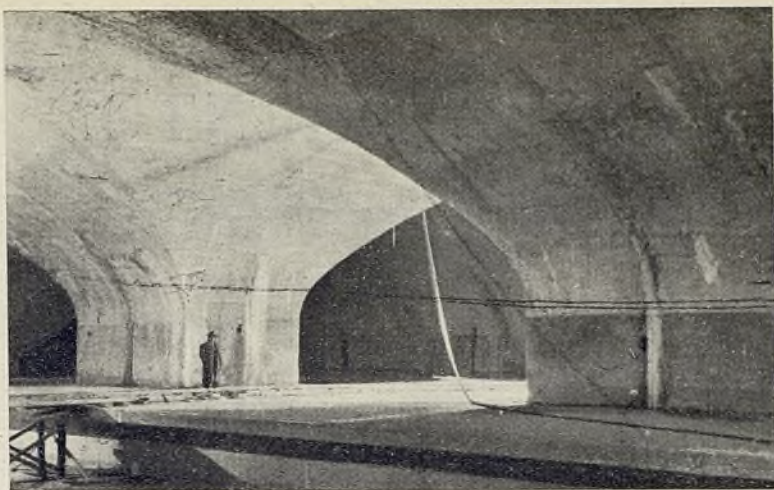
La estación de los Ministerios, que está situada entre los edificios y sus arquerías, es subterránea, con dos bóvedas gemelas de 20 metros de luz por 320 metros de largo, con cuatro andenes de 6 metros de anchura; como está situada en la línea subterránea de enlace directo, sólo servirá para via-

Sección del Apeadero de Recoletos.



Sección del túnel normal.





Interior de la Estación de los Nuevos Ministerios.

jeros; en su construcción ha habido que vencer grandes dificultades técnicas, que se han superado con acierto y entusiasmo; está terminada prácticamente; para viajeros servirá a una zona cuya importancia puede apreciar el lector al examinar el plano.

La estación de Recoletos será un simple apeadero del tipo del de Gracia en Barcelona.

La estación de Atocha, final del enlace, está todavía sin proyectar de modo definitivo; el problema no es sencillo, pues en aquella zona existen en el subsuelo dificultades por los servicios existentes, Metro —con sus carriles al mismo nivel que los del ferrocarril actual—, galería del Canal de Isabel II, colectores etc., aparte de los edificios y conjunto de la glorieta; se han estudia-

do diferentes anteproyectos, algunos de ellos con soluciones, a nuestro juicio, muy acertadas.

En resumen, los enlaces ferroviarios de Madrid, proyectados con ambición y visión conjunta del problema urbano y del propiamente ferroviario, están en marcha; tienen una trascendental importancia para el ordenado desarrollo de la capital.

Una vez puesto en servicio el ferrocarril directo Madrid-Burgos, con su magnífica estación en Chamartín, y enlazada ésta por la línea de circunvalación con la actual de Norte y la de Barcelona, tendrá la capital una ordenación ferroviaria que permitirá el desenvolvimiento urbano que con tanto vigor se ha iniciado después de nuestra guerra.

Estación de Chamartín y sus accesos.



EL EMPRESTITO DEL AYUNTAMIENTO DE MADRID EN 1948

Por Orden del Ministerio de Hacienda de 4 de marzo de 1946 fué aprobado el Presupuesto Extraordinario formulado por el Ayuntamiento de Madrid en 1946 por la suma de 1.385.000 de pesetas.

En sesión del Ayuntamiento Pleno celebrada el día 9 de mayo de 1947, bajo la presidencia del Excmo. Sr. D. José Moreno Torres, fué aprobado el Plan de Obras y Gastos correspondiente a la primera etapa de desarrollo de dicho Presupuesto Extraordinario, que abarca desde la fecha de su aprobación hasta el 31 de diciembre de 1948. El Plan, preparado por la Alcaldía de acuerdo con los distintos Servicios Técnicos, atiende a las múltiples necesidades a que ha de hacer frente el Ayuntamiento para situar a Madrid a la altura y decoro que le corresponde por su calidad de capital de la Nación, cifrándose el importe de esta primera etapa en 408.000.000 de pesetas, cantidad inferior a la que resultaría de aplicar a todas las partidas el coeficiente del tercio que le correspondería si se desarrolla el Presupuesto Extraordinario en el plazo de seis años previsto en el mismo.

Vamos a consignar, a continuación, algunas de las partidas principales dedicadas al mejoramiento y dotación de diversos Servicios municipales:

Servicio contra Incendios; se consignan 3.000.000 de pesetas para atender a las necesidades más perentorias y adquisición de material urgente.

Alumbrado, Servicios eléctricos y mecánicos; se consignan 12.000.000 de pesetas para atender a la instalación de alumbrado en las nuevas zonas que se proyecta urbanizar, así como a la mejora y modificación del existente en la zona del Ensanche y del Extrarradio.

Mercados y puestos públicos; se consigna la cantidad de 8.000.000 de pesetas para llevar a cabo la ampliación de los Mercados de Pardiñas y de la Prosperidad.

Servicios de aguas potables y residuales, galerías, evacuatorios, piscinas y baños públicos; se dedican a este capítulo 30.000.000 de pesetas, pudiendo citar como obras que se proyecta realizar, con cargo a esta partida, las siguientes: Piscina pública en el Parque del Oeste, 5.000.000 de pesetas. Idem id., en Vallehermoso, 6.000.000 de pesetas. Colector general de la Castellana, 12.000.000 de pesetas. Obras de alcantarillado, 7.000.000 de pesetas. Para obras de saneamiento de Chamartín y Carabanchel Alto y Bajo se consignan 4.000.000 de pesetas.

Para limpieza de la vía pública, adquisición de material móvil, etc., se consignan 4.000.000 de pesetas.

Para ampliación del Cementerio de Nuestra Señora de la Almudena se dedican 4.000.000 de pesetas.

Para iniciar las obras de construcción de un edificio destinado a Laboratorio Municipal de Higiene se consignan 3.000.000 de pesetas.

A la urbanización de los suburbios madrileños se dedican 500.000 pesetas, cantidad equivalente al 25 por 100 de la consignación total del Presupuesto Extraordinario para esta finalidad.

Para la construcción de un edificio destinado a Parque de mendigos se consignan 2.000.000 de pesetas.

Para adquisición de viviendas o construcción de las mismas, 50.000.000 de pesetas.

Para adquisición de edificios para escuelas y construcción de grupos escolares, 12.000.000 de pesetas.

Para instalación y mobiliario de grupos escolares, 1.500.000 pesetas.

Para ampliación del Colegio Municipal de San Ildefonso y del Asilo de Alcalá de Henares, 3.500.000 pesetas.

Para instituciones culturales y construcción de un teatro al aire libre en el Retiro, 6.000.000 de pesetas.

Para campos de deportes y de juegos infantiles, 1.000.000 de pesetas.

Para construcción y ampliación de edificios destinados a Tenencias de Alcaldía, Casas de Socorro y otros Servicios municipales, 22.500.000 pesetas.

Para adquisición de terrenos e inmuebles con fines urbanísticos, 55.000.000 de pesetas.

Para obras de urbanización y vías públicas del Término municipal, 66.000.000 de pesetas.

Para urbanización de Chamartín de la Rosa y los dos Carabanchales, 10.000.000 de pesetas.

Para liquidación del convenio con la Sociedad Madrileña de Tranvías, 76.000.000 de pesetas.

Para las obras del ferrocarril suburbano, 5.000.000 de pesetas.

Para la construcción del Aeropuerto de Carabanchel Alto, 3.000.000 de pesetas.

Para creación de parques suburbanos y zonas verdes en el casco urbano, 8.000.000 de pesetas.

Para iniciar las obras de la Exposición Universal de Madrid, en 1954, 2.000.000 de pesetas.

En sesión celebrada por el Ayuntamiento Pleno el día 21 de enero de 1948 se dió cuenta de una Orden del Ministerio de Hacienda de 15 del mismo mes, por la que se concede al Ayuntamiento de Madrid la autorización necesaria para emitir Deuda pública municipal, denominada Empréstito Villa de Madrid 1946, por un capital nominal de 408.000.000 de pesetas, en títulos al portador, con un interés anual del 4 por 100, amortizable en cuarenta y cinco años, a iniciar en el año 1953, con destino a la ejecución del Plan para la primera etapa del desarrollo del Presupuesto Extraordinario de 1946, aprobado por Orden del Ministerio de Hacienda de 12 de agosto de 1946.

Señalada para el día 29 de enero la emisión de dicho Empréstito, al tipo de 97 por 100, fué suscrita en su totalidad en la suscripción pública verificada a través del Banco de España y de la Banca privada de Madrid.

ORDENACION GENERAL DE SUBURBIOS

Pocos problemas habrán despertado una preocupación más profunda y constante que la suscitada en Madrid a partir del Movimiento en relación con la situación de sus suburbios. El anhelo de justicia social y el deseo de redimir las esferas más humildes de nuestros trabajadores, ha creado un ambiente muy denso para que se termine de una vez con un problema que se considera deprimente y peligroso. Sin embargo, hoy por hoy, no se ha dado todavía un paso sustancial para resolver esta cuestión.

Esto es debido a la extraordinaria amplitud y complejidad social que encierra y que únicamente podrá ser dominada por una labor sostenida durante muchísimos años, en colaboración de sectores sociales diferentes, mediante la inversión de sumas elevadísimas. De momento, es evidente que lo necesario es crear una conciencia sobre la naturaleza del problema y señalar el camino que hay que emprender para su resolución; luego hay que activar las diferentes iniciativas para que se vayan formando núcleos saneados suficientemente importantes, con el objeto de que puedan ser base de una gran acción conjunta posterior que, decididamente, liquide la situación.

Para dar a conocer la amplitud del problema conviene examinar las dos grandes dimensiones en que se desarrolla: su naturaleza y su volumen. Su naturaleza obedece a una triple raíz: urbanística, económico-social y espiritual. La urbanística corresponde a las miserables condiciones de las viviendas y de los servicios urbanos y a la anarquía con que han surgido los diferentes barrios. La económico-social se debe al elevado porcentaje de familias que viven sin profesión conocida o cumpliendo trabajos rudimentarios. La espiritual, al abandono de muchos años en medio de una

propaganda social que ha dejado a las gentes sin fe y sin esperanza en la resolución normal de sus problemas.

Del volumen de los suburbios se puede juzgar calculando que, alrededor de la ciudad existen unos treinta núcleos suburbanos cuya población media está comprendida entre los 10 y 20.000 habitantes. La cuestión se centra, por tanto, en conseguir que treinta núcleos anárquicos se conviertan en otros tantos barrios o pueblos incorporados a la ciudad en un ambiente sano, limpio y agradable, donde la vida urbana pueda ser humana y popular. Para ello es indispensable que cuenten con medios de trabajo para que la suma de las economías familiares permita sostener un nivel de vida, todo lo modesta que se quiera, pero digna, incorporada a la economía general de la ciudad y que cuente asimismo con medios de educación para que en un ambiente social cristiano se puedan sobrellevar las dificultades de la vida con un espíritu superior al exclusivamente materialista.

Ninguno de los tres aspectos citados, actuando por separado, desembocará en una solución, siendo preciso que la actuación sea conjunta desde los tres diferentes campos sociales. En la actualidad, el esfuerzo más importante se está llevando a cabo en el terreno espiritual, en el que la Iglesia ha creado un gran número de parroquias suburbanas. El esfuerzo abnegado de sacerdotes y religiosos que trabajan con espíritu misional va dando brillantes resultados de tipo espiritual en plazos relativamente cortos. La labor de la Iglesia es acompañada de una asistencia social que recoge a los niños, asiste a los enfermos y trata en algunos casos de formar grupos profesionales que puedan apartar a las gentes de trabajos tan miserables como "la busca", que consiste en recoger entre lo desechado

por los demás, en basuras y escombros, aquello que todavía pueda ser cotizado y obtener así unos jornales misérrimos. La única ventaja de esta profesión es la facilidad con que a ella pueden dedicarse mujeres y niños.

La petición más constante de los párrocos es la de viviendas y la del adecentamiento de las calles de más tránsito para su posible utilización en los días más crueles del invierno. Vivienda y urbanización suponen cifras astronómicas de desembolso y un resultado dudoso en el caso en que se efectuara al margen de las posibilidades presupuestarias familiares y del esfuerzo y cariño de los propios habitantes. Para poder ligar la ayuda oficial a un estímulo propio es de todo punto necesario aunar el esfuerzo urbanístico con el desenvolvimiento económico, elevando, al mismo tiempo que las mejoras urbanísticas, el trabajo que permita sostenerlas.

Dejando sentada perfectamente esta triple raíz del problema y la necesidad de una actuación conjunta, corresponde a las diferentes Entidades ocuparse de sus campos específicos. A la Comisaría General de Ordenación Urbana de Madrid y sus Alrededores le corresponde una acción en el terreno urbanístico y se va a exponer a continuación el criterio que sustenta, para cumplir paulatinamente un programa de ordenación general de los suburbios madrileños.

Desde un punto de vista urbanístico, el mal proviene de unos planes de urbanización mal concebidos y de un sistema municipal defectuoso. Los planes de urbanización del siglo pasado, y aun de este siglo durante muchos años, han atendido preferentemente a unos tipos determinados de urbanización, con vías lujosas y edificación de gran volumen, y han olvidado la existencia de necesidades humanas como la de la vivienda unifamiliar modesta, no disponiéndose de sectores ni de urbanizaciones apropiadas para atender a la aspiración legítima y preferente de muchos trabajadores de poseer su casa, y en muchos casos de edificarla por sí mismos. Al no existir esta previsión las gentes han construido sus viviendas al margen de los planes aprobados, fuera de su perímetro y en plena anarquía de situación, de trazado y de servi-

cios. De esta manera se ha originado un cinturón de sectores suburbanos alrededor de la ciudad, habiéndose, en el caso de Madrid, agravado la situación por el escaso radio del término municipal madrileño y el hecho, en consecuencia, de que la mayor parte de estas modestas viviendas de los trabajadores madrileños se levanten en terrenos pertenecientes a los términos municipales vecinos, en los que la actuación municipal es, naturalmente, inferior a la de Madrid.

Como para la edificación de estas viviendas el Ayuntamiento no exigía ninguna garantía urbanística, resultaba un negocio magnífico para los propietarios de terrenos en los alrededores, su parcelación en pequeños sectores sin realizar ninguna obra de urbanización y sin molestarse en armonizar las vías resultantes de su parcelación con las de los propietarios vecinos. Por esta razón, la extensión ocupada por los sectores suburbanos es grandísima y desproporcionada al programa que, razonablemente, habría de cumplirse en un período prudente de tiempo.

Creada esta situación desde hace muchos años, los Municipios no han querido darse cuenta del gravísimo problema que se les planteaba, no pudiendo atender una superficie tan grande como la ocupada a merced de la especulación, pues los vecinos de los diferentes núcleos reclamaban servicios de pavimentación, alumbrado, abastecimiento de aguas y alcantarillado en forma que existía una desproporción inabordable entre los gastos requeridos para atender a tan gran extensión urbana con los exiguos ingresos proporcionados por unos vecinos modestos establecidos con una densidad muy pequeña, produciéndose, por tanto, una imposible rentabilidad de los servicios de una barriada a realizar, para atender a un número muy reducido de familias.

El resultado ha sido el abandono total del problema y su constante incremento, tanto en volumen como en intensidad social. Esta situación es incluso favorecida por Municipios que no atienden más que a la salida momentánea de sus situaciones de crisis, mediante la declaración de solares a todos los terrenos de sus términos muni-

cipales, con lo que automáticamente crean un derecho a los particulares para edificar en anarquía.

La solución del problema estriba en un cambio radical de táctica urbanística. Los nuevos principios son claros de planteamiento:

1.º Prever en los planes de ordenación urbana las extensiones correspondientes a estos tipos de edificación, distribuyéndolos en situación, volumen y trazado de forma adecuada.

2.º Iniciativa municipal o privada para la urbanización de estos sectores, su venta para la edificación tras de haberlos dotado de servicios urbanos y estímulo de la edificación con cierta densidad.

3.º Prohibición de levantar estas edificaciones en terrenos no urbanizados, prohibiendo asimismo la parcelación de terrenos en solares sin el compromiso de realizar obras de urbanización y sin ser incorporados previamente al plan general de urbanización.

4.º Sustitución de la política de declarar como solares los términos municipales, por unas adquisiciones debidamente planeadas y la realización de obras de urbanización para resolver directamente un problema esencial, obteniendo legítima-

mente el beneficio de una gestión que, de otra manera, se pierde en manos de especuladores.

Este camino emprendido es fundamental para evitar la creación de nuevos suburbios, pues de nada serviría un esfuerzo difícil y costoso en la reducción de los actuales si, al mismo tiempo, fueran creándose nuevos sectores para el porvenir. Supuesta conseguida la garantía de extinción del problema de creación de nuevos suburbios en el porvenir, vamos a pasar a establecer un criterio para redimir los existentes.

Se ha indicado anteriormente que los suburbios constituyen un cinturón de núcleos caóticamente distribuidos alrededor de la capital. En este caos hay núcleos de una cierta densidad rodeados por dispersión de casas o de pequeños grupos con densidades diferentes. El sistema de ordenación que se propone consiste en realizar las aspiraciones siguientes:

1.ª Limitar los suburbios mediante la definición de unas líneas perimetrales determinadas.

2.ª División de la superficie total en sectores diferentes, hasta formar compartimientos de fisonomía propia y misión concreta dentro del conjunto urbano.

VENTAS

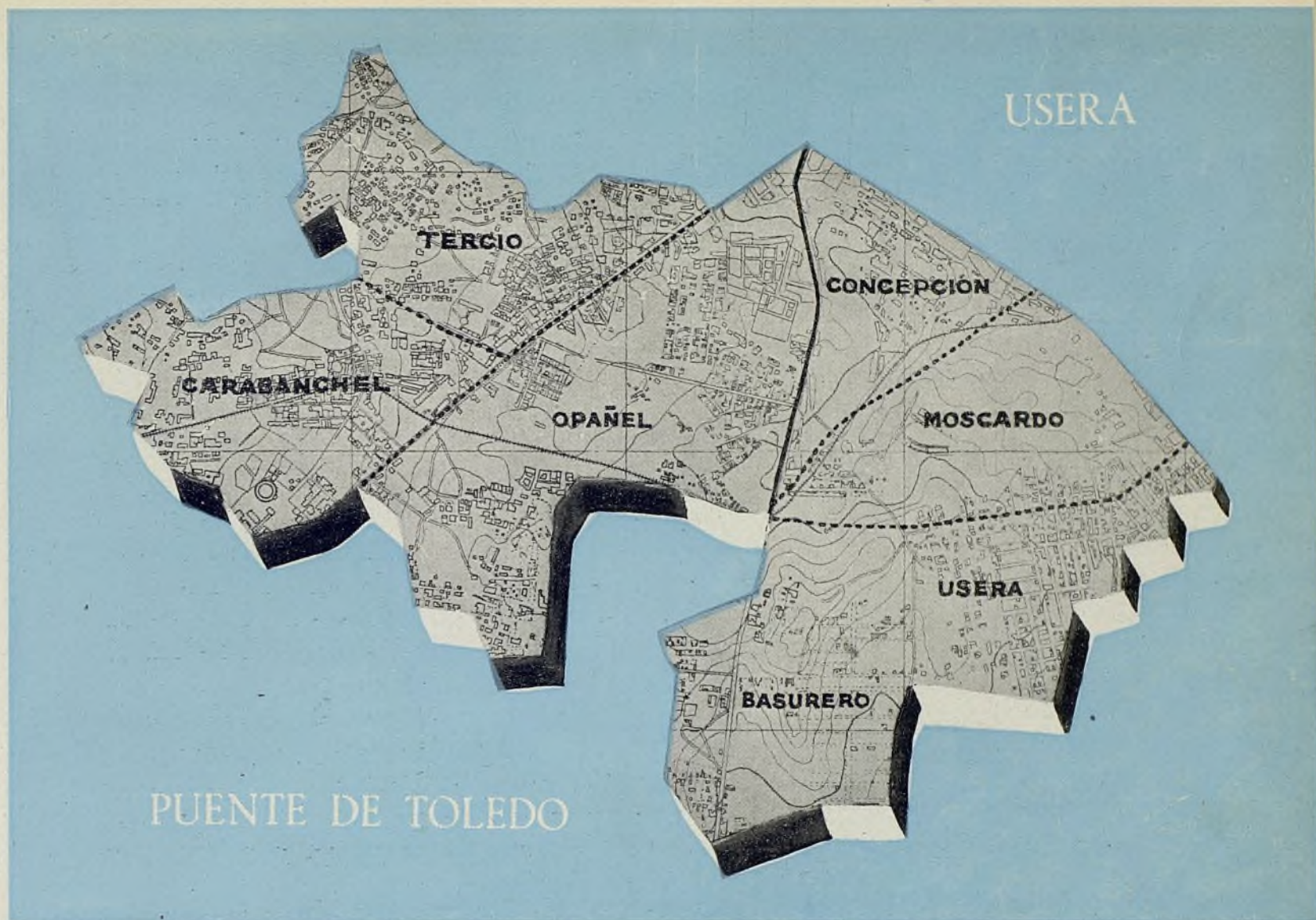
Este suburbio está constituido por caseríos de dos pueblos diferentes: Canillas y Vicálvaro, el primero al Norte y el segundo al Sur de la carretera de Aragón, que los delimita.

Este sector es muy importante porque está atravesado por este eje, que es la carretera de Aragón; además, en su principio, se establece el nudo de enlace de la citada carretera con la vía del Abroñigal, que unirá la zona Sur de Madrid, de tráfico pesado, con la estación de Fuencarral, constituyendo la importante vía del perímetro oriental de la capital de España. Un poco al Norte de la carretera de Aragón está atravesado este sector por la vía de María de Molina, de acceso al aeropuerto de Barajas, que se describe en otra parte de este BOLETÍN.

En la zona Norte, en el barrio de San Pascual, se alojan traperías, en su mayor parte. En el barrio de Alegria está mezclada la vivienda unifamiliar de hotelitos de clase media con viviendas unifamiliares humildes. En los barrios de Bilbao, Este y Los Calzones existen viviendas colectivas de varias plantas en su mayor parte, ocupadas por obreros de la Construcción.

La Comisaría de Ordenación Urbana actúa en la zona Oeste de Los Calzones, conocida por La Quintana, que está libre de edificaciones, y en la que se están haciendo trabajos de urbanización y construcción de viviendas. El conjunto se ordena para dar solución al propio problema del suburbio y al debido acondicionamiento de los dos accesos, carretera de Aragón y vía de María de Molina, muy importantes.





USERA - PUENTE DE TOLEDO

Está situado en la margen Sur del Manzanares, y surgió como típico suburbio a lo largo de la calle del General Ricardos, formando enlace con Carabanchel. En cada puente de acceso a la ciudad se ha ido formando una aglomeración de construcciones como las de Marcelo Usera, puente de Praga y la propia del General Ricardos.

Alrededor de las vías principales existen viviendas colectivas en varios pisos, y en las partes alejadas de aquellas viviendas unifamiliares. Aparte de esta construcción, de iniciativa particular, existe una zona municipal con construcciones modernas de cinco plantas en los barrios de Concepción y Moscardó, que estaban libres de edificaciones.

Atraviesa este suburbio la calle existente de General Ricardos y las carreteras de Toledo y de Andalucía por el perímetro al Norte, bordeando el río. Está aprobado el proyecto de desviación de la carretera de Extremadura, aproximadamente desde el vecino pueblo de Alcorcón, hasta acceder a Madrid por el puente de Praga, a través de esta zona. Como consecuencia de esto, parte de los terrenos que se destinaron a zona de reserva en el primitivo proyecto de la Junta de Reconstrucción, se están estudiando en la actualidad como zona edificable.

El barrio de Basurero, que destaca por sus malas condiciones, tanto en las viviendas como en su mala urbanización, carencia de agua y alcantarillado y difícil topografía, formando un lomo, se va a dedicar a zona a extinguir, para la repoblación forestal.

La Dirección General de Arquitectura ha actuado en el barrio del Tercio, formando un importante núcleo de viviendas. Por la Comisaría de O. U. se está procediendo al estudio de conjunto de esta barriada con solución y acoplamiento de las vías que la atraviesan.

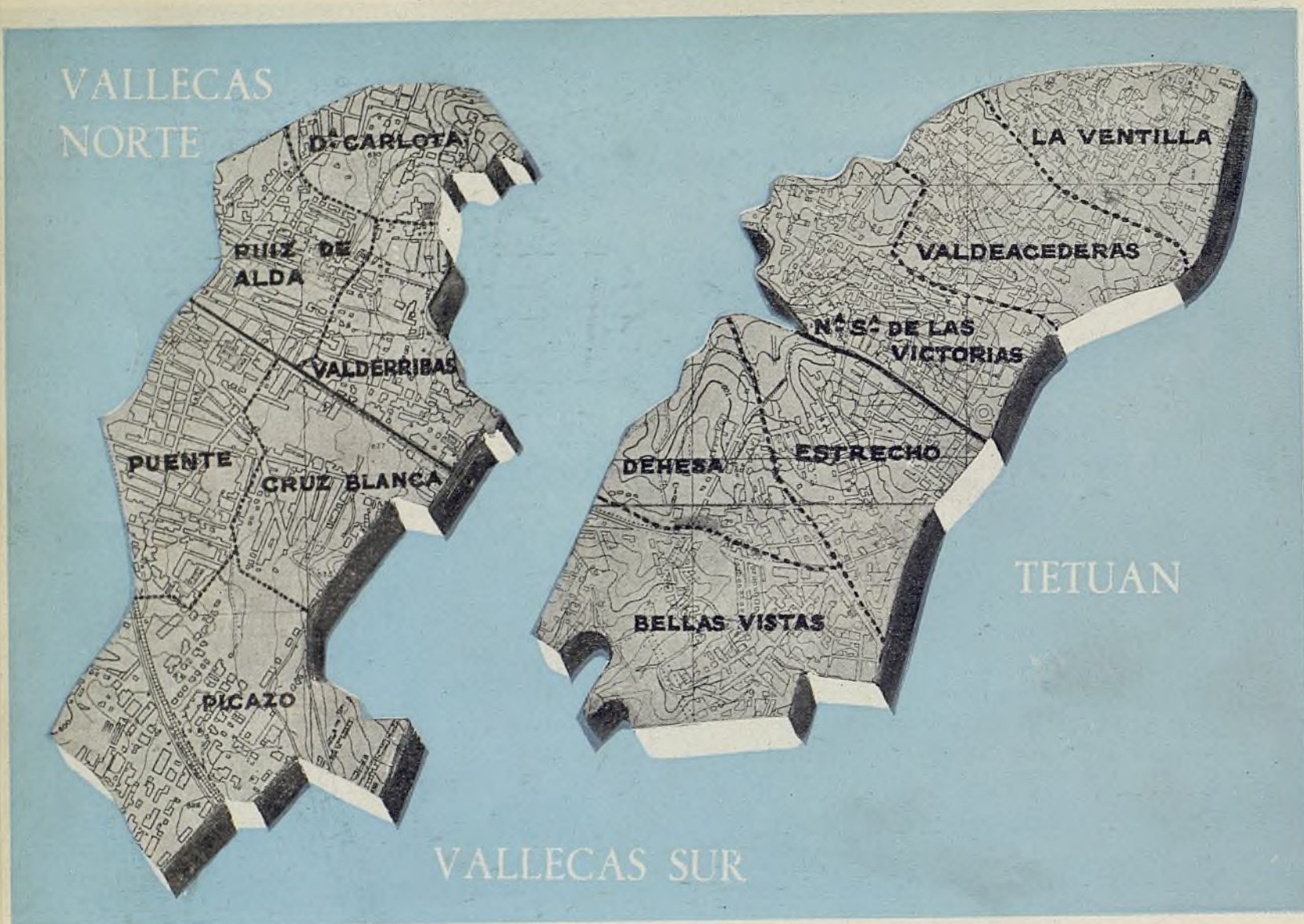
3.^a Estudio de ordenación urbanística de cada uno de los compartimientos suburbanos así señalados.

4.^a Redención sucesiva de cada compartimiento mediante la oportuna labor urbanística enlazada con la de los demás campos sociales.

5.^a Creación oportuna de nuevas barriadas de tipo suburbano a medida que las actuales se completen y rediman.

Con el objeto de orientar sobre lo que pueda ser la redención de un suburbio así compartimentado se indican a continuación los conceptos y las obras que han de ser puestos en práctica para coronar esta labor. Pueden concretarse en los cuatro apartados siguientes:

a) Materialización de los límites del suburbio. Estos límites ordinariamente serán vías de tráfico general de la ciudad y zonas verdes.



VALLECAS

Pertenecía este suburbio al pueblo de Vallecas, que se ha ido acercando a Madrid. Es la zona típica de residencia de obreros de la Construcción. Este suburbio, en el Sur de la ciudad, corresponde en análogas características al de Tetuán, en el Norte, y los dos, con el de Vallecas, han tomado una gran importancia por las vías de comunicación del ferrocarril metropolitano. En el sector central hay viviendas colectivas de varias plantas. En los barrios de Doña Carlota y Picazo predominan las viviendas unifamiliares. Las importantes cerámicas de Valderribas y Cruz Blanca, emplazadas en esta zona, dan un gran contingente de obreros que viven en ella.

Este sector está atravesado por dos vías importantes: en la dirección Norte-Sur, la vía del Abroñigal, y en la dirección Este-Oeste, al Norte del barrio de Doña Carlota, la proyectada desviación de la carretera de Valencia. Esto ha dado lugar a un estudio de conjunto de este sector, que ya está aprobado y que, con más modestia, tiene unas características parecidas al proyecto de las Ventas. En la zona al Sur del ferrocarril, el poblado de Picazo, de pésimas condiciones y muy destruido durante la guerra, se ha declarado por la Comisaría de Ordenación Urbana zona a extinguir, como zona de reserva.

TETUAN

Está formado este suburbio por un conjunto anárquico de edificaciones, que en principio correspondían al pueblo limítrofe de Chamartín de la Rosa, y poco a poco han ido prolongándose por su proximidad a Madrid, hasta formar un todo con la barriada de Cuatro Caminos. Está constituido en su mayor parte por obreros pertenecientes a la industria de la Construcción, excepto en las dos zonas de Valdeacederas y La Ventilla, en las que existen un gran número de traperías.

En La Ventilla ha empezado a actuar la Comisaría de Ordenación Urbana de Madrid con expropiaciones, urbanización y construcción de viviendas en el sector Norte, así como lo hace la Dirección General de Arquitectura, porque esta zona es la que está en peores condiciones y con un trazado urbano más arbitrario. Además de esto, en ese sector se inicia la importante vía de acceso a Madrid por la carretera de Francia, que bordea perimetralmente el suburbio, y cuyo frente va a ser visible desde este acceso. Esto motiva que su ordenación urbanística y construcción se procure sea especialmente cuidada.

b) Establecimiento de un acceso al corazón del suburbio desde las vías vecinas, que le comuniquen con el centro de la ciudad y con los centros de trabajo. En general, conviene definir una plaza de enlace, una calle principal y una plaza central

alrededor de la que se hallarán situados los establecimientos propios de la vida colectiva.

c) Estímulo de la edificación concentrada dentro de los límites señalados previendo diferentes tipos de edificación para que se realice una mezcla



EXTREMADURA

A la margen derecha del río Manzanares se ha formado este suburbio, a lo largo de la carretera de Extremadura, con acceso por el puente de Segovia. Este suburbio se hubiera unido al del Puente de Toledo, a no ser por los antiguos cementerios existentes. Sus características son análogas a las de su vecino de Usera, es decir, viviendas colectivas, en varias plantas, a lo largo de la carretera, y viviendas unifamiliares, desperdigadas, en el resto de la zona.

El Ayuntamiento ha construido antes de la guerra, y ha proseguido después de ella, núcleos de viviendas de cinco plantas en el barrio de Cerro Bermejo. La Dirección de Regiones Devastadas ha construido un centro urbano en la carretera de Extremadura, en la zona Oeste del barrio de Santa Cristina. Está en construcción la desviación de la carretera por terrenos de la Casa de Campo, saliendo al puente de acceso de la misma.

Al Sur del barrio de Castañeda se ha proyectado, por la Comisaría de O. U., una barriada de viviendas unifamiliares, con adaptación al terreno, y regularizando la ordenación existente, montando el conjunto sobre una vía que va, como eje de este proyecto, a desembocar en la Carrera de San Isidro.

de clases dentro del suburbio, teniendo siempre buen cuidado de reservar zonas baratas para la edificación modesta.

d) Realización de las obras correspondientes a los servicios urbanísticos con grados de urgencia dando preferencia a los servicios sanitarios, realizando posteriormente, y poco a poco, los servicios de pavimentación y alumbrado, ajustando siempre todas estas obras a las condiciones económicas propias del suburbio.

Esta labor ha de realizarse en cada uno de los núcleos suburbanos que en razón de su volumen, su situación y forma puedan alcanzar personalidad propia. Los treinta núcleos de que se ha hablado anteriormente se distribuyen en Madrid en seis grandes sectores, que son: uno, el del Norte; dos, las Ventas; tres, Puente de Vallecas; cuatro, Usera; cinco, Puente de Toledo, y seis, Extremadura.

El del Norte se desarrolla a lo largo de la

calle de Bravo Murillo, desde Cuatro Caminos a la carretera de Francia, y comprende los núcleos de Valdeacederas, Ntra. Sra. de las Victorias, Estrecho, Dehesa y Bellas Vistas.

El de las Ventas se sitúa a ambos lados de la carretera de Aragón, desde el Abroñigal hasta la Ciudad Lineal y comprende los núcleos de San Pascual, Alegría, Los Calzones, Este, Bilbao y Regoña.

El del Puente de Vallecas se extiende a ambos lados de la carretera de Valencia, y comprende los núcleos de Ruiz de Alda, Doña Carlota, Valderribas, Puente, Cruz Blanca y Picazo.

Los otros tres sectores se hallan situados en la margen derecha del río Manzanares. El de Usera, a la salida del Puente de la Princesa; el del Puente de Toledo, a ambos lados de la carretera de Toledo y Carabanchel, y el de Extremadura, a lo largo de la carretera de Portugal. Usera comprende los

núcleos de Concepción, Moscardó, Usera y Basurero; en el Puente de Toledo se distinguen los núcleos de Carabanchel, Tercio y Opañel, y en Extremadura los de Castañeda, Santa Cristina y Cerro Bermejo.

De esta enumeración de los suburbios madrileños y de las indicaciones hechas sobre la labor de redención en cada uno se deduce bien claramente la extraordinaria amplitud del problema en el orden económico. Si además tenemos en cuenta la necesidad de resolver en cada suburbio la vida económica de sus habitantes en el futuro, se comprende que la tarea es forzosamente larga. Su resolución tiene que ser planteada por etapas y en armonía con los problemas generales de ordenación urbanística y económica de la ciudad. En algunos casos la existencia de determinados suburbios está vinculada a la falta de atención sobre algunos aspectos de la vida urbana, así, por ejemplo, la recogida de basuras por los traperos da lugar a barrios de típica suciedad que están rodeados de vertederos. En ellos se practica la busca, dando lugar a una economía infrahumana en numerosas familias.

Los suburbios son también albergue de maleantes y de toda clase de gentes abandonadas. La creación de artesanía y de colonias satélites y de núcleos de pequeña industria, repartidos estratégicamente, han de acompañar necesariamente la mejora urbanística.

Expuesta así la naturaleza de la situación creada, se ha iniciado una actuación con el propósito de atacar intensamente en núcleos determinados para ir ensanchando posteriormente la superficie de actuación. Como primeros sectores se han elegido los suburbios de la Ventilla y el de la Quintana. El primero se halla situado en el extremo Norte de la ciudad, al borde de la carretera de Francia, dentro del término que perteneció a Chamartín de la Rosa. El segundo se extiende a lo largo de la margen septentrional de la carretera de Aragón y en término municipal de Canillas.

Las obras iniciadas consisten en la ejecución de proyectos de saneamiento y de urbanización para mejorar, por una parte, las condiciones de la barriada existente y para preparar, en inme-

diato contacto con ésta, solares en buenas condiciones de edificación.

La puesta en marcha de estas obras requiere la destrucción de viviendas desperdigadas existentes, con la consiguiente necesidad de desalojar previamente las familias que en ellas habitan.

Con objeto de no dejar desamparadas esas familias y de actuar siempre dentro de normas de justicia social se procede a la fabricación de grupos de viviendas que sirvan para acoger a las familias desalojadas. La aprobación de nuevos proyectos de detalle que afectan a estas zonas permitirá intensificar durante el presente año la labor en marcha para poder conseguir el total remedio de la situación de estos dos suburbios en un breve número de años.

Para que la labor de la Comisaría fructifique es necesario conseguir la colaboración más entusiasta de todos los organismos relacionados con el tema y muy especialmente con los que tienen posibilidad de construir viviendas. La aportación de los Ayuntamientos, la Obra Sindical del Hogar, del Instituto Nacional de la Vivienda y la Dirección General de Beneficencia pueden acelerar grandemente el logro de los resultados expuestos. También es indispensable contar con la intervención de las instituciones privadas, tanto para la fundación de obras de asistencia social como para la construcción de viviendas. Una posibilidad interesante sería el encauzamiento de la construcción de viviendas por los propios usuarios en condiciones de urbanización y construcción decorosas, pues una gran parte de los suburbios actuales han nacido del deseo bien laudable de las familias modestas de construirse su propio hogar.

La redención total de los suburbios es labor lenta, pues habrá que actuar en ellos de una manera escalonada. Si se consigue sostener el interés actual por el problema, e ir acrecentando las aportaciones sociales económicas, el problema puede ser resuelto en un plazo comprendido entre veinte a treinta años. No debe asustarnos esta amplitud de tiempo, pues una actuación más rápida, además de ser insostenible desde un punto de vista económico, ofrecería grandes dificultades para la debida asimilación de tantos nuevos núcleos a la vida general de la ciudad.

NOTICARIO

ACCESO POR MARIA DE MOLINA

*por Luis Sierra, Ingeniero de Caminos de la
Oficina Técnica de la Comisaría de Madrid.*

El acceso a Madrid por María de Molina de la carretera nacional de Madrid a Francia por Barcelona, formaba parte del plan de obras del Gabinete de Accesos y Extrarradio de Madrid e integrado en el Plan de Ordenación Urbana de Madrid y sus alrededores, está en construcción actualmente y sus obras se ejecutan por el Ministerio de Obras Públicas.

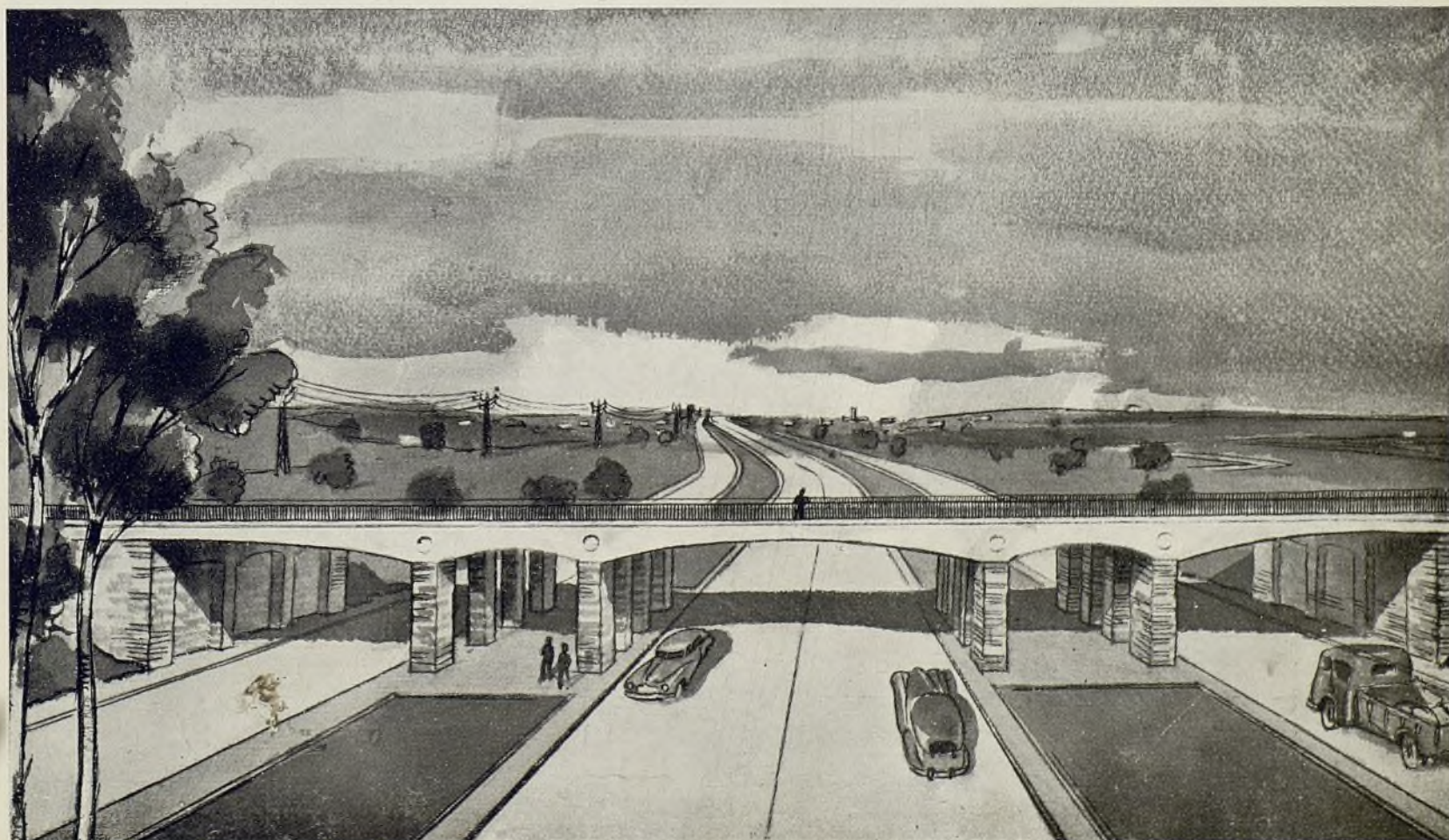
Esta vía llena dos funciones importantísimas dentro del plan general de comunicaciones: la primera, que

unida a las calles de María de Molina, General Sanjurjo (antes Abascal), Cea Bermúdez y Ciudad Universitaria, forma una transversal Este-Oeste de Madrid que une las carreteras de Barcelona y de La Coruña, cruzándose en la Castellana con el eje de comunicaciones Norte-Sur. Y la segunda es el servir de acceso al aeropuerto transoceánico de Barajas.

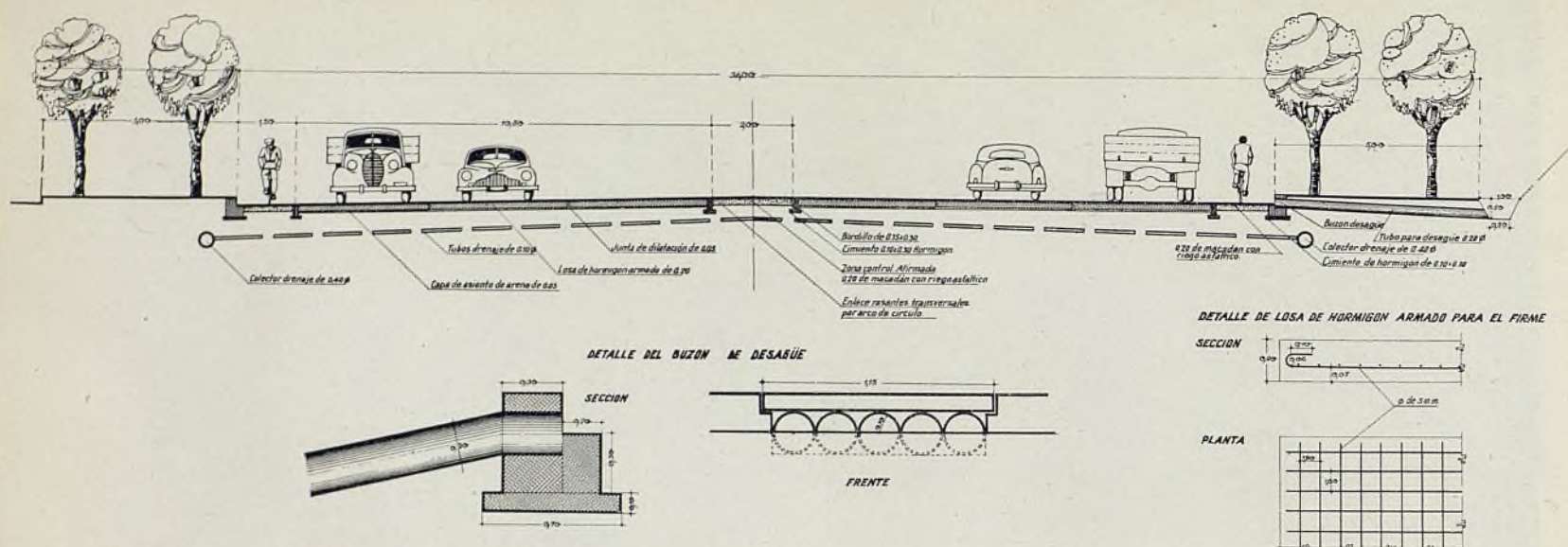
El criterio seguido para fijar las características del acceso ha sido el establecer una vía de penetración en la que la velocidad pueda ser alta y sostenida; por tanto, se suprimen los cruces con otras vías al mismo nivel y se separan las direcciones de tráfico estableciendo bandas de circulación diferentes para las distintas clases de vehículos.

La longitud total de la vía es de 7.605,45 metros.

Cruce a distinto nivel del acceso a Madrid por María de Molina con la Vía del Abroñigal.



Ayuntamiento de Madrid



Los radios de curvas mínimos son de 300 metros y las pendientes son inferiores al 5 por 100.

Al establecer la diferenciación de tráfico resulta la sección transversal de 36 metros de anchura para la vía de penetración, como se indica en el plano correspondiente, y se completa con las vías laterales de distribución de tráfico de 10 metros cada una, para servicio de las zonas urbanizadas colindantes, y que son precisas para poder suprimir los cruces a nivel. La reunión de la vía de penetración con las de distribución hace que su conjunto tenga las características precisas para formar la "carretera expreso", como la definen las instrucciones americanas.

Dos obras tienen una excepcional importancia: el cruce del acceso con la Ciudad Lineal y el cruce con la vía del Abroñigal.

El primero se resuelve con la obra que se indica en la figura, pasando el acceso bajo la Ciudad Lineal, y el segundo cruza el acceso sobre la vía del Abroñigal con el viaducto que se detalla.

Las explanaciones se proyectan y se están construyendo a base de un pliego de condiciones edafológicas redactado para este caso, mediante los ensayos previos del terreno realizados en el Laboratorio de la Escuela de Ingenieros de Caminos. Y se determina la modulación precisa para el terreno que forma la explanación y la humedad óptima para su consolidación. Los terraplenes se hacen por capas y se consolidan con cilindros de pata de cabra.

Se están construyendo las obras de fábrica, y la fotografía se refiere a una alcantarilla, que en lo referente al

Plano de conjunto con el trazado que se está llevando a cabo entre la calle de María de Molina, a la izquierda, y la carretera de Francia, a la derecha.



alcantarillado son de gran cubicación por el ancho de la vía.

El pavimento que se proyecta es de hormigón vibrado y se dará comienzo a su ejecución en el año próximo.

La importancia cada día más creciente que está adquiriendo el tráfico aéreo, y que ha de convertir al avión en un futuro no lejano en el medio de locomoción más en uso, obliga a que el enlace de una ciudad con su aeropuerto sea un problema totalmente resuelto y tratado con parecida importancia al mismo aeródromo.

El presupuesto de la obra es de cerca de sesenta millones de pesetas y el plan de ejecución es tenerla terminada en el año 1950, si los suministros de materiales y créditos son suficientes.

ESTACIONAMIENTO DE COCHES

por Manuel Herrero, Jefe de Urbanismo del Ayuntamiento de Madrid.

El congestionamiento progresivo del tráfico en la Gran Vía y sus zonas próximas de influencia ha obligado a estudiar el problema de los estacionamientos con relación a esta arteria comercial, con objeto de descongestionarla al suprimir las paradas de vehículos en el centro de la calzada.

Entre las plazas que están en condiciones de aprovecharse con este objeto figura la de Bilbao, con amplitud suficiente y un desnivel favorable que permite situar dos plantas de estacionamiento, con la supresión o mejoramiento de las rampas de acceso utilizando puntos de la plaza con diferencia de altura de 4 metros. Los accesos se efectuarán por las calles del Clavel, Infantas y Capuchinos, y las salidas por San Bartolomé e Infantas a Hortaleza.

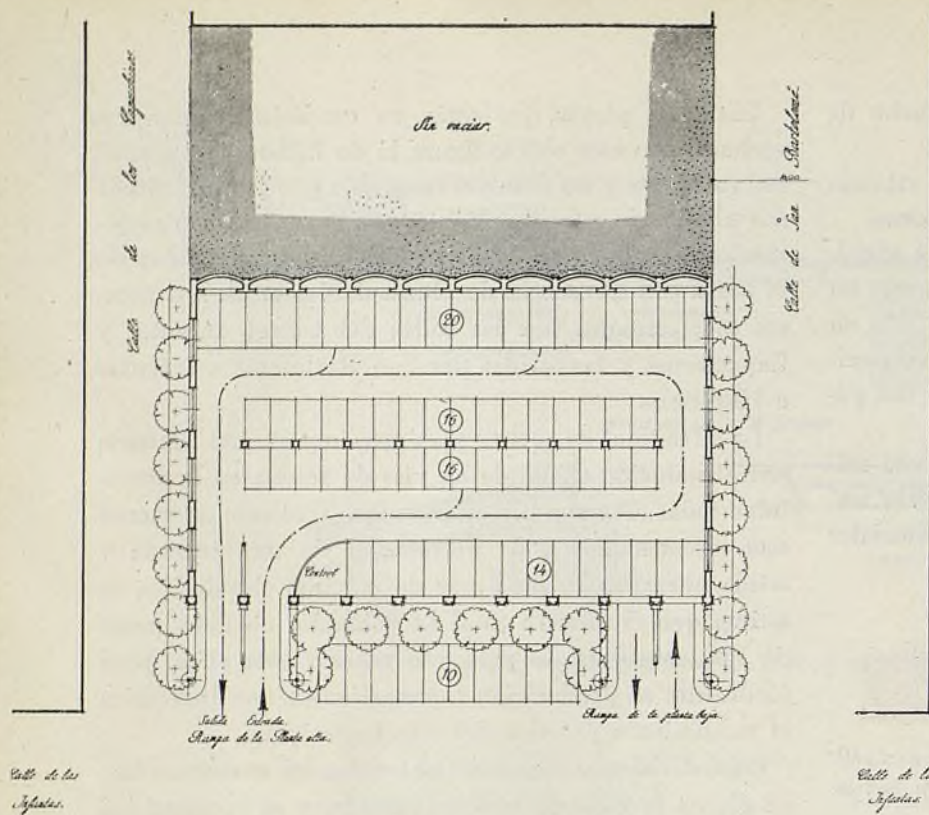
La cifra total de coches para estacionarse está limitada por el reducido ancho de las vías de acceso, en la actualidad todas ellas con dirección única. Teniendo en cuenta esta circunstancia y la posibilidad de una entrada y salida normales en las horas de máxima circulación, se estima que el número total de vehículos no debe pasar de 150, considerando peligroso rebasar esta cifra, pues fácilmente se producirían taponamientos que limitarían el rendimiento práctico del estacionamiento.

Otra circunstancia aconseja no extender excesivamente en planta la zona de estacionamiento, y es la necesidad de campos de juegos infantiles de esta barriada, puesto de manifiesto por la gran afluencia de población infantil a los jardines existentes, insuficientes ya para la población actual.

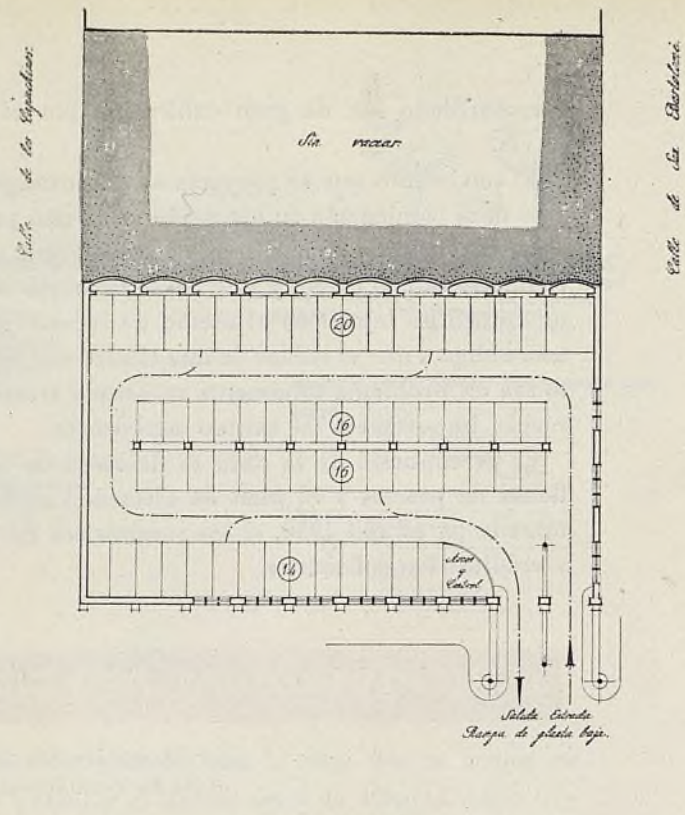
Teniendo en cuenta lo expuesto, se han establecido dos plantas de estacionamientos para una capacidad de



Ayuntamiento de Madrid

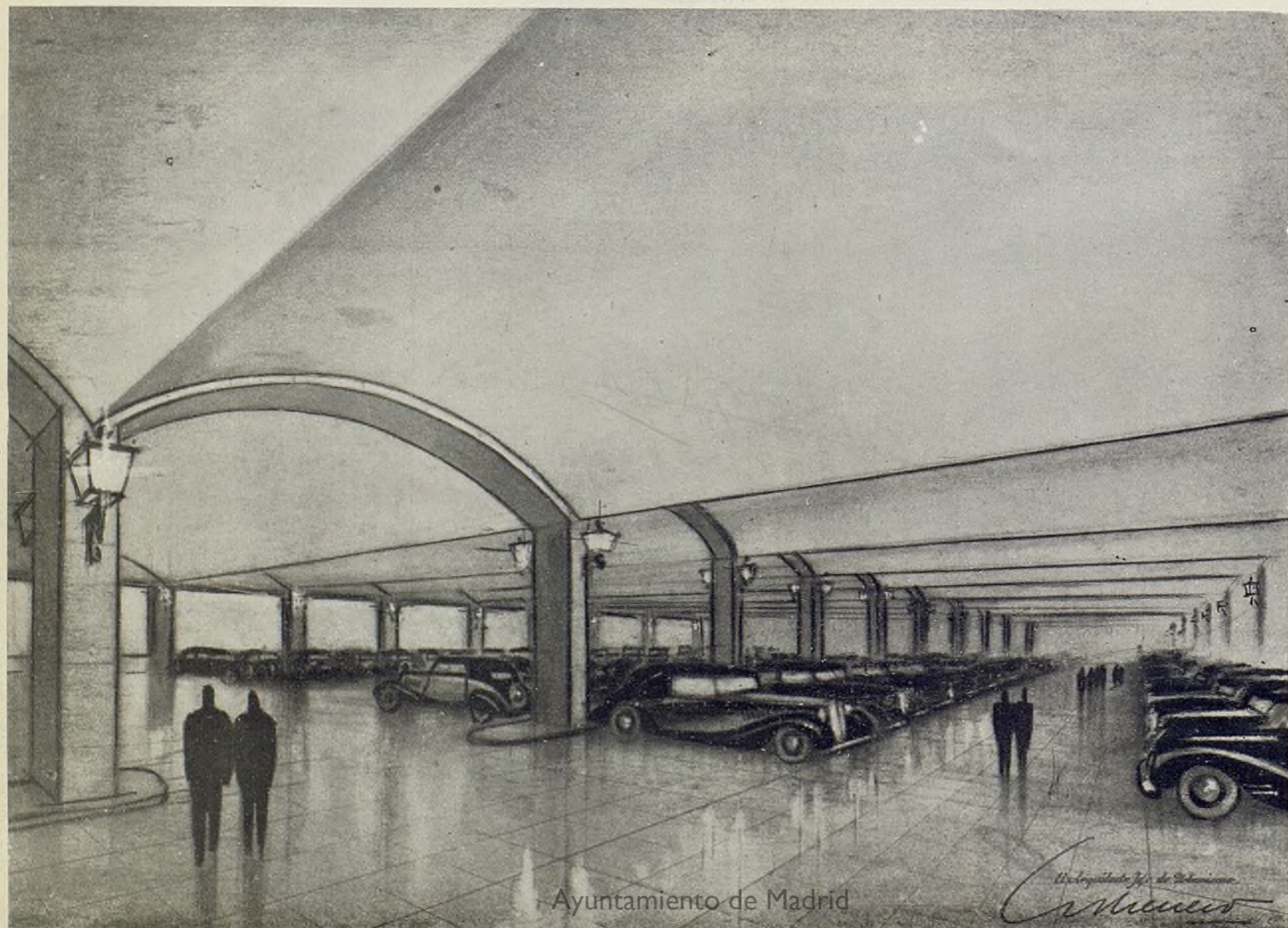


Planta alta.



Planta baja.

Perspectiva del interior.



Ayuntamiento de Madrid

150 coches, con entradas a ambos lados de Infantas por rampas del 10 por 100.

Se cubre la segunda planta con una terraza con jardín bajo. La zona de estacionamientos ocupa en planta 50 metros de frente por 30 metros de fondo, quedando en la parte Norte una zona de jardín con arbolado de 50 metros por 25. De esta forma se consigue mantener para juegos infantiles la misma superficie útil que en la actualidad, separando completamente las circulaciones de vehículos de los estacionamientos de la de peatones que se dirijan a los jardines.

Se ha estudiado la estructura de hormigón armado con pies derechos y jácenas de 15 metros de luz, con forjado de hormigón y bovedilla vista. Las alturas de las dos plantas de estacionamiento con 4 metros de piso a piso.

La iluminación puede realizarse perfectamente con luz natural, durante el día, por medio de los ventanales laterales, luceras y el pórtico abierto a Mediodía.

La ventilación se lleva igualmente por ventanales y pórticos, así como por las bóvedas verticales de contención de tierras, que al mismo tiempo que iluminan y ventilan las dos plantas en la zona menos favorable defiende las humedades procedentes del jardín inmediato.

El movimiento de coches dentro de los estacionamientos se realizará siguiendo una circulación rotatoria con sentido único, evitándose toda clase de cruces y entorpecimientos. Tanto los radios de giro como la maniobra de estacionamiento y visibilidad se han estudiado de manera que el funcionamiento sea perfecto en todo caso. La fotografía corresponde al estado de las obras en su etapa inicial. Está tomada desde la calle de San Bartolomé, hacia la de las Infantas, y el nivel de la excavación corresponde al piso de la planta baja. El dibujo del interior da idea de la futura disposición del edificio.

BARRIO DEL NIÑO JESUS

Arquitectos: José A. Domínguez Salazar y Manuel Sáinz de Vicuña.

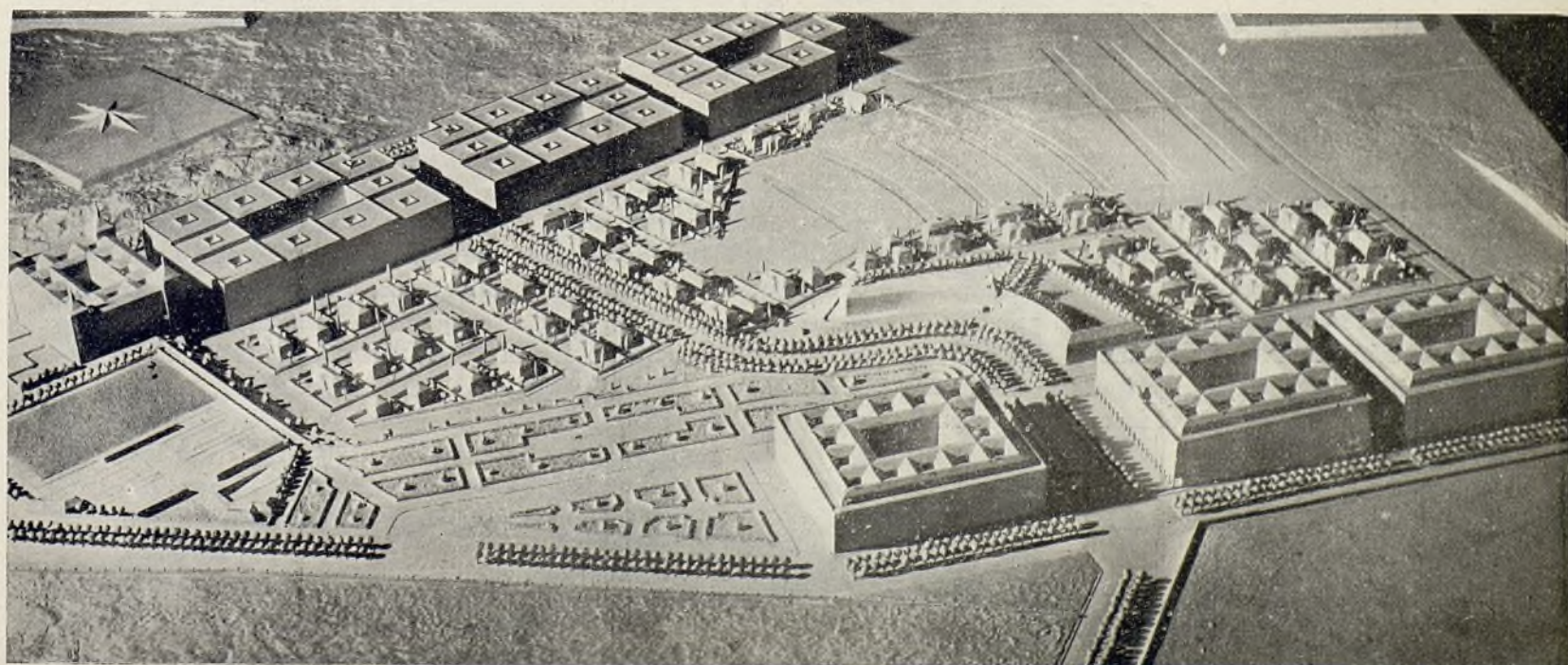
En los terrenos comprendidos entre la Avenida de Menéndez Pelayo, Estación del Niño Jesús, Paseo del Doctor Esquerdo y Colonia del Retiro y calle de Cartagena, con una superficie de más de 280.000 metros cuadrados, se están llevando a cabo los trabajos de un amplio plan de ordenación y urbanización, alojando viviendas en bloques y unifamiliares.

La topografía natural del terreno determinada por la ladera derecha del arroyo Abroñigal, que baja en plano inclinado desde el Retiro, ha sido alterada completamente con importantes zonas de terreno echadizo al ser empleado este lugar como vertedero de escombros durante muchos años.

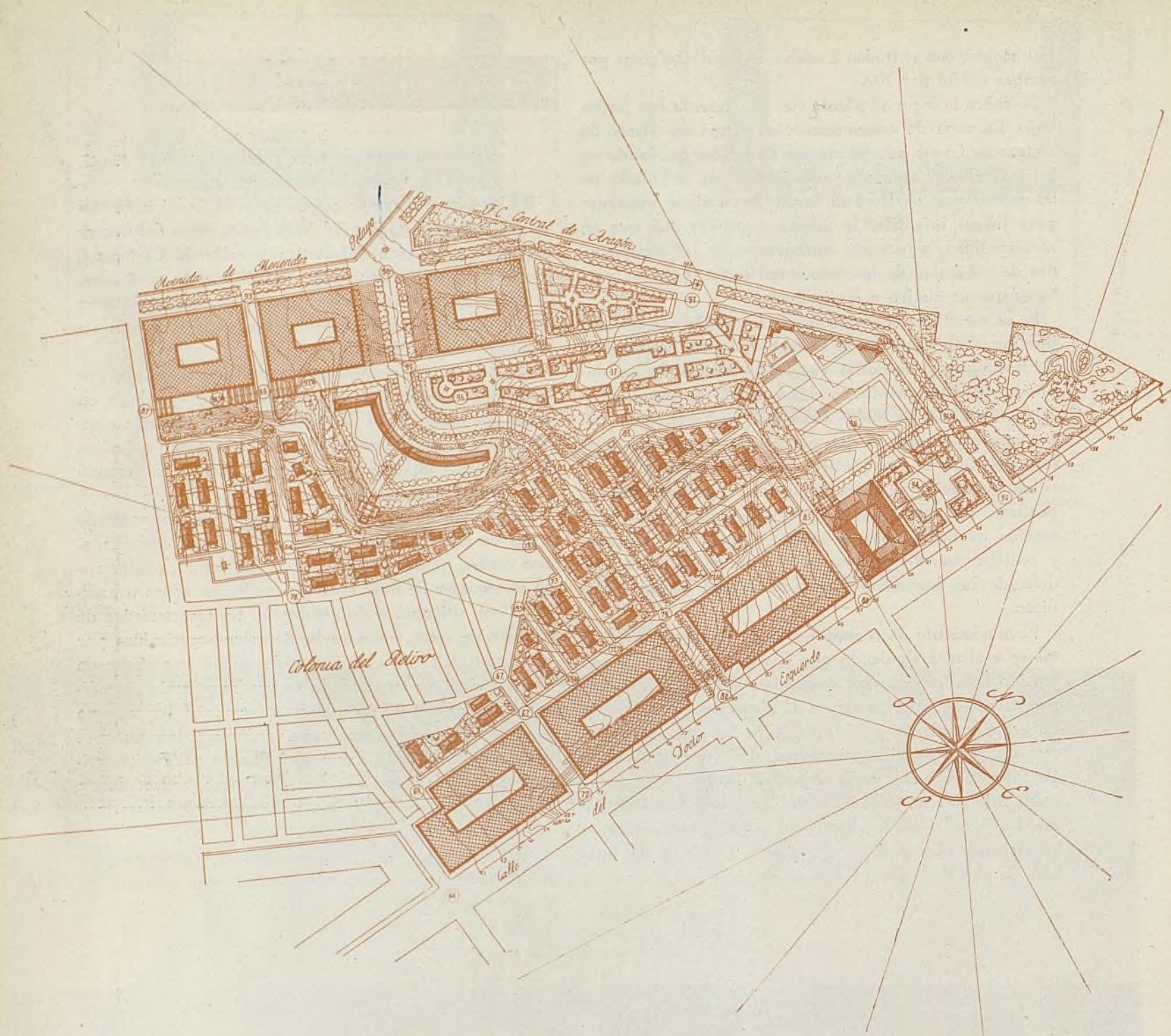
En el Plan de Ordenación de Madrid se han señalado zonas de reserva, consideradas en principio como espacios verdes, pero susceptibles de transformar, conservando su carácter de tales espacios verdes, en zonas urbanizadas con utilización de residencia. La característica de muchas de estas zonas es la de estar constituidas por terrenos que a causa de su accidentada topografía o de la naturaleza de su subsuelo se han mantenido sin edificar. Un caso típico es la zona que nos ocupa, que debe ser mantenida como cuña verde de enlace entre el perímetro del casco urbano y el Parque del Retiro, criterio ya señalado en el Plan de Castro, redactado en la segunda mitad del siglo XIX. Actualmente es un conjunto de vertederos y cuevas.

Para conseguir que estos espacios se transformen en zonas útiles al conjunto urbano hay que acometer el

Modelo en escayola del conjunto.



Ayuntamiento de Madrid



Planta de conjunto.

proyecto de urbanización en su conjunto. Este camino es el que ha seguido una inmobiliaria privada, que, siguiendo la orientación fijada por la Comisaría del Gran Madrid, se compromete a llevar el proyecto a la realidad, urbanizándolo totalmente y edificando las zonas permitidas, con lo que se evita la libre especulación de los terrenos y se cumple el fin social de construir viviendas de rentas reducidas.

Idea general del proyecto.—Se ha trazado la urbanización acoplándose en lo posible al terreno, procurando

obtener resultados estéticos satisfactorios de los accidentes naturales. Como eje de ordenación de la zona se ha partido de una vía principal que, a modo de columna vertebral, dé forma al conjunto, cumpliendo la doble función de acceso a la existente Colonia del Retiro y enlace con las nuevas calles del trazado.

Como cabeza de esta vía principal se ha dispuesto una gran plaza porticada que se flanquea por dos bloques de altura en el frente de Menéndez Pelayo. Delante de estos bloques, para resolver la pendiente inicial



Perspectiva de la calle del Doctor Esquerdo.

de la plaza, se proyectan dos grandes terrazas, que pueden tener utilidad como lugar de reunión de cafés y restaurantes.

La vía principal en su arranque está cruzada por una

transversal que limita en su parte posterior los bloques de manzanas de Menéndez Pelayo, quedando en parte como cornisa o terraza sobre los taludes de separación entre las zonas altas y bajas.

Sección por un patio de manzana.



Ayuntamiento de Madrid

La zona alta, a la izquierda de la vía principal, salvo la manzana que flanquea la plaza de acceso, está totalmente reservada a espacios verdes o de jardinería y en ella se ha proyectado un recinto destinado a campos de deportes y piscina para uso de los habitantes del barrio.

En la zona baja se proyectan una serie de calles de 10 a 15 metros de anchura, de enlace con las principales y con las existentes de la Colonia del Retiro. Las manzanas resultantes de este trazado se construirán con hoteles pareados unifamiliares sobre parcelas de 400 metros cuadrados aproximadamente.

En el primer tramo de la vía principal, y cerrando la perspectiva de la curva desde su acceso por la plaza, se ha proyectado una edificación en doble crujía y en tres plantas con un elemento de composición en el eje de la calle (bisectriz de la curva). A través de este cuerpo central se pasa a un espacio acotado en terraza sobre el talud, desde el que se dominará el conjunto de los hoteles de la zona baja.

En el límite de la edificación de altura a lo largo del Paseo del Doctor Esquerdo se emplaza un edificio destinado a sala de espectáculos, delante del cual y anejo a los campos de deportes se dispone una plaza para estacionamiento de vehículos.

Tipos de edificación.—Se han estudiado los tres tipos siguientes:

A) Edificación de bloques de altura con patio de manzanas y viviendas, tipo destinado a la clase media.

B) Edificación en doble crujía y en fila para el bloque de tres plantas que cierra la perspectiva en la primera curva de la avenida principal, con viviendas de las mismas características del tipo anterior.

C) Hoteles pareados en tres plantas, con superficie incluida dentro de las normas de la Ley de noviembre de 1944, para la clase media.

La zona acotada para campo de deportes constará de terrenos de juego para fútbol, tenis y baloncesto, con pequeñas tribunas y una piscina de dimensiones reglamentarias. En este recinto deportivo se dispondrán pequeñas construcciones con destino a vestuario, bar, restaurante, etc.

REAL MADRID C. F.

*Arquitectos: Luis Alemany Soler
y Manuel Muñoz Monasterio.*

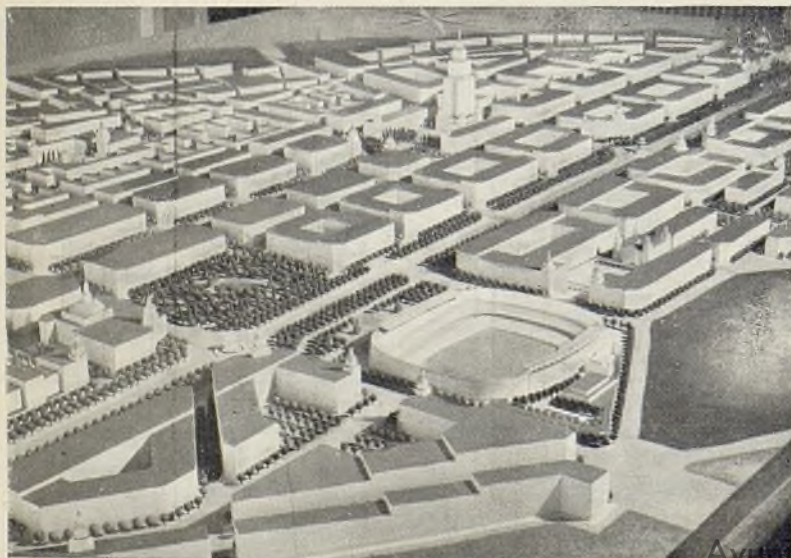
Emplazamiento.—Uno de los mayores aciertos del nuevo Estadio consiste en su emplazamiento. El proyecto general de la prolongación de la Avenida del Generalísimo, redactado por la Comisaría con la idea de dotar a la capital del mejor de sus barrios, comprende el Estadio como una de sus piezas fundamentales. Es éste uno de los pocos edificios aislados que se rodea de amplias calzadas enfrentado por la Avenida del Generalísimo con un parque existente y por su frente Sur relacionado con una amplísima plaza con dimensión apropiada para el emplazamiento de carruajes.

Programa.—El Estadio consta de dos partes: el edificio propiamente dicho para el espectáculo de fútbol y sus instalaciones complementarias, y por otro lado la piscina, frontones, gimnasios y campos de atletismo. Estas dos partes quedan separadas por una calle particular de 10 metros de anchura, al objeto de que los accesos al Estadio se realicen perimetralmente y cada espectador entre a su localidad por el lugar más próximo.

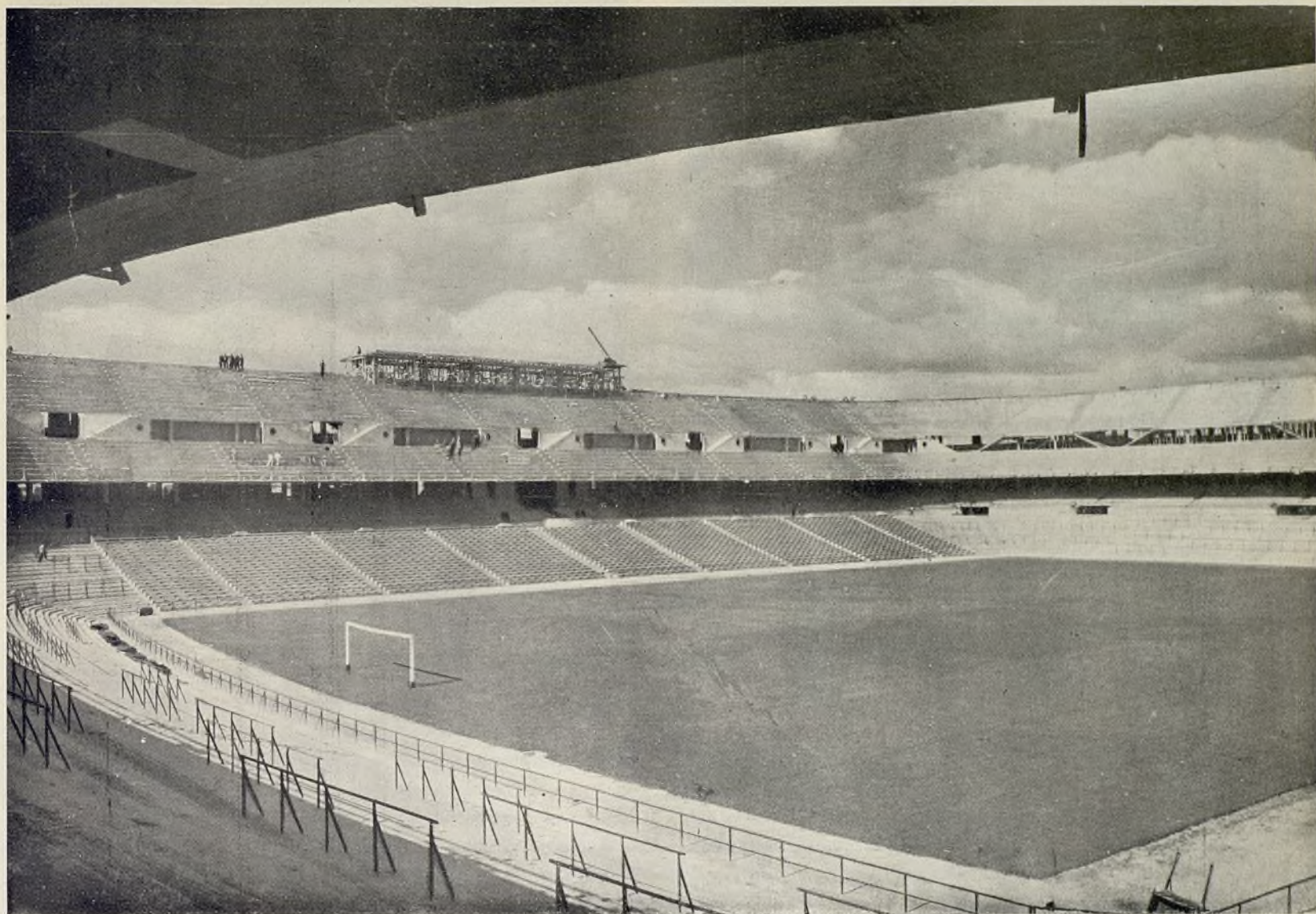
Características.—En el mundo se han construido pocos Estadios destinados exclusivamente al fútbol, y la mayoría alojan, junto con el terreno de hierba, pistas de ceniza para carreras y explanadas de saltos y lanzamientos.

El verdadero estadio de fútbol requiere unas características especiales, que son las que se han tenido en cuenta en el Campo del Real Madrid.

Los estadios americanos se construyen, en su mayoría, generalmente descubiertos, con un solo graderío muy tendido y con más desarrollo de filas en los frentes longitudinales del campo. Es corriente que se empotren en el terreno, al objeto de economizar estructura y fachadas, que algunas veces se cubren con tierra ataludada adornada con jardinería; entre los taludes se disponen las



Modelo de conjunto para la ordenación de la Avenida del Generalísimo con la situación del nuevo campo de fútbol del Real Madrid.



Vista del interior del campo.

escalinatas para los accesos y queda de este modo totalmente suprimida la fachada.

En Europa, la construcción de estadios sigue dos tendencias principales: la nórdica y la mediterránea. En el Norte, especialmente en Inglaterra y Francia, se continúa en general con el graderío único, pero destacando en él de manera muy acusada las tribunas cubiertas de los frentes longitudinales. En general, ofrecen un desarrollo de fachadas importante, aunque casi siempre muy descuidadas. A este tipo de edificaciones pertenece el estadio de Montjuich, de Barcelona.

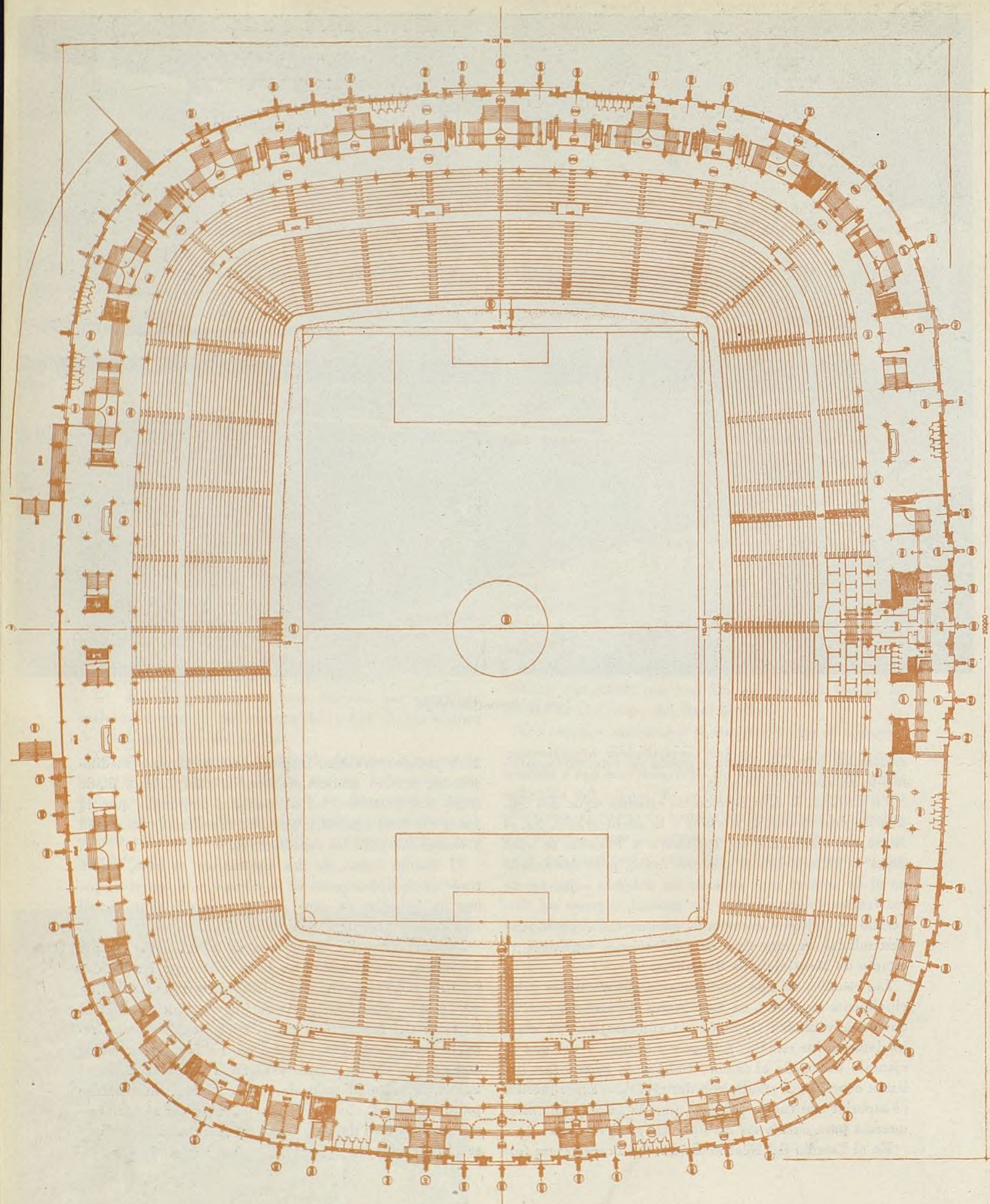
Los estadios de tipo mediterráneo, desarrollados principalmente en Italia, se han hecho de acuerdo con la auténtica y clásica tradición de edificios de esta clase iniciada en los estadios griegos y romanos, y del que es ejemplo destacado el famoso Coliseo de Roma. Los italianos conciben el estadio con dos graderíos superpuestos, el superior con fuerte voladizo, que da lugar a una marquesina para cubrir los asientos del graderío bajo.

En el Estadio del Real Madrid se ha buscado una fór-

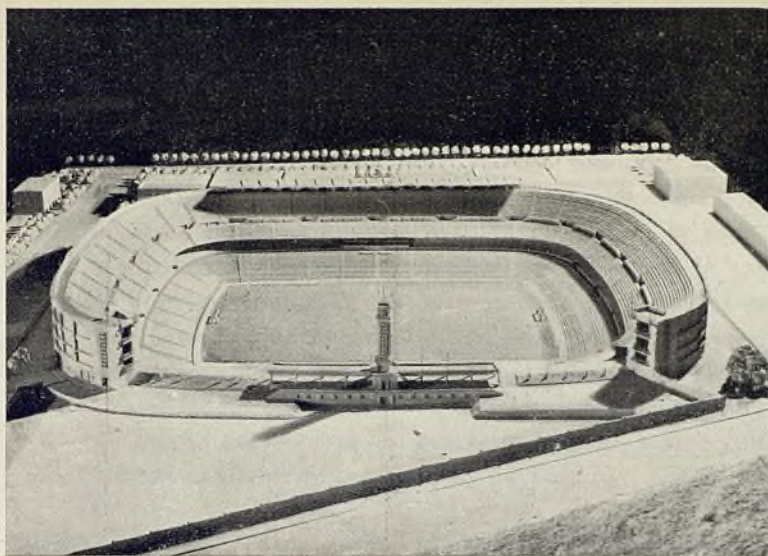
mula constructiva que, inspirada en las normas mediterráneas, tuviera matices nacionales, cumpliendo, desde luego ampliamente, las necesidades impuestas por la Junta del Real Madrid y logrando la máxima comodidad y visibilidad para los espectadores.

El estadio consta de dos anfiteatros: el bajo, empotrado en su mayor parte en el terreno, y el superior, que con un voladizo de siete metros y medio sobre aquél cubre once filas de espectadores.

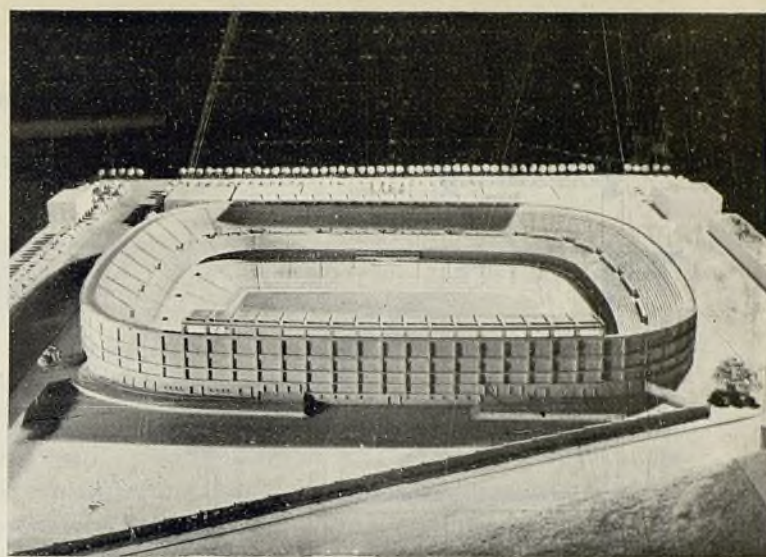
Espectadores.—Se han dispuesto espectadores de pie únicamente en el anfiteatro bajo, y de éste en los dos cubillos y en el frente Este; se da la particularidad de que siendo sentados los espectadores cubiertos con el voladizo del graderío superior, en los cubillos estos espectadores están detrás de los de en pie, sin que por ello se dificulte la buena y perfecta visibilidad. En el anfiteatro segundo todos los espectadores son sentados para evitar las oleadas y movimientos de masas, que serían peligrosos por la altura y la gran pendiente a que se viene obligado.



Ayuntamiento de Madrid



Modelo en escayola con el estado actual.



Modelo que muestra el Estadio completo.

La visibilidad lograda puede comprobarse desde cualquier punto del estadio, desde el que se domina totalmente la pista de juego sin que estorbe el menor obstáculo, tanto en los espectadores de pie como sentados.

Accesos.—Los accesos están estudiados y dispuestos de modo que entrando cada espectador por la puerta que le corresponde, tiene que hacer un recorrido máximo de 40 metros para llegar a su asiento, combinando las puertas con las escaleras y éstas con los vomitorios dentro de las normas de la Junta de Espectáculos.

Servicios.—En el frente Este y en semisótano están acoplados los servicios destinados a jugadores, con cuatro vestuarios, locales para árbitros, enfermería, reparaciones y almacenes. Encima de estos locales se han dispuesto las oficinas del Club y un amplio servicio de restaurante.

En las galerías, aparte de las escaleras y accesos, se distribuyen los servicios de bares, retretes y pequeñas dependencias para las necesidades del Club.

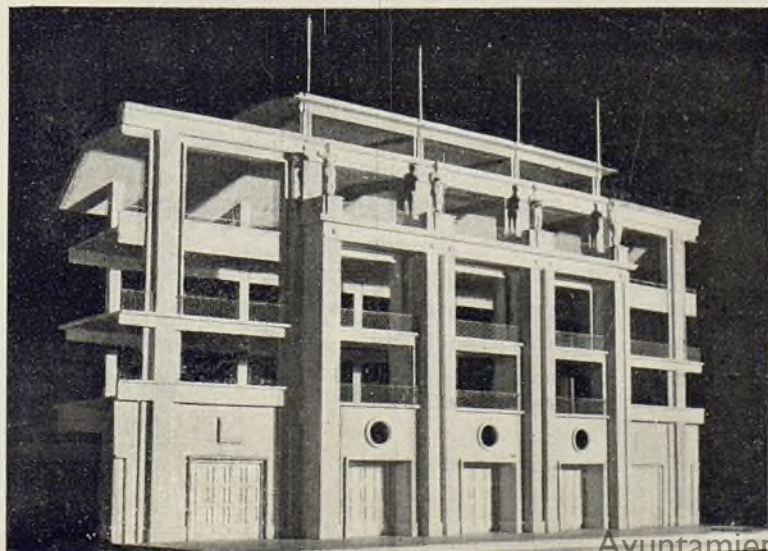
Construcción.—La edificación está hecha exclusivamente a base de hormigón armado para el graderío superior, y de hormigón en masa para el graderío bajo. Una ingeniosa disposición constructiva ha permitido re-

solver el voladizo de siete metros y medio a base de los contrarrestos que produce el peso de la estructura superior, de tal modo que con vigas de 40 por 60 centímetros, o sea de dimensiones casi corrientes y, por consiguiente, con relativo poco costo, se ha construido una estructura complicada de la forma más sencilla posible. Casi todos los elementos, pies derechos, vigas y losas, han sido estandarizados, suprimiendo toda clase de nervios y cartelas para llevar al máximo la simplicidad de la estructura.

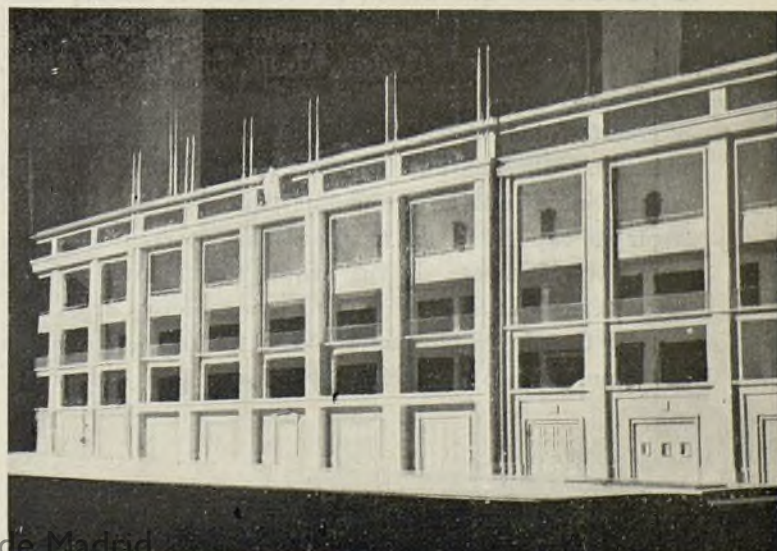
En el edificio, que tiene 600 metros lineales de fachada y ocupa una superficie de 34.000 metros cuadrados, se han gastado unas 800 toneladas de hierro y 4.000 de cemento. El hierro empleado en barandillas mide 3.000 metros. El edificio tiene 52 puertas, 110 escaleras, incluídos los 14 vomitorios del público y el de los jugadores. El aforo oficial es de 70.000 espectadores.

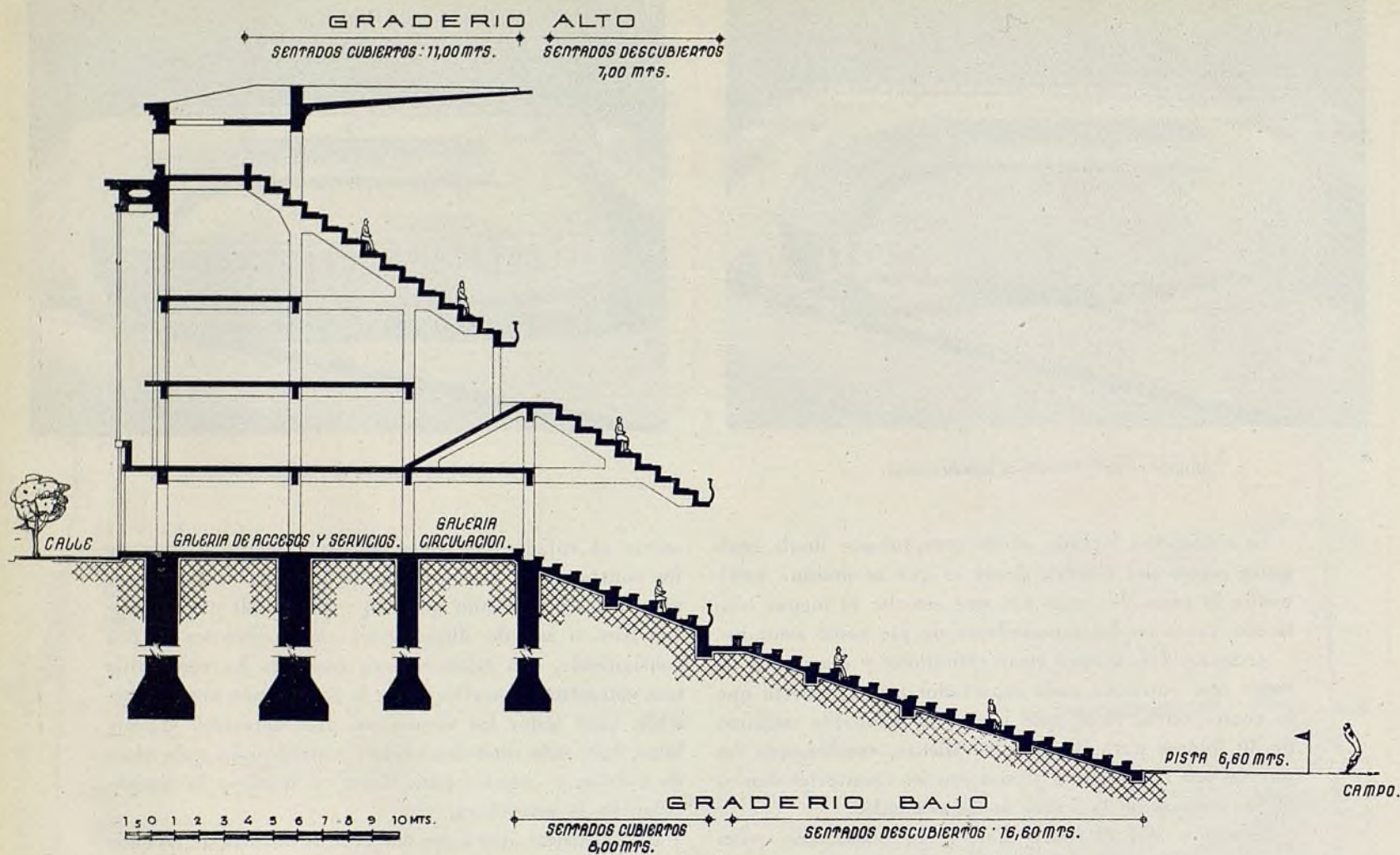
Entre las muchas dificultades que se han presentado para llevar a cabo esta obra, destaca la que surgió como consecuencia de atravesar el campo el túnel del enlace ferroviario Nuevos Ministerios-Chamartín, que obligó a desviar la cimentación de ocho soportes para salvar en forma de horquilla el paso del túnel bajo la estructura.

Modelo del frente principal.



Modelo de uno de los frentes laterales.





Otro tema dificultoso fué el drenaje del campo de juego, que exigió un delicado estudio de pendientes para permitir la celebración de partidos aun en días de lluvias torrenciales. Sin hacer mención de las enormes dificultades sufridas por la escasez de materiales, cemento, hierro e incluso madera y que han obligado a paralizaciones y a rectificaciones constantes en la marcha de la obra.

Fachadas.—Por la importancia del edificio y el lugar de su emplazamiento en la Avenida del Generalísimo, han sido objeto de especial estudio sus fachadas, en las que se ha procurado suplir la falta de riqueza de materiales, obligada por razones económicas, con soluciones arquitectónicas que dieran al conjunto la debida categoría y dignidad. Dentro del ritmo dado a las fachadas destacan los cuatro pórticos, Norte, Sur, Este y Oeste, en donde se ha acumulado la mayor riqueza decorativa mediante piedras, emblemas, escudos, inscripciones y mástiles. En conjunto, el edificio es un modelo entre las construcciones similares españolas, que deja en muy buen lugar la capacidad de cuantos han intervenido en la obra, especialmente de sus arquitectos Manuel Muñoz Monasterio y Luis Alemany Soler, ingeniero Carlos Fernández Casado y aparejador Carlos Pernaute, y que con sus conocimientos, tenacidad y esfuerzo han sido capa-

ces de darla cima en beneficio del espectáculo del fútbol en la capital de España.

PROBLEMAS DE LA RECONSTRUCCION

El Congreso Internacional de la Vivienda y Urbanismo celebró en París, en junio de 1947, una restringida Conferencia de técnicos, tratando de la necesidad de que los problemas de la construcción deben ser estudiados en íntimo contacto con el urbanismo, estimándose que es un error fundamental, o bien dejar las cosas al azar, o rehacerlas a su posición primitiva.

La consecuencia de esto es que en la mayoría de los países, especialmente en los damnificados, se precisa un número de urbanistas que sobrepasa ampliamente el número de hombres y mujeres que realmente están preparados en estas materias. En Inglaterra y Polonia se vienen dando unos cursos cortos de urbanismo que van a ser pronto imitados en otros países, para adiestrar a arquitectos, ingenieros y sociólogos en estas disciplinas.

Propuso la Conferencia la celebración de cursillos in-

ternacionales para establecer contacto e intercambio entre los colegas de los distintos países y conocer y discutir las realizaciones conseguidas en cada uno de ellos. Sobre el tema de la edificación, habida cuenta de la escasez de materiales en todo el mundo, fué discutida la posibilidad de establecer una distribución de aquéllos con un almacén internacional entre los distintos países, de acuerdo con sus peculiares necesidades, esperando que el Comité Ejecutivo de la Federación Internacional tome en consideración esta propuesta y la pase a la Sección correspondiente de las Naciones Unidas.

CURSOS DE TECNICOS URBANISTAS

La Escuela Nacional de Administración y Estudios Urbanos, en su Sección de Urbanismo, abrió en el pasado mes de octubre período de presentación de solicitudes para el Tercer Curso de técnicos urbanistas entre arquitectos e ingenieros de las distintas especialidades al servicio de las Corporaciones Locales.

Habiendo rebasado el número de instancias presentadas la capacidad de los locales y a fin de lograr una mayor eficacia de los fines docentes, el Consejo de la Sección consideró conveniente seleccionar a veintidós aspirantes y reconocer a los demás derecho preferente para sucesivas promociones.

Iniciado el primer curso el día 24 de noviembre, el alumnado siguió el primer período escolar desde dicho día al 3 de diciembre, con sujeción al siguiente cuadro:

Servicios urbanos (Vialidad y Saneamiento), por D. José Paz Maroto, los días 25, 26, 28, 29, 1 y 2, de diez a once de la mañana.

Legislación sobre urbanismo, por D. Eugenio Pérez Botija, los días 25, 26, 1 y 2, de once a doce.

Principios jurídico-sociales de Urbanismo, por D. José Gascón y Marín, los días 24, 26, 28 y 1, de cuatro a cinco de la tarde.

Generalidades de urbanismo, por D. Pedro Bidagor Lasarte, los días 25, 27 y 2, de cuatro y media a cinco y media, y 24, 28 y 1, de cinco a seis.

Esquemas urbanos, por D. Gaspar Blein Zarazaga, todos los días menos el 3, de seis a siete y media de la tarde.

Los cuatro restantes períodos escolares serán los que se expresan:

Segundo: Del 26 de enero al 3 de febrero de 1948.

Tercero: Del 7 al 16 de marzo de 1948.

Cuarto: Del 21 al 30 de abril de 1948.

Quinto (recapitulación): Del 6 al 15 de junio de 1948.

El segundo curso será convocado en términos análogos al primero a partir de octubre de 1948.

Se pretende que la III Reunión de Técnicos Urbanistas coincida con el tercer período escolar del primer curso.

CIUDADES A LA MEDIDA

En Inglaterra se van a hacer algunas ciudades nuevas. Se van a hacer en el sentido estricto de la palabra "hacer". El Gobierno ha dicho: "Necesitamos una ciudad aquí", y en ese sitio se construirá una ciudad, como se construye una silla o estantes para libros. Se trata de proporcionar lugares que eviten a Londres un crecimiento decidido por factores más o menos casuales. En vez de esto, las nuevas ciudades se pondrán a distancias convenientes: una, hasta ahora sin nombre, distará unos cincuenta kilómetros de la metrópoli, en el Condado de Surrey, y otras estarán aproximadamente a la misma distancia y se trazarán en forma ordenada, de manera que las comunicaciones hacia ellas y por ellas sean fáciles y rápidas.

En la construcción de estas ciudades se pondrá un cuidado especial. Se tomarán precauciones para, por ejemplo, que la nueva ciudad en Surrey cuente con suficiente diversidad de industrias que la protejan contra una depresión de cualquier clase de comercio o industria, cual ocurrió antes de la guerra en la ciudad de Jarrow, donde, debido a un descenso en la construcción de buques y en las demás industrias de ingeniería quedó sin empleo la mayor parte de la población.

En cambio, cuando las condiciones lo permitan, se aprovechará la oportunidad para agrupar importantes instituciones de carácter análogo.

RECONSTRUCCION DE BERLIN

Actualmente las destrucciones son considerables y el volumen de los escombros se estima en 60 millones de m³. La mayoría de las calles están destruidas y los ladrillos completamente destrozados. Las destrucciones no son uniformes, exceptuando las fábricas de los suburbios, que han sido muy dañados; y afectan la forma de una cruz siguiendo los ejes de los bombardeos (NE-SO) y (ON-ES), estando el centro situado en los alrededores de Belle Alliance.

Berlín vivía para Alemania, pero también por Alemania. Representaba para ella un centro administrativo y cultural, como asimismo un centro de producción.

¿Qué será de Berlín en el futuro? Esto dependerá de los límites de Alemania, de su estructura económica centralizada o federal, de sus posibilidades económicas y comerciales. Factores todos que no dependen del urbanismo.

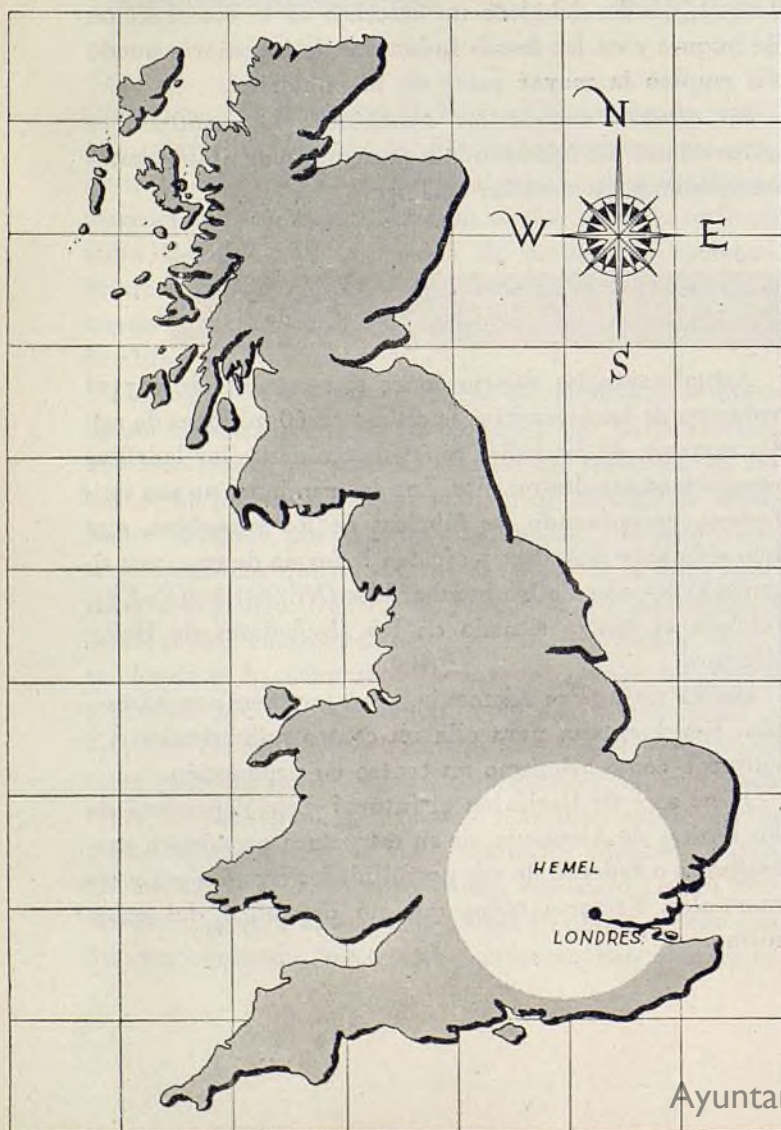
PROYECTO DE UNA NUEVA CIUDAD INGLESA

Ha sido dado a conocer el Plan de Hemel Hempstead preparado por la Hemel Hempstead Development Corporation. Esta ciudad, asentada en la ladera Este del río Gade, era hasta 1800 un pueblecito sin importancia. En el año 1804 se abrió un gran canal y, como consecuencia, surgió allí una potente industria papelera y de cerrajería, ocupando actualmente sus edificaciones todo el valle y aun extendiéndose por las colinas al Este y Oeste de aquél.

La población es de 21.100 habitantes, de los cuales 5.000 trabajan en industrias manufactureras. El plan de la nueva ciudad se hace para aumentar la población a 60.000 habitantes, pero sin pasar de la cifra de 11.000 para los empleados en las citadas industrias, componiendo el resto de la población en su mayoría con comerciantes y personal incorporado a industrias de servicios.

La superficie total que comprende el plan es de 2.400 hectáreas, divididas en:

Zona central	40 hectáreas.
Industria	240 —
Residencias	1.280 —
Espacios libres	840 —



El plan emplaza la industria al Noroeste de la ciudad; a esta zona irá toda la industria nueva, además de las grandes instalaciones existentes, cuya situación actual interfiere con el trazado general y cuyo traslado está previsto a aquel lugar. En cada barrio se permite la pequeña industria auxiliar del mismo.

El plan es lógico y práctico. Se adapta a la topografía del terreno, conserva todos los parques principales y puede hacerse por etapas con un mínimo de molestias para la comunidad. Su realización se iniciará desde el centro hacia las afueras, conservando el mayor número de las granjas de los alrededores el mayor tiempo posible. Se ha sugerido un período de diez o quince años para la realización de la mayor parte del plan. El ambicioso proyecto de la zona central dependerá, naturalmente, de una situación económica y financiera mucho más brillante que la actual.

El autor del plan, Mr. G. A. Jellicoe, desea que la misma norma de diversidad que ha informado su proyecto sea la base de la futura arquitectura de Hemel Hempstead. Estima que, ya que esta ciudad se construyó en su mayor parte en una sola época y como consecuencia le falta la riqueza arquitectónica que dan la variedad de estilos que van sucediendo en las ciudades con alguna historia, se podría conseguir algo equivalente con la diversidad del modo de pensar de los arquitectos contemporáneos que vayan a construir en Hemel Hempstead.

La zona central comprende la ciudad antigua, el nuevo Centro Comercial y el Centro Cívico. La zona residencial se divide en siete barrios con una capacidad variable desde 10.500 habitantes hasta 3.500 y una densidad media de 50 habitantes por hectárea.

Los servicios de la ciudad futura no presentan grandes dificultades: para el agua se proveerá una nueva casa de máquinas, depósito y dos torres elevadas, una en las colinas del Este y otra en las del Oeste. El suministro de gas y electricidad está resuelto. La recogida de aguas residuales se hará por gravedad y los residuos se incinerarán.

Se proyectan 24 escuelas de párvulos, 23 escuelas primarias y 9 centros de segunda enseñanza. Actualmente existen escuelas privadas de reconocida eficacia, cuyos intereses serán conservados.

En cada barrio habrá una Tenencia de Alcaldía, con el Ayuntamiento en la zona central. El barrio dispondrá del comercio necesario para las necesidades mínimas, dejando el centro para el gran comercio de uso general. No se permiten cines en los barrios.

Se proyectan tres grandes clubs con tenis, piscinas, fútbol, etc., que serán de uso para toda la ciudad, y además cada barrio tendrá sus propios parques de descanso y deporte.

En la zona central irá una iglesia católica y otra anglicana; en cada barrio se proyectan una o más capillas anglicanas.

La fotografía está colocada aproximadamente en la dirección Norte. La parte central del jardín y edificios públicos sigue el valle del Gade hasta su unión con el valle de Bulbourne, formando el arco de la izquierda. De las siete zonas residenciales sólo aparece proyectada una en el modelo. Las otras están como superficies lisas.



RECTIFICACION PARCIAL DE ALINEACIONES

Daremos en esta sección una nota de las rectificaciones más importantes que se han hecho al Plan General de Ordenación de Madrid.

ZONA INDUSTRIAL DE DELICIAS

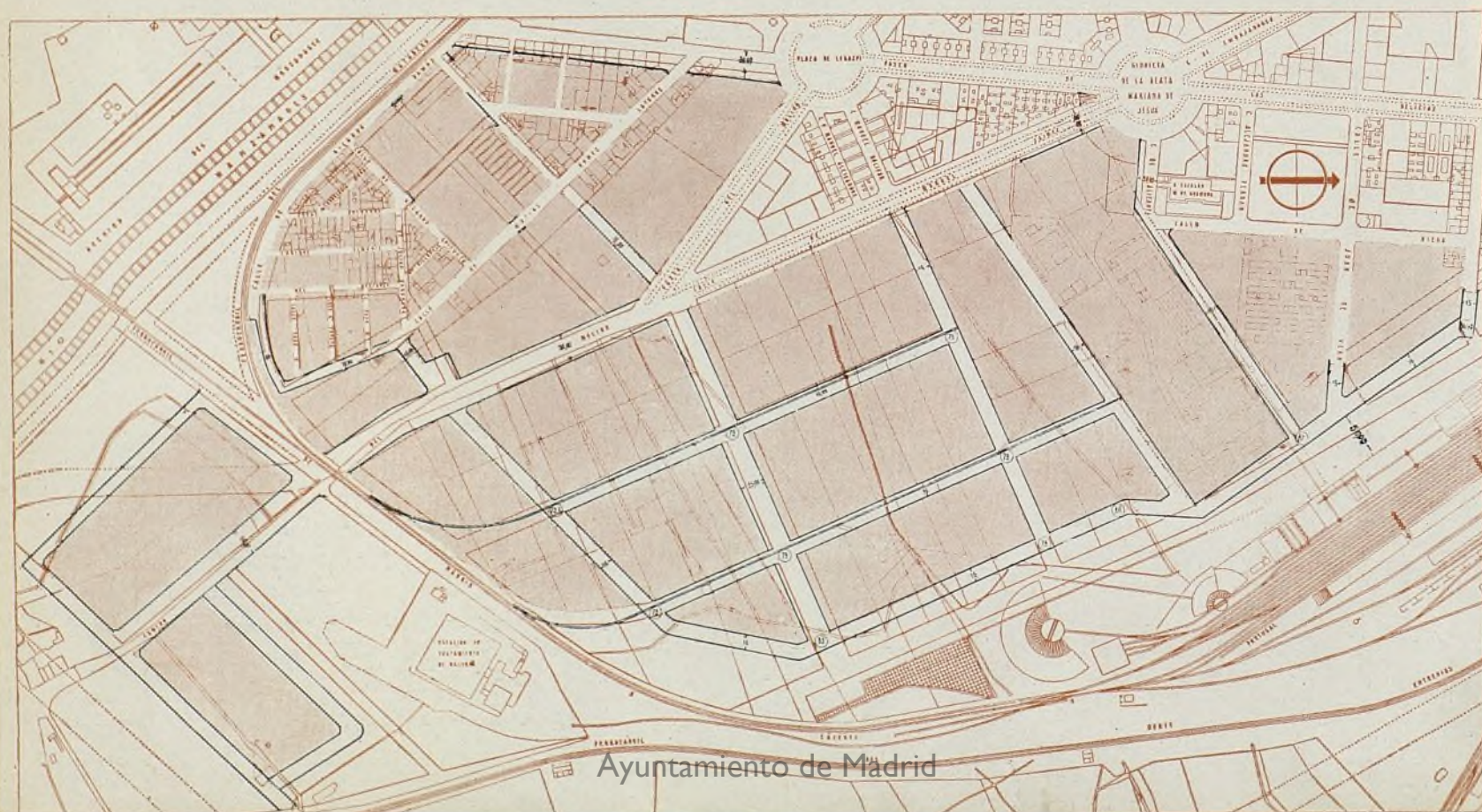
El establecimiento por la Empresa Nacional Calvo Sotelo de una nueva vía apartadero que venía a suplementar beneficiosamente la prevista en el primitivo proyecto y la imposibilidad de acometer en un plazo conveniente la construcción de la estación general de servicio en la zona vinieron a sumarse a determinadas peticiones de particulares sobre rectificación de alineaciones, justificando un nuevo estudio a fondo del plan general de alineaciones de esta zona, una de las de mayor interés para Madrid, por constituir la transición hasta que tuvieran realidad de verdadera eficacia las zonas industriales de mayor volumen que figuran en el proyecto.

En el nuevo estudio se consideró como fundamental la vía de penetración, prolongación de la calle de Emba-

jadores, que divide la zona en dos mitades de desigual extensión: la oriental y la occidental.

Para la primera se ha conservado una gran vía transversal de 25 m., que en el primitivo proyecto servía de acceso a la estación general antes indicada y que en el actual puede conservar tal carácter si dicha estación se construye por una entidad particular, y, en todo caso, constituirá una vía parque necesaria para el esparcimiento de los obreros en las horas de descanso en las jornadas de trabajo, análoga a las previstas en las restantes zonas industriales.

Para repartir el tráfico que ha de entrar en esta zona se ha proyectado un doblado de Embajadores, que arrancando del Paseo de las Delicias penetre por dos transversales de 15 metros de ancho y siga a unos 50 metros de la tapia del ferrocarril hasta la transversal de 25 metros, prolongándose después paralelamente a la vía del



ferrocarril hasta el Paseo del Molino, en donde mediante una pequeña plaza se enlaza con la calle del Teniente General de Noreña, eje de la parte occidental, con acceso a la Plaza de Legazpi.

Se conserva la primitiva vía apartadero y se duplica con la establecida por la Empresa Calvo Sotelo, que permite dar este importante servicio a la totalidad de las parcelas de la zona oriental.

Se ha reformado el proyecto asimismo para procurar que las dos industrias de mayor peligro por incendio queden aisladas en una sola manzana por calles de suficiente anchura y fácilmente accesibles al servicio de incendios.

Con esta modificación los terraplenes del ferrocarril quedarán absorbidos en la parte posterior de los establecimientos industriales, y las calles de acceso y distribución quedan a nivel con las vías apartaderos sin excesivo movimiento de tierras.

Se ha previsto una parcelación de 50 por 60 metros cuadrados, mínimo para las industrias propias de esta zona, y que fácilmente se multiplican hasta constituir manzanas de tamaño variable que permitirán el establecimiento de industrias importantes de diverso volumen.

En la zona occidental la modificación ha sido menos importante, pues se ha preferido, en general, conservar lo más posible el actual trazado, de difícil variación.

La utilización por una sola industria de manzanas contiguas ha permitido suprimir alguna calle proyectada de ningún interés para el tráfico general de la zona, sin perjuicio de asegurar las corrientes esenciales de tráfico.

El ensanche de la ronda de esta parte se ha modificado a fin de suprimir al máximo los perjuicios para los propietarios colindantes y una mejor utilización del terreno, prescindiendo de la vía general de apartadero, que los niveles del terreno hacían difícilísima.

Se ha conservado, sin embargo, el ensanche a 30 metros de la prolongación del Paseo de las Delicias, a fin de no dificultar planes y trazados urbanísticos posteriores.

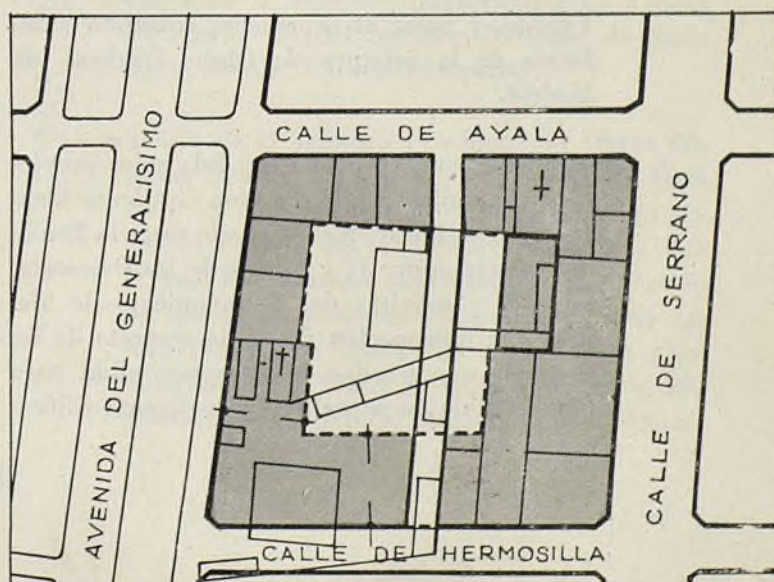
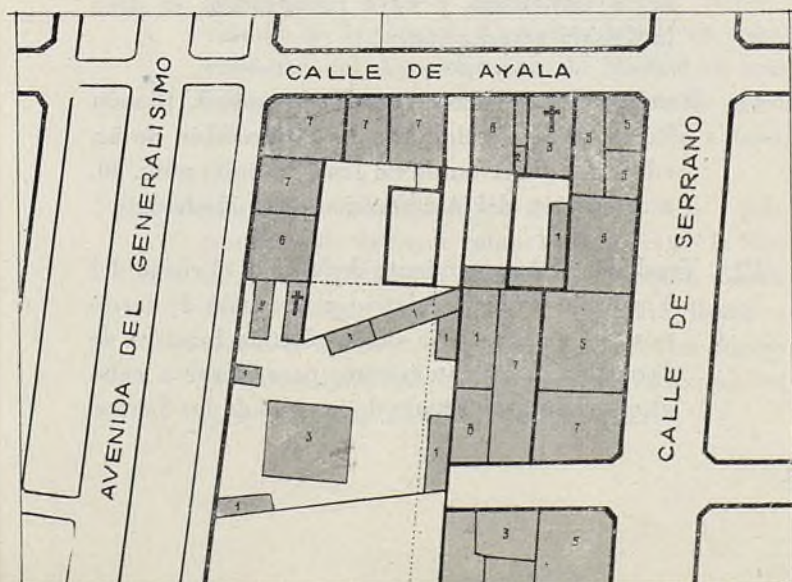
ALINEACION INTERIOR DE MANZANA

Como consecuencia del creciente aumento de demandas de energía eléctrica en el barrio de Salamanca, la Compañía Electra de Madrid eleva una instancia a la Comisaría solicitando la correspondiente autorización para construir una nueva central en el solar de su propiedad situado en el interior de la manzana comprendida entre la Avenida del Generalísimo y calles de Ayala, Serrano y Hermosilla, con acceso por una calle particular desde la de Ayala, también de su propiedad.

Al aprobarse la rectificación correspondiente a la prolongación de la calle de Hermosilla hasta la Avenida del Generalísimo quedaron pendientes de resolución las alineaciones interiores que habrían de corresponder a la manzana resultante comprendida entre las calles de Ayala, Serrano, Hermosilla y Avenida del Generalísimo, y, en consecuencia, se procedió al estudio y aprobación por la Comisión de dichas alineaciones interiores, significando a la Compañía Electra de Madrid que por quedar un solar de su propiedad en el interior del patio de manzana, puede concederse en principio autorización para la construcción de la nueva central, siempre que ésta se adapte a las condiciones de volumen que establecen las Ordenanzas correspondientes, cuyo proyecto deberá ser remitido a la Comisaría para su aprobación definitiva.

Proyecto primitivo.

Proyecto rectificado.



COMISION DE URBANISMO DE MADRID

INDICE DE LOS ACUERDOS ADOPTADOS DURANTE EL PRIMER SEMESTRE DEL AÑO 1947

MES DE ENERO

Sesión del día 10.

1. Aprobar el acta de la sesión anterior.
2. Hacer constar en acta la satisfacción de la Comisión por el nombramiento del Vocal Ilmo. señor D. Federico Turell para la Subsecretaría de Obras Públicas y comunicarle la felicitación efusiva de la Comisión.
3. Felicitar al Teniente Alcalde del Ayuntamiento de Madrid y Vocal de esta Comisión, D. Octaviano Alonso de Celis, por haber sido nombrado Comendador de la Orden de Isabel la Católica.
4. Redactar una Memoria expresiva de los trabajos realizados hasta fin de 1946 por la Comisión de Urbanismo.
5. Solicitar de la Dirección General de Regiones Devastadas la remisión de los planos y Memoria explicativa del Proyecto de Ordenación del Barrio de la Estación de Pozuelo de Alarcón, referente a la petición formulada por D. Miguel Leal Aguado, y pasar el expediente completo a informe de la Jefatura de Obras Públicas de Madrid.
6. Mantener la autorización concedida a los propietarios D. Antonio y D. Eusebio Gutiérrez Manchón para edificar en el solar sito entre la Ronda de Segovia, núm. 37 y Cuesta de las Descargas, núm. 7, y solicitar del Ayuntamiento de Madrid una información detallada respecto de las licencias que puedan haberse concedido para edificar y de las superficies actualmente edificadas a que afecte el nuevo proyecto redactado para proceder a su estudio.
7. Resolver la consulta formulada por el Ayuntamiento de Madrid referente a la Ordenanza especial de la Gran Vía, manifestándole la forma en que deberá quedar redactada; y autorizar la ampliación del edificio del Centro del Ejército y la Armada, sito en la Gran Vía con vuelta a Clavel, en la forma limitada propuesta por el Jefe de Edificaciones del Ayuntamiento de Madrid.
8. Dejar sobre la Mesa el expediente incoado por D. Manuel Calvín para ejecutar obras de ampliación y reforma de la finca núm. 1 de la calle de Leganitos.
9. Solicitar el dictamen de la Asesoría Jurídica en el expediente promovido por D. Luis Marzo Sepúlveda y D. Juan Touzón Jurjo, propietarios de terrenos situados entre las calles de Huesca y prolongación de la Castellana, solicitando no sean expropiados dichos terrenos.
10. Acceder a lo solicitado por la Fábrica de Electricidad del Pacífico, S. A., rectificando las alineaciones correspondientes del proyecto parcial de la Castellana, a cuya rectificación se dará la debida tramitación.
11. Remitir el expediente formulado por D. Ramón Peñalver Sáiz, relativo a la construcción de un edificio en la Avenida de José Antonio, núm. 80, a resolución del Ayuntamiento de Madrid.
12. Trasladar al Ayuntamiento de Madrid el ruego del Vocal Sr. Gallego, relativo a la cesión de terrenos por la Obra Pía de los Santos Lugares de Jerusalén al Ayuntamiento, para llevar a cabo el ensanche proyectado de la calle de los Santos.

Sesión del día 15.

13. Aprobar el acta de la sesión anterior.
14. Aprobar el proyecto de Presupuesto de Gastos de la Comisaría General y elevarlo al Sr. Ministro de la Gobernación para que lo someta a la sanción superior del Consejo de Ministros.
15. Aprobar el anteproyecto de Ordenación del Sector de Chamartín de la Rosa delimitado por las calles de Mateo Inurria, López de Hoyos, Vía del Abroñigal y Vía Limitativa de la zona de prolongación de la Castellana.
16. Dejar sobre la Mesa el expediente promovido por D. Augusto Martínez de Abaria y D. Angel Luis Laherranz solicitando autorización para construir hoteles en la prolongación de la calle de Serrano, término de Chamartín de la Rosa.
17. Aprobar en principio los planos y maquetas de fachadas presentados por el Real Madrid, C. de F., para el estadio que construye actualmente en la prolongación de la Castellana, autorizando al Vocal Sr. Blein y al Jefe de la Oficina Técnica para que, de acuerdo con los Arquitectos directores de las obras, convengan las modificaciones de detalle que mejoren el proyecto presentado.
18. Dejar sobre la mesa para gestionar con los Arquitectos encargados del proyecto la reforma necesaria en la edificación proyectada, el expediente remitido por el Ayuntamiento, relativo a la construcción de un edificio destinado a Colegio Mayor Universitario de San Pablo en la calle de Isaac Peral.
19. Denegar la autorización solicitada por D. Francisco Valdepeñas para construir una colonia de hoteles en la finca "Los Pozos de la Nieve", situada en la Casa de Campo, y poner en conocimiento del Ayuntamiento de Madrid la conveniencia de proceder a la adquisición de dicha finca, por si considera oportuno llevarla a cabo.
20. Autorizar a "Cimentaciones y Obras, S. L.", propietarios de terrenos comprendidos entre la Plaza de la República Argentina, Joaquín Costa, Felipe Pérez, Carbonero y Sol, para llevar a efecto la apertura de una calle particular dentro de los mismos, que una la Plaza de la República Argentina con la calle de Felipe Pérez.

21. Autorizar a D. José Antonio Carroggio Sofías para construir un campo de deportes en terrenos situados en el término municipal de Pozuelo de Alarcón, debiendo construir un aparcamiento de coches proporcionado a la capacidad del campo.
22. Autorizar a D. Fernando Cabrera Herreros para construir un edificio en el Paseo de Rosales, número 66.
23. Suprimir la calle proyectada en el Plan General de Ordenación entre las del Rosario y Manco de Lepanto, en el Puente de Vallecas, conforme a lo solicitado por D. José Fraile, Arquitecto encargado del proyecto y dirección de las obras de un edificio con destino a la "Ciudad de los Muchachos", en solar situado en la calle del Manco de Lepanto.

Sesión del día 22.

24. Aprobar el acta de la sesión anterior.
25. Solicitar el informe del Ayuntamiento de Madrid sobre la petición y alegaciones formuladas por D. José Ortiz de Echagüe, que desea construir un edificio de nueva planta en la calle de Tutor, números 22 y 24, y solicita la rectificación de alineaciones interiores del patio de manzana.
26. Rectificar la alineación interior del patio de manzana del solar núm. 80 de la calle de Castelló, solicitada por la Subsecretaría de la Marina Mercante, situando dicha alineación a treinta metros.
27. Rectificar la alineación interior del patio de manzana del solar núm. 57 de la calle de Fernán González y de la de Menorca, núm. 32, conforme a lo solicitado por D. Juan del Corro Gutiérrez.
28. Dejar sobre la mesa el expediente relativo a obras de ampliación del Instituto Nacional de Enseñanza Media "Cardenal Cisneros".
29. Solicitar de la Jefatura Provincial de Obras Públicas la remisión del proyecto parcial de accesos a los Nuevos Ministerios, para poder proceder al estudio de la petición formulada por D. José M.^a Guerrero solicitando la rectificación de uso de la manzana comprendida entre las calles de Alonso Cano, Modesto Lafuente, Cristóbal Bordiú y María de Guzmán, y de la instancia elevada por D. Miguel Agustí Elguero,

referente al solar núm. 52 de la calle de Modesto Lafuente.

30. Conceder la autorización solicitada por los señores Martínez de Abaria y Laherranz para construir una colonia de hoteles en Chamartín de la Rosa, debiendo ponerse de acuerdo con el Ayuntamiento de Chamartín para establecer las condiciones económicas en que han de participar en el coste de las obras de urbanización.

Sesión del día 31.

31. Aprobar el acta de la sesión anterior.
32. Autorizar al Ayuntamiento de Canillejas para redactar un anteproyecto parcial de saneamiento y ordenación urbana de su término municipal.
33. Aprobar el expediente de modificación de alineaciones que han de limitar el estacionamiento de vehículos en las calles de la Luna y Desengaño.
34. Rectificar el Plan General de Ordenación, manteniendo el trazado actual de la calle de San Víctor, en el término municipal de Canillas, y autorizar la construcción de una casa en el núm. 2 de dicha calle.
35. Dejar sobre la mesa el proyecto de ordenación de los enlaces de caminos que se cruzan en Puerta de Hierro.
36. Rectificar la alineación interior del patio de manzana de la finca sita en la calle de Bretón de los Herreros, núm. 41, situándola a 30 metros de la línea de fachada, conforme a lo solicitado por D. Miguel Angel Roji Carmona.
37. Dejar sobre la mesa el proyecto parcial de rectificación de los trazados que figuran en el Plan General de Ordenación en la zona afectada por la nueva vía de unión de los Paseos de las Acacias y Yaserías y aprobar con carácter provisional, a reserva de armonizarlo con los planes de la canalización del Manzanares, lo que se refiere a la Glorieta de las Pirámides y Paseo de Yaserías.
38. Tomar en consideración y trasladar al Ayuntamiento de Madrid el ruego del Vocal Sr. Gallego,

referente a la urbanización de la calle de Bo-cángel.

MES DE FEBRERO

Sesión del día 7.

39. Aprobar el acta de la sesión anterior.
40. Indicar a la Comunidad de Hermanas Hospitalarias de Jesús Nazareno, del Hospital de Mujeres Incurables, situado en la carretera de Francia, núm. 53 (Chamartín de la Rosa), que adquiera por su cuenta los terrenos colindantes que le sean necesarios para edificar el pabellón que tiene en proyecto, y que cuando se realice la reforma de la carretera de Francia le serán abonadas las expropiaciones que sean necesarias con tal motivo.
41. Contestar la petición formulada por las Religiosas de la Piedad Bernarda solicitando autorización para edificar un pabellón en solar situado en la calle de Joaquín Costa con vuelta a la de Gabriel Lobo, en el sentido de que no puede concederse la autorización solicitada hasta que haya sido aprobado el proyecto parcial correspondiente a aquella zona.
42. Que no procede conceder la autorización interesada por D. Felipe Pérez Somarriba para construir bloques de viviendas en solares situados en la carretera de Aragón, hasta tanto que haya tenido lugar la aprobación de la modificación del proyecto parcial correspondiente a esta zona.
43. Comunicar al Ministerio de Obras Públicas que el anteproyecto redactado para la ordenación de accesos del conjunto de edificios de los Nuevos Ministerios se considera acertado y conveniente, si bien se estima necesario conocer el plan financiero que haya de seguirse para ejecutarlo y asimismo conocer cuáles sean las etapas previstas para su realización.
44. Aprobar el proyecto redactado por la Jefatura de Obras Públicas para la modificación del enlace de varios caminos con la carretera nacional de Madrid a La Coruña, en el sector denominado Puerta de Hierro, con las observaciones formuladas por la Oficina Técnica.

45. Resolver favorablemente la petición formulada por los Sres. Marzo Sepúlveda y Touzón Jurjo solicitando se declaren libres de expropiación los terrenos de su propiedad sitos en la zona comprendida entre las calles de Lérida, San Germán, San Enrique y calle en proyecto.

46. Trasladar al Ayuntamiento de Madrid el ruego del Vocal Sr. Gallego sobre la realización del proyecto de viviendas modestas en la calle de Francos Rodríguez.

47. Facultar a la Presidencia para que, si lo considera conveniente, disponga que por la Oficina Técnica se formule el correspondiente proyecto para las obras de pavimentación del Barrio de Usera.

Sesión del día 14.

48. Aprobar el acta de la sesión anterior.

49. Aplazar la resolución del expediente incoado a instancia del Ilmo. Sr. Director General de Correos y Telecomunicación para construcción de un grupo de viviendas protegidas para funcionarios de aquella Dirección, hasta que sea aprobado el proyecto parcial de ordenación de la zona comprendida en el límite Este de la urbanización de la prolongación de la Castellana.

50. Enviar al Ayuntamiento de Madrid para nuevo estudio el expediente promovido por la Inmobiliaria del Carmen solicitando señalamiento de alineaciones interiores correspondientes a la finca situada en la Avenida del Generalísimo, núm. 55 con vuelta a la calle de García de Paredes.

51. Rectificar las alineaciones del solar enclavado en las calles de Jorge Juan, Doctor Esquerdo y Fuente del Berro, en el expediente incoado por "Berca, S. A."; asimismo se acuerda que las construcciones que se realicen en la totalidad del solar se ajusten a la ordenanza núm. 5 de las correspondientes al Plan General.

52. Conceder en principio la autorización solicitada por D.^a Dolores González Hevia para construir un local destinado a tiendas en la parte de antejardín del hotel de su propiedad situado en la carretera de Aragón, núm. 61 (Canillas), debiendo redactar el correspondiente proyecto para su aprobación definitiva, el cual no deberá

rebasar la línea actual de edificación del antepecho de la terraza.

53. Aprobar el proyecto parcial de rectificación de trazados que figuran en el Plan General de Ordenación en la zona afectada por la nueva vía de unión de los paseos de las Acacias y Yeserías, fijando el ancho de dicha vía en 20 metros.

Sesión del día 19.

54. Aprobar el acta de la sesión anterior.

55. Dejar aplazada la contestación a la comunicación de la Fiscalía de la Vivienda relativa a las deficiencias en el suministro de agua de la capital, hasta que se conozcan los datos relativos a los planes para el mejoramiento de dicho servicio proyectados por el Ministerio de Obras Públicas.

56. Solicitar del Ingeniero Jefe Provincial de Industria que realice un estudio para conocimiento de la Comisión sobre el problema de la falta de capacidad de transporte de energía eléctrica.

57. Solicitar del Ayuntamiento de Madrid traiga en breve plazo a la Comisión una propuesta de modificación de las alineaciones aprobadas en el proyecto de ordenación del Paseo de Onésimo Redondo, y dejar en suspenso la resolución de la instancia suscrita por D. Fernando Gallego relativa a los solares situados en la calle de Cadarso, números 5 y 7, y demás peticiones que estén en tramitación en la zona afectada por la posible modificación de aquellas alineaciones.

58. Solicitar del Ayuntamiento de Madrid la remisión de los planos relativos al proyecto de obras de ampliación del edificio del Banco Central en la calle del Barquillo, para conocimiento de la Comisión.

59. Conceder en la forma solicitada la autorización para efectuar las obras necesarias para la instalación de un Ambulatorio de la Caja Nacional del Seguro de Enfermedad en la calle de Ruiz de Alda, núm. 4.

60. Quedar enterada la Comisión de que en el Consejo de Ministros celebrado el día 7 del actual fué aprobado el Presupuesto de la Comisaría General y de la Comisión de Urbanismo, conforme al proyecto aprobado por la última.

61. Proponer a D. José María Divar Pereletegui para Letrado Segundo de la Sección Jurídica de la Comisaría General.

62. Someter a estudio de la Oficina Técnica el expediente promovido por la Compañía Inmobiliaria Metropolitana solicitando autorización para construir un edificio en la Avenida de José Antonio con vuelta a las calles de San Leonardo, Castro y Reyes.

Sesión del día 26.

63. Aprobar el acta de la sesión anterior.
64. Conceder la autorización solicitada por la Inmobiliaria Vasco-Central, S. A., para construir un bloque de viviendas en la carretera de Aragón, sector de la Quintana, debiendo modificar el proyecto del bloque con fachada a la calle de Cervantes, redactándolo con arreglo a las alineaciones interiores establecidas, y una vez corregido remitirse nuevamente a la aprobación de la Comisión de Urbanismo.
65. Aprobar el proyecto de fachadas presentado por D. Casto Fernández Shaw en nombre de Inmobiliaria Layetana, S. A., correspondientes a las fincas números 26 y 28 del Paseo de Rosales, y en cuanto a la planta baja y entresuelo de la fachada de la calle de Quintana, que no se ajustan a los Ordenanzas, dejar a juicio del Ayuntamiento de Madrid procurar una solución de acuerdo con lo establecido, para modificarlo en la forma conveniente.
66. Aprobar el proyecto de ordenación y urbanización presentado por la Inmobiliaria Urbis, S. A., de los terrenos comprendidos entre la Avenida de Menéndez Pelayo, la Estación del Niño Jesús, el Paseo del Doctor Esquerdo y la Colonia del Retiro, con arreglo a determinadas condiciones que deberán ser aceptadas por la Inmobiliaria Urbis en escritura pública.
67. Dejar sobre la mesa el expediente incoado por la Compañía Inmobiliaria Metropolitana para construcción de un edificio en la Avenida de José Antonio con vuelta a las calles de San Leonardo, Castro y Reyes.

MES DE MARZO

Sesión del día 5.

68. Aprobar el acta de la sesión anterior.
69. Solicitar del Ministerio de Obras Públicas los planes de alineaciones correspondientes a la finca núm. 1 del Paseo de Extremadura, por tratarse de zona limitada por la jurisdicción del Consejo de Canalización del Manzanares, y dejar sobre la mesa entre tanto la solicitud de D. Vicente Sánchez, propietario de dicha finca.
70. Acceder a lo solicitado por la Inmobiliaria Zurbano, S. A., señalando la alineación interior del patio de manzana de la finca núm. 57 de la calle de Zurbano, con una profundidad de 30 metros en relación con la línea de fachada.
71. Someter el expediente promovido por Vasco Central, S. A., relativo a la venta de los terrenos comprendidos en la Quinta de la Quintana (carretera de Aragón), juntamente con la propuesta de normas redactada por la Oficina Técnica, a estudio de la Sección Jurídica.
72. Dejar sobre la mesa el expediente promovido por D. José Serrano solicitando alineaciones en la calle de Francisco Remiro, en el trozo comprendido entre las de Marqués de Monteagudo y Cartagena.
73. Dejar sobre la mesa el expediente promovido por la Compañía Inmobiliaria Metropolitana para construir un edificio en la Avenida de José Antonio con vuelta a las calles de San Leonardo, Castro y Reyes.
74. Autorizar la construcción de un grupo de edificaciones destinadas a escuelas, talleres-escuelas y obras benéfico-sociales en la calle de San Diego con vuelta a la de Nuestra Señora de los Angeles, con arreglo al proyecto presentado por Fray Francisco Fornes Femenias.
75. Dejar sobre la mesa una propuesta de modificación de las Ordenanzas en la Avenida del Generalísimo, redactada por el Ayuntamiento de Madrid.

Sesión del día 6.

76. Aprobar el acta de la sesión anterior.
77. Dejar sobre la mesa el expediente incoado por la Compañía Inmobiliaria Metropolitana para construcción de una edificación en la plaza de España.
78. Que por la Oficina Técnica, de acuerdo con la Dirección de Arquitectura Municipal, se formulen unas orientaciones que sirvan de base a la Comisión para establecer el criterio a seguir en el proyecto de Ordenación del Sector de la Prolongación del Paseo de la Castellana.
79. Dejar sobre la mesa la propuesta de modificación de Ordenanzas en la Avenida del Generalísimo redactada por el Ayuntamiento de Madrid.

Sesión del día 21.

80. Aprobar el acta de la sesión anterior.
81. Aprobar la Memoria redactada por el Secretario General, correspondiente a la actuación de la Comisaría y Comisión de Urbanismo en los años 1945 y 1946, y conceder un voto de gracias al Secretario por el meritorio trabajo realizado.
82. Conceder la autorización solicitada por D. Gerardo Rueda Saravia para edificar en terrenos de su propiedad situados en las calles de Juan Porta y Uceda, del Puente de Vallecas, y rectificar el trazado propuesto para la prolongación de la calle de Uceda en el Plan General de Ordenación.
83. Solicitar el informe del Ayuntamiento de Madrid en el expediente promovido por la Sociedad Inmobiliaria Agrícola Urbana, relativo a terrenos situados a ambos lados de la calle de Francisco Santos.
84. Conceder las alineaciones solicitadas por D. Vicente Sánchez en la finca núm. 1 del Paseo de Extremadura, con arreglo a los planos presentados.
85. Comunicar a la Vasco Central, S. A., que debe reformar el proyecto presentado para construir un bloque de viviendas en la calle del General Martínez Campos, manteniendo el volumen de

edificación autorizado por las Ordenanzas vigentes, suprimiendo las plantas que sean precisas del torreón proyectado. Establecer como criterio general para casos análogos que cuando se trate de construir un edificio que ocupe una manzana completa pueda autorizarse la excepción en la altura, con informe de la Comisión de Urbanismo, siempre que el volumen de edificación no exceda en su conjunto de lo autorizado por las Ordenanzas y no exista perjuicio para tercero, y comunicar este acuerdo al Ayuntamiento de Madrid para que pueda incorporar este precepto a las Ordenanzas.

86. Dejar sobre la mesa el expediente de rectificación de alineaciones y ordenanzas del sector correspondiente al encuentro de la Vía del Abroñigal y el nuevo acceso de Valencia.
87. Conceder la autorización solicitada por el Ayuntamiento de Vallecas para construir un Mercado de Abastos en su término municipal, en las calles de Martínez de la Riva y Santa Juliana.
88. Considerar el emplazamiento del edificio proyectado por la Compañía Inmobiliaria en la Avenida de José Antonio como zona comercial, y en consecuencia aplicar el artículo 646 de las Ordenanzas, permitiéndose el volumen de edificación que resulta de la aplicación de este artículo y del acuerdo de carácter general adoptado en esta misma sesión sobre excepción de alturas de edificios que ocupen una manzana completa, sin causar perjuicio a tercero, determinando que la superficie que queda afectada por la aplicación de esta Ordenanza es de 30 metros de profundidad a partir de la alineación de la plaza de España y que los retranqueos sucesivos sean de tres metros.
89. Remitir los expedientes de urbanización de la Colonia de los Almendrales y del Barrio del Tercio a la Dirección General de Regiones Devastadas, para su realización.

Sesión del día 26.

90. Aprobar el acta de la sesión anterior.
91. Tomar en consideración el anteproyecto de rectificación de alineaciones y ordenanzas del sector correspondiente al encuentro de la Vía del Abroñigal con el nuevo acceso de Valencia y expo-

nerlo al público por término de quince días hábiles para oír reclamaciones.

92. Que por la Oficina Técnica se redacte una Memoria expresiva del alcance del presupuesto presentado para la terminación de la segunda fase de los proyectos de urbanización de la zona de Cuatro Caminos, la Quintana y el Arroyo del Calero.
93. Aprobar las alineaciones de la manzana comprendida entre las calles de Serrano, Ayala y Hermosilla y la Avenida del Generalísimo, solicitadas por la Compañía Electra Madrid, concediendo autorización para construir una estación de transformación en el solar situado en el interior de dicha manzana.
94. Quedar enterada de las manifestaciones hechas por la Sociedad Ibérica de Construcciones Eléctricas y unir su instancia al expediente promovido por los Sres. Ruiz Villar para que pueda tener constancia al resolver lo referente a la manzana de que se trata en la carretera de Chamartín.
95. Distribuir copias del dictamen emitido por el Ingeniero Industrial de la Oficina Técnica sobre el suministro de energía eléctrica a Madrid a los Sres. Vocales de la Comisión.
96. Dejar sobre la mesa y distribuir copias a los señores Vocales para su estudio el informe emitido por el Jefe de la Oficina Técnica juntamente con el Director de Arquitectura Municipal sobre los distintos sistemas de realización que pueden seguirse para la urbanización del sector de la prolongación de la Castellana, y autorizar a la Presidencia para que realice las gestiones que considere oportunas para obtener la información necesaria al objeto de poner en marcha el proyecto de prolongación de la Avenida del Generalísimo.

MES DE ABRIL

Sesión del día 9.

97. Aprobar el acta de la sesión anterior, celebrada el día 26 de marzo.
98. Aprobar los presupuestos presentados para las

obras de urbanización parcial del sector NE. de Cuatro Caminos y obras del colector del Arroyo del Calero, por los importes reseñados, con cargo al remanente de 1946 y en lo que exceda con cargo al presupuesto del presente año.

99. Conceder en principio la autorización solicitada por la Inmobiliaria Bancaya, S. A., para construcción de bloques de viviendas en la prolongación de María de Molina con vuelta a las calles de Francisco Silvela y Pilar de Zaragoza, con las condiciones propuestas por la Oficina Técnica, agregando que la torre del edificio ha de quedar centrada en el eje de la calle de María de Molina.
100. Denegar la autorización solicitada por D. Benito González del Valle para redactar un proyecto de ordenación parcial de la manzana comprendida entre el Paseo del Prado y calles de Los Madrazo, Jovellanos y Zorrilla.
101. Acceder a lo solicitado por D. Luis Gamir y, en consecuencia, modificar la alineación del solar situado en la calle de Amparo Usera (números impares), concediéndole un fondo de 12 metros.
102. Conceder la autorización para la construcción de un transformador en el solar número 4 de la calle de Toribio Pollán (Chamartín de la Rosa), obligando al propietario a retranquearla respecto a la línea de fachada 5 metros y armonizando su arquitectura con el resto del edificio.
103. Solicitar del Ayuntamiento de Madrid la remisión del expediente relativo a la concesión de licencia para construir el edificio que con fachada a las calles de Alcalá, Alfonso XI y Valenzuela está levantando el Instituto Nacional de Previsión.

Sesión del día 23.

104. Aprobar el acta de la sesión anterior.
105. Rectificar la alineación interior de manzana en el solar situado en la calle de Alcalá con vuelta a la de Fernán González y Goya, conforme a lo solicitado por D. Fernando Puig de la Bellacasa.
106. Acceder a la rectificación solicitada por D. Justo García-Esquinas en la alineación interior corres-

pondiente al solar de su propiedad, situado en la calle de Hilarión Eslava, 58, con fachada a Fernández de los Ríos, 92.

107. Solicitar del Ayuntamiento de Madrid el informe que se le tiene interesado sobre las alineaciones que hayan de establecerse en el sector correspondiente a las calles de Jaime el Conquistador, Fernando Pío y Paseo de la Chopera, para resolver la petición formulada por D.^a Jesusa y D. Eduardo Groizard Paternina.
108. Dejar sobre la mesa el asunto relativo al emplazamiento de una Estación Central de Ferrocarril en el Paseo de Recoletos hasta que se hayan obtenido las informaciones necesarias para su estudio.
109. Solicitar del Ayuntamiento de Madrid informe sobre la instancia presentada por D. Ramón Sardinero García, relativa al solar de la calle de Segovia con vuelta a Puerta Cerrada y calle de San Justo, y la remisión del proyecto parcial que ha redactado correspondiente a esta zona.
110. Aprobar el proyecto para construcción de una finca en el Paseo del Pintor Rosales, núm. 24, presentado por D. Pedro Cerezo Berdoy.
111. Solicitar de la Superiora del Tercer Monasterio de la Visitación la remisión de un anteproyecto en el que pueda apreciarse la importancia y características de la ampliación proyectada y poder emitir informe respecto de su petición.
112. Solicitar del Ministerio de Obras Públicas la remisión de los datos relativos al plan financiero y etapas de ejecución del proyecto de acceso a los Nuevos Ministerios, para poder resolver la petición formulada por D. Eduardo Requena, relativa al solar situado en la calle de María de Guzmán, sin número.
113. Autorizar la construcción solicitada por los Infantes de Baviera y de Borbón en la calle Mayor, 99 y 101, en la forma propuesta por el Ayuntamiento de Madrid, introduciendo la correspondiente rectificación en el Plan General de Ordenación.

Sesión del día 25.

114. Aprobar el acta de la sesión anterior.

115. En el expediente relativo a la licencia de obras en la calle de la Montera, núm. 25, comunicar al Ayuntamiento de Madrid que debe ordenar la inmediata suspensión de las obras a partir de la planta séptima del edificio. Mantener, en cuanto a la altura autorizada para este edificio, que debe darse cumplimiento a las Ordenanzas municipales y proponer al Sr. Ministro de la Gobernación la demolición de la edificación construída con infracción de las Ordenanzas vigentes.

MES DE MAYO

Sesión del día 7.

116. Aprobar el acta de la sesión anterior.
117. Continuar el examen del proyecto de Reglamento y aceptar diversas enmiendas presentadas por los señores Vocales.

Sesión del día 9.

118. Aprobar el acta de la sesión anterior.
119. Diferir la autorización de la licencia solicitada por D. Pablo Portones para elevar una planta en el edificio situado en la calle de Carmen Portones, núm. 3 (Chamartín de la Rosa), hasta que se apruebe el correspondiente plan parcial, y comunicar al Ayuntamiento que procede imponer una multa al propietario por haber edificado sin licencia.
120. Resolver la consulta formulada por el Ayuntamiento de Madrid relativa a la solicitud de D. Raimundo Pacheco Osteso para ejecutar obras de reforma de la finca situada en la calle de Comuneros de Castilla, núm. 8, en el sentido de que no se considera conveniente acceder a la reforma solicitada hasta que se apruebe el proyecto parcial de la zona verde correspondiente.
121. Denegar la petición formulada por D. Guillermo Bahía Chacón para edificar en la finca situada en la calle de Martínez Campos, núm. 27.

122. Dejar sobre la mesa para su estudio el expediente promovido por D.^a Dolores Díaz Ruiz, solici-

tando autorización para construir tres hoteles en terrenos de su propiedad situados en la carretera de Madrid a La Coruña.

123. Dejar sobre la mesa para estudio el expediente relativo a las obras de ampliación del Banco Central en la calle del Barquillo, 4 y 6.

124. Aprobar el anteproyecto de la Ciudad Satélite de El Plantío, presentado por la Urbanizadora Vasco Central, S. A., en la forma y condiciones propuestas por la Oficina Técnica.

125. Devolver a la Urbanizadora Vasco Central, S. A., el proyecto de colector de la Ciudad Satélite de El Plantío para que sea incorporado al primer proyecto parcial que se presente, completado con la estación depuradora correspondiente.

126. Dejar sobre la mesa el expediente relativo al anteproyecto de acceso a Madrid por O'Donnell del camino nacional de Madrid a Francia por Barcelona.

Sesión del día 14.

127. Aprobar el acta de la sesión anterior.

128. Dejar sobre la mesa el expediente relativo a las obras de ampliación del edificio situado en la calle del Barquillo, 4 y 6, propiedad del Banco Central.

129. Pasar a estudio de la Sección Jurídica la instancia presentada por D. Secundino de Zuazo Ugalde, solicitando autorización para formular un proyecto de saneamiento y urbanización en los términos municipales de Chamartín de la Rosa y Fuencarral.

130. Encargar a la Oficina Técnica que proceda al estudio general de la zona en que se halla enclavada la parcela situada en el Puente de Vallecas, en las calles de Josefa Díaz, núm. 11, y Rogelio Folgueras, núm. 10, por si se considera conveniente ampliar la zona industrial, conforme a lo solicitado por D. Manuel Girona y Fernández Maquieira.

131. Continuar el estudio del proyecto de Reglamento.

132. Continuar el examen de los expedientes que figuran en el orden del día.

133. Tomar en consideración la propuesta del Vocal Sr. Ruiz, relativa a la creación de un servicio de divulgación y publicaciones del Plan General de Ordenación Urbana, para proceder a su estudio y organización.

134. Solicitar de la Dirección General de Montes la designación de un Ingeniero para que informe sobre los perjuicios que puede sufrir el arbolado del Paseo de Recoletos con la ejecución del proyecto de estación del ferrocarril de enlace, y que por los Sres. Santos y Bidagor se redacte un informe sobre dicho asunto para conocimiento de la Comisión.

135. Reiterar del Ayuntamiento de Madrid el envío del proyecto parcial de alineaciones que ha de aplicarse en la zona correspondiente a las calles de Embajadores y de Cáceres por el cambio de emplazamiento de la Estación de Autobuses del Sur, para poder resolver el expediente promovido por D. Francisco García Rodríguez.

136. Autorizar a D. Gabriel Martín Quevedo para construir en la calle de Martín de los Heros, núm. 79, con la altura necesaria para que el nuevo edificio iguale en altura a la casa inmediata, sin rebasarla por ningún concepto.

137. Remitir al Ayuntamiento de Madrid, para su resolución, el expediente promovido por Industrias Río del Caucho, S. A., para instalación de su industria en la calle de Jaime Vera, núm. 11.

138. Dejar sobre la mesa para estudio el expediente promovido por las Sociedades Inversiones Inmobiliarias, S. A., y Urbanizadora Inisa, S. A., para construcción de bloques de viviendas en terrenos situados en la prolongación del Paseo de la Castellana.

139. Aprobar definitivamente la rectificación de alineaciones de la prolongación del Paseo de la Castellana, efectuada a petición de la Fábrica de Electricidad del Pacífico, S. A.

140. Dejar sobre la mesa el plan parcial de ordenación del sector correspondiente a la prolongación de la calle del General Mola.

141. Dejar sobre la mesa el plan de alineaciones, rasantas y ordenanzas del sector de La Elipa.

142. Tomar en consideración la solicitud formulada por Fray Adriano García, Procurador Provincial de la Orden Hospitalaria de San Juan de Dios, que desea autorización para construir un sanatorio en una finca situada en el término de Chamartín de la Rosa, y recabar del mismo los datos referentes a la superficie aproximada que habría de ocupar la edificación proyectada, para poder emitir un informe concreto.
143. Acceder a lo solicitado por D.^a Amalia Cubillo Valdés, Superiora de la Congregación de los Sagrados Corazones, para ampliación de un pabellón en la finca situada en la calle de Fuenarral, 101, prohibiendo toda clase de edificación en la parte del solar que corresponde al patio de manzana.
144. Rectificar la alineación de parte de la calle de Baleares en la forma solicitada por D. Ladislao Conde Manzanedo, propietario de un solar situado en la calle de Baleares con vuelta a Eduardo Marquina.
145. Dejar sobre la mesa el expediente promovido por D. Eugenio Barahona solicitando rectificación de alineaciones en el solar de su propiedad situado al final de la calle de Enrique Velasco (Puente de Vallecas).
146. Autorizar a D. Enrique García Ormaechea para construir en la calle de Lisboa con vuelta al Paseo de Rosales, con arreglo a las condiciones fijadas en las Ordenanzas previstas para dicho paseo.
- Sesión del día 21.*
147. Aprobar el acta de la sesión anterior, celebrada el día 14 de mayo.
148. Denegar la autorización solicitada por D. Javier de Lara para modificar la alineación interior de manzana de la finca situada en la calle de Conde de Aranda, núm. 14.
149. Denegar la autorización solicitada por D. Vicente Hernández del Valle para elevar un piso en la edificación destinada a mercado público que está construyendo en la calle de Martínez de la Riva (Vallecas), y autorizar el ensanche a 12 metros de la calle, siempre que sean cubiertas las medianerías con edificación.
150. Aprobar el cambio de Ordenanza solicitado por D. Arturo Contreras Bueno, Arquitecto encargado de redactar un proyecto de ampliación de la finca situada en la calle de la Cruz, núm. 17 (Vallecas), dentro del sector comprendido en los límites antes reseñados, con la consiguiente rectificación del Plan General.
151. Autorizar la construcción del garaje solicitado por D. Sebastián Amer en la carretera de Chamartín, núm. 22, para uso particular.
152. Aceptar en principio las bases propuestas para el señalamiento de zonas destinadas a vertederos de tierras, y que se realice un estudio y se traiga una propuesta concreta a la próxima sesión.
153. Denegar la autorización solicitada por José M.^a Gago Morais para elevar una planta a la finca núm. 19 de la calle del Doctor Santero.
154. Dejar sobre la mesa el expediente relativo a las obras de ampliación del Banco Central, en la calle del Barquillo, 4 y 6.
155. Aprobar el proyecto parcial de ordenación del sector correspondiente a la prolongación de la calle del General Mola y exponerlo al público para oír reclamaciones.
156. Dejar sobre la mesa el expediente relativo al plan de alineaciones, rasantes y ordenanzas del sector de La Elipa.
157. Que el expediente relativo a la construcción de la Fábrica de la Moneda y Timbre sea informado de nuevo por la Oficina Técnica y traído a una sesión próxima.
- Sesión del día 28.*
- 157 bis. Aprobar el acta de la sesión anterior.
158. Pasar la totalidad del Reglamento con las enmiendas presentadas por los señores Vocales a la Sección Jurídica para su redacción definitiva.

Sesión del día 30.

159. Aprobar el acta de la sesión anterior.
160. Aprobar el proyecto de modificación de alineaciones en la calle del Sombrerete entre las de Embajadores y Mesón de Paredes en la forma aprobada por el Ayuntamiento de Madrid.
161. Dejar sobre la mesa la instancia formulada por D. Miguel Agustí Elguero reiterando su petición para edificar en el solar situado en la calle de Modesto Lafuente, núm. 52.
162. Denegar la solicitud de D. B. Ripio Gil y otros propietarios de fincas situadas en la Avenida del Generalísimo (Chamartín de la Rosa), solicitando modificación del proyecto de prolongación del Paseo de la Castellana.
163. Acceder a lo solicitado por la Rvda. Madre Superiora del Colegio de María Auxiliadora para ampliar la escuela situada en la calle de Villamil, núm. 22, estableciendo una pequeña rectificación de alineaciones respecto del Plan General.
164. Autorizar en principio la ampliación del Monasterio de la Visitación, en el Paseo de Aceiteros, debiendo presentar el proyecto correspondiente para conceder la autorización definitiva.
165. Acceder a lo solicitado por D. Emilio Rodríguez para construir en el solar situado en la calle de Quintana, núm. 17, con arreglo a las condiciones fijadas por el Ayuntamiento de Madrid para la edificación proyectada.
166. Conceder la autorización solicitada para construcción del Colegio Mayor Universitario de San Pablo en la calle de Isaac Peral con vuelta a la de Julián Romea, condicionada a que se estudie una solución de aspecto estético para el terraplén que se produce por las diferencias de nivel existentes y tratar de aumentar la superficie del solar para que la proporción entre superficie libre y edificada esté de acuerdo con las Ordenanzas correspondientes.
167. Acceder a lo solicitado por la Sociedad Comercial de Hierros, C. A., aprobando la rectificación de la alineación interior de patio de fachada correspondiente a la finca núm. 8 de la calle del

Marqués de Villamagna, con arreglo al plano que se acompaña al expediente.

MES DE JUNIO

Sesión del día 4.

168. Aprobar el acta de la sesión anterior.
169. Quedar enterada del informe emitido por el Vocal Sr. De los Santos sobre la construcción de una estación del ferrocarril subterráneo en el Paseo de Recoletos y unir dicho dictamen al que emita el Ingeniero de Montes designado para este fin.
170. Denegar la autorización solicitada por D. Antonio Adsuar Más para reconstruir la finca núm. 38 de la calle de Hernani e indicar al Ayuntamiento de Madrid la conveniencia de proceder a su expropiación.
171. Autorizar la construcción del nuevo edificio para Fábrica Nacional de la Moneda y Timbre, conforme al proyecto del Ministerio de Hacienda.
172. Aceptar en principio el plan de alineaciones del sector de La Elipa, a cuyo plan, una vez aprobado, se dará la tramitación correspondiente; gestionar por la Oficina Técnica la cesión de los terrenos propiedad de D.^a Matilde Gosálvez; requerir a los propietarios de terrenos comprendidos en el polígono para que comparezcan en la Comisaría formalizando sus ofertas; una vez cumplidos estos trámites, se dará cuenta a la Comisaría para su conocimiento y resolución.
173. Aceptar en principio el nuevo proyecto de Ordenación del Paseo de Onésimo Redondo y solicitar del Ayuntamiento de Madrid las aclaraciones y documentación complementaria que se requiere para proceder al estudio completo del plan presentado antes de su aprobación definitiva.
174. Aprobar las bases para concesión de autorizaciones para el relleno de zonas que deban ser terraplenadas.
175. Acceder en principio a lo solicitado por la Jefatura de Obras Públicas de Madrid y que por la Oficina Técnica se estudie un proyecto para la construcción de un grupo de viviendas para

las familias cuyas casas han de ser expropiadas al ejecutar las obras de acceso a Madrid de la carretera de Madrid a Francia por Barcelona.

Sesión del día 11.

176. Aprobar el acta de la sesión anterior.
177. Acceder a lo solicitado por D. Feliciano Pedro Moreno, propietario de un solar situado en la Avenida del Generalísimo, núm. 67, de Chamartín de la Rosa, y modificar las alineaciones que figuran en el Plan General de Ordenación Urbana.
178. Solicitar el informe de la Sección Jurídica sobre la aplicación del artículo 3.º de la Ley de 1.º de marzo de 1946 para resolver el expediente relativo a la ordenación de la manzana comprendida entre las calles de Velázquez, Juan Bravo, Lagasca y Maldonado.
179. Aprobar el trazado del anteproyecto estudiado por la Jefatura de Obras Públicas para el acceso del Aeropuerto de Barajas a Madrid por O'Donnell; conservar por el fondo de La Elipa una vía urbana de saneamiento que enlace con la pista de entrada a O'Donnell; rectificar la llegada a O'Donnell, haciéndolo en línea recta y que por la Oficina Técnica se estudie la modificación que suponga respecto al Plan General de Ordenación Urbana para su correspondiente aprobación.
180. Oficiar a la Jefatura de Obras Públicas para que las obras de pavimentación que realiza en la plaza circular existente en la prolongación de la Castellana se hagan de acuerdo con el proyecto aprobado y se permita el establecimiento de una fuente monumental proyectada.
181. Dejar sobre la mesa para su estudio el proyecto de Reglamento para la urbanización del sector de la prolongación del Paseo de la Castellana y distribuir copias del mismo a los señores Vocales.
182. Dejar sobre la mesa el plan de adquisiciones y obras para el desarrollo del Plan General de Ordenación Urbana, con arreglo a un empréstito de 250 millones de pesetas.
183. Trasladar al Ayuntamiento de Madrid el ruego

del Vocal Sr. Gallego relativo al estado ruinoso en que se encuentra el puente sobre el arroyo de La Elipa en el camino municipal de las Ventas.

Sesión del día 18.

184. Aprobar el acta de la sesión anterior.
185. Aprobar el proyecto de viviendas en la carretera de Aragón formulado por la Inmobiliaria Vasco Central, S. A.
186. Que por la Oficina Técnica se proceda al estudio y redacción del proyecto parcial correspondiente a las calles de Bocángel, Elvira, Marqués de Zafra y Lanuza, del cual, una vez aprobado, se dará cuenta al Ayuntamiento de Madrid.
187. Dejar sobre la mesa la petición del Ayuntamiento de Madrid solicitando copia del anteproyecto de alineaciones y ordenanzas del sector del Abroñigal y vía de acceso a Valencia.
188. Informar al Ministerio de la Gobernación que se considera conveniente la anexión del término municipal de Chamartín de la Rosa al Ayuntamiento de Madrid.
189. Tomar en consideración la oferta de D. Enrique de la Torre Gosálvez de terrenos en el sector de La Elipa, y que por la Oficina Técnica se levanten los planos y se parctiquen los deslindes necesarios para que por la Sección Jurídica se formule el proyecto de contrato que haya de elevarse a escritura pública.
190. Significar nuevamente al Sr. Ministro de Educación Nacional la necesidad de la apertura al público del Jardín Botánico.
191. Interesar de la Junta de la Ciudad Universitaria se proceda a hacer desaparecer las ruinas de la Casa de Velázquez y expresarle la conveniencia de que sean destruídas las trincheras existentes.

Sesión del día 25.

192. Aprobar el acta de la sesión anterior.
193. Acceder a lo solicitado por Fray Adriano García, Procurador Provincial de la Orden Hospitala-

ria de San Juan de Dios, para edificar una parcela de terreno en la finca situada en Chamartín de la Rosa, con las condiciones que se expresan.

194. Solicitar el informe de la Sección Jurídica sobre las facultades de la Comisión para celebrar permutas de terrenos con los particulares o entidades afectados por el Plan General de Ordenación.

195. Aprobar el dictamen de la Oficina Técnica en el expediente remitido por el Ayuntamiento de Madrid e incoado por D. Florián Eguinoa para construcción de una casa en la calle de Eduardo Dato, núm. 15, y trasladarlo al Ayuntamiento pidiendo se dé cuenta de la resolución que adopte a esta Comisión.

196. Informar al Ayuntamiento de Madrid que, examinado el proyecto de obras a realizar en el solar situado en la Carrera de San Jerónimo, núm. 36, por el Banco Exterior de España, no se ve inconveniente en permitir aumento de volumen y en aceptar una mayor altura en el cuerpo central de fachada.

197. Señalar a la Urbanizadora Vasco Central, S. A., un plazo de dos semanas para que proceda a presentar los proyectos principales de las obras que están en ejecución en la Ciudad Satélite "La Florida".

198. Aprobar el proyecto de la plaza semicircular en el cruce de las calles de Isaac Peral, Cea Bermúdez y Aceiteros.

199. Permitir a D. Manuel Calvín para sacar un cuerpo saliente en la esquina del ático de la finca número 1 de la calle de Leganitos, siempre que el volumen que se aumente no sobrepase lo que se pierde en la totalidad de la planta por lo que se resta a la cornisa para llegar a la altura reglamentaria.

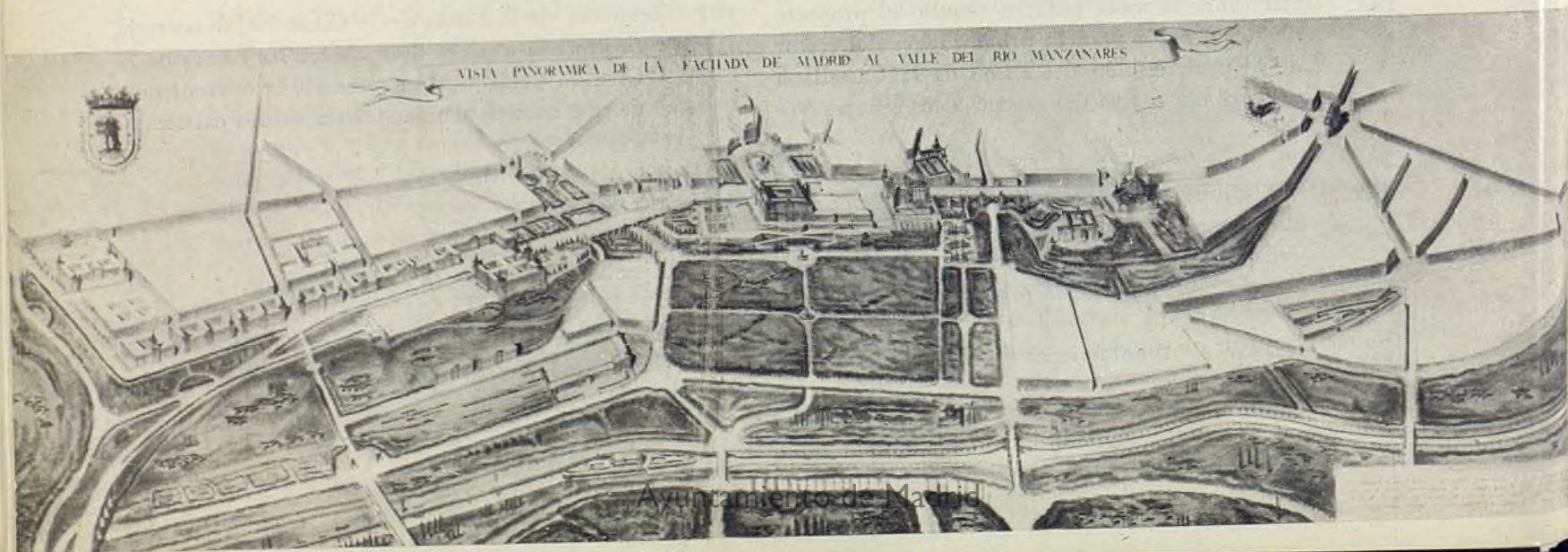
200. Aprobar definitivamente el anteproyecto de alineaciones y ordenanzas del sector del Abroñigal y nuevo acceso de Valencia, desestimando las reclamaciones presentadas rectificando la alineación de la calle de Luis Mitjans y suprimiendo la prolongación de la calle de Roncesvalles a la izquierda del Doctor Esquerdo.

201. Remitir al Ayuntamiento de Madrid copia del anteproyecto anterior.

202. Aprobar los proyectos y presupuestos de las obras de urbanización de Cuatro Caminos, La Quintana y colector del Arroyo del Calero.

203. Que por la Sección Jurídica se estudie cuáles deben ser las normas que deba seguir la Comisaría para realizar las enajenaciones de los solares resultantes de las urbanizaciones realizadas.

204. Designar al Vocal D. Enrique Martínez Tourné para que represente a la Comisión en el Congreso de Urbanismo que se celebrará en Lisboa, organizado por la Federación Nacional de Urbanismo y de la Vivienda.



LEGISLACION DE ORDENACION URBANA DE MADRID

I.—ANTECEDENTES.

1. Orden de 27 de abril de 1939 nombrando la Comisión de Reconstrucción de Madrid y su Provincia (*B. O. del Estado* de 28 de abril).
2. Orden de 6 de mayo de 1939 por la que se amplía la Comisión de Reconstrucción de Madrid (*B. O. del Estado* de 9 de mayo).
3. Orden de 7 de octubre de 1939 disponiendo la constitución de la Junta de Reconstrucción de Madrid (*B. O. del Estado* de 11 de octubre).

II.—DISPOSICIONES VIGENTES.

1. Ley de Bases de 25 de noviembre de 1944 para la Ordenación Urbana de Madrid y sus alrededores (*B. O. del Estado* de 26 de noviembre).
2. Orden de 19 de enero de 1945, del Ministerio de la Gobernación, dando normas para el desarrollo de la Ley de Ordenación Urbana de Madrid y sus alrededores (*B. O. del Estado* de 26 de enero).
3. Ley de Ordenación Urbana de Madrid de 1.º de marzo de 1946 (*B. O. del Estado* de 15 de marzo).
4. Decreto de 9 de agosto de 1946 declarando de urgencia la realización de diversas obras por la Comisión de Urbanismo de Madrid (*B. O. del Estado* de 26 de septiembre).
5. Decreto de 27 de febrero de 1947 por el que se aprueba el Proyecto de Ordenación Urbana del Sector de la prolongación de la Avenida del Generalísimo (Paseo de la Castellana), en Madrid (*B. O. del Estado* de 27 de marzo).
6. Reglamento de 17 de octubre de 1947 para el desarrollo de la Ley de Ordenación Urbana de 1.º

de marzo de 1946 (*B. O. del Estado* de 17 de noviembre).

7. Decreto de 31 de octubre de 1947 por el que se declara la urgencia de las obras de Urbanización del suburbio de Cuatro Caminos, Sector N. E. Zona Norte. (*B. O. del Estado* de 13 de diciembre).
8. Decreto de 5 de diciembre de 1947 por el que se declaran de urgencia las obras de Urbanización, pavimentación y saneamiento de la Colonia de los Almendrales (Barrio de Usera, Madrid), y la terminación de la calle 3 de dicha Colonia. (*B. O. del Estado* de 26 de diciembre).
9. Decreto de 13 de febrero de 1948 por el que se dictan normas para la urbanización del sector de la prolongación de la Avenida del Generalísimo (Paseo de la Castellana). (*B. O. del Estado* de 12 de marzo).

III.—LEGISLACIÓN SOBRE SOLARES.

1. Ley de Solares de 15 de mayo de 1945 (*B. O. del Estado* de 17 de mayo de 1945).
2. Reglamento de 23 de mayo de 1947 para el desarrollo de la Ley de Solares de 15 de mayo de 1945 (*B. O. del Estado* de 28 de junio).

IV.—DISPOSICIONES DE OBRAS PÚBLICAS.

1. Orden de 12 de abril de 1947 por la que se crea una Comisión bajo la dependencia inmediata del Subsecretario, denominada "Asesoría de Acondicionamientos Urbanos" (*B. O. del Estado* de 18 de abril).



Ayuntamiento de Madrid



