

641



GRAN MADRID

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

AÑO **3** 1948

Ayuntamiento de Madrid

GRAN MADRID

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

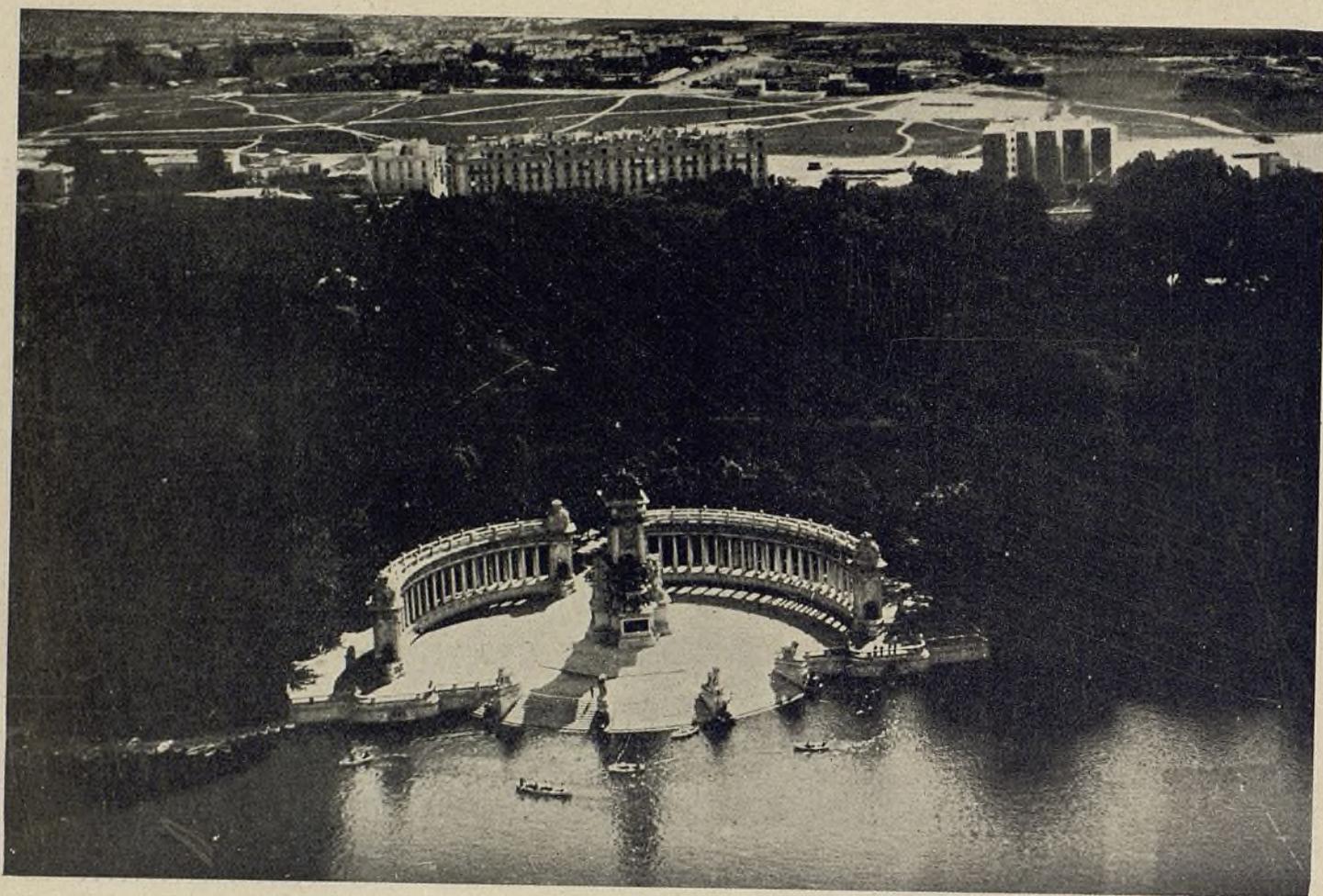
Copyright, 1948.
Es propiedad.
Queda hecho el depósito que marca
la Ley.

S. AGUIRRE, IMPRESOR - CALLE DEL GENERAL ÁLVAREZ DE CASTRO, 38 - TEL. 23 03 66 - MADRID

Ayuntamiento de Madrid

SUMARIO

	<u>PÁGINAS</u>
Barajas, aeropuerto transoceánico del Gran Madrid.....	5
Proyecto parcial de ordenación del sector correspondiente a la prolongación de la calle del General Mola.	13
La creación de zonas industriales en Madrid. (Colaboración del Instituto Nacional de Industria en su iniciación).....	19
Los solares y los impuestos municipales. (El impuesto sobre solares sin edificar).....	26
Trascendencia que tiene para el «Gran Madrid» la Catedral de la Almudena.....	29
Comisión de Urbanismo de Madrid (índice de los acuerdos adoptados en las sesiones celebradas durante el primer trimestre del año 1948).....	35
Noticiario.....	39



Ayuntamiento de Madrid

BARAJAS, AEROPUERTO TRANSOCEANICO DEL GRAN MADRID

*por José Luis Servet, Ingeniero Jefe
de las obras del Aeropuerto de Barajas.*

No es fácil condensar en un artículo un tema de la amplitud de éste, por consiguiente vamos a limitarnos a exponerlo telegráficamente.

A mediados de 1945, el Excmo. Sr. Ministro del Aire ordenó que se estudiase urgentemente el proyecto de un gran aeropuerto para Madrid, para facilitar y atraer el tráfico aéreo a la capital, y que hiciera de ésta un centro de comunicaciones internacional.

Puestos a la obra, se comprendió inmediatamente la necesidad de orientarse hacia las ideas más modernas y que la práctica había confirmado.

Se abandonaron las teorías, ya anticuadas, de grandes superficies, en las que un avión puede tomar tierra en cualquier sentido, y se adoptó la teoría de pistas de aterrizaje y despegue para aviones cuyo peso, siempre creciente, se calcula llegará en un plazo de diez años a las 140 tn.

La elección del firme de las pistas, en vista de que para este tonelaje ya no es posible utilizar el terreno natural, aunque se compacte, fué una labor minuciosamente meditada.

Dos materiales se ofrecían a primera vista. El asfalto y el cemento. Ambos escasos en el país, pero los dos de producción nacional, aunque el primero en mucha menor escala y de características menos aptas para pistas de vuelo que los asfaltos de importación especialmente preparados para ello, pero cuya adquisición en el extranjero no es fácil en las circunstancias actuales.

Estas razones, unidas a la conveniencia del em-

pleo de pavimentos rígidos en terrenos como el de Barajas, nos inclinó hacia el hormigón de cemento, sin perder de vista la posibilidad de extender una capa de sellado a base de asfalto, cuando sea posible importarlo o prepararlo en España.

Tras de un análisis de los vientos, lluvias y nieblas de la zona del aeropuerto, se llegó a la conclusión que se precisaban tres direcciones de aterrizaje: una para los vientos dominantes, otra para los de máxima intensidad y una tercera, que no coincide con ninguna de las anteriores, para el aterrizaje sin visibilidad. Cada una de éstas tiene sus características determinantes. El vuelo ciego exige unas canales de entrada con pendiente máxima del 2 por 100, completamente libres. Las nieblas producidas por el Jarama coinciden con calma absoluta o vientos muy débiles. Se eligió la pista ciega (en Aeronáutica QMS) paralela al río Jarama, y sin más obstáculos naturales que Somosierra, a 50 km. por el Norte, y los Montes de Toledo, a 100 km. por el Sur.

Sin embargo, estas tres direcciones no dan más que un coeficiente de utilización del campo de 95 por 100, y por su categoría debe tener un 100 por 100, es decir, debe poderse utilizar de día y de noche, y con cualquier clase de tiempo, durante todo el año. Esto exige una cuarta dirección de pista coincidente con el N.-S. En resumen, el aeropuerto tendrá cuatro direcciones de aterrizaje, siendo doble la de vientos dominantes.

Inmediatamente se procedió al estudio de es-

pesores de pista, composición del hormigón, etc., en vista de la naturaleza de los áridos suministrados directamente por el río Jarama o por gravas que, en definitiva, formó este río en los comienzos del mundo. Otro problema importantísimo fué el estudio de las pendientes transversales de las pistas para tener en cuenta la evacuación del agua y los cruces de pistas de vuelo. Para lo primero se adoptó una pendiente media del 1 por 100, suficiente para salida del agua, pero que, sin embargo, varía en algún punto, como cruces de pistas de vuelo, que no permiten la formación de vaguadas ni caballotes, donde el avión forzosamente sufriría esfuerzos anormales y peligrosos.

Respecto al drenaje del aeropuerto, se ha resuelto con dren a lo largo de ambos bordes de pista, una línea de drenaje aguas arriba de las

pistas en zonas bajas y tres colectores principales; además se construirán dos colectores de cintura para recoger las aguas exteriores al campo de vuelos, pero que por la significación del terreno circundante van a parar al mismo por el Norte y el Oeste; y, por último, una serie de galerías de servicio bajo las pistas permitirán, en su día, la evacuación de aguas negras de toda la zona edificable.

El aeropuerto estará dotado de balizaje y toda clase de sistemas de seguridad para el vuelo.

El movimiento de tierras se inició el mes de junio de 1945, trabajando en el campo varios contratistas especializados en esta clase de trabajos, y reservándose la Administración una zona para el ensayo de un material de explanación adquirido en América. Bien pronto se comprobó que los antiguos sistemas de vías, vagonetas, pi-

Fotografía aérea del estado de la obra.



cos y palas no podían competir ni en precio ni en rendimiento con las máquinas. Poco a poco se fué formando el personal y completándose el equipo, que llegó a rendir, con ocho "tornapulls", cinco tractores, dos excavadores de 0,75 m.³ y 10 volquetes, algo más de 5.000 m.³ en dieciséis horas de trabajo, con dos equipos de unos 30 hombres cada uno. En todas las zonas de trabajo se instaló una conducción de agua a presión para regado de terraplenes.

Al equipo se agregaron posteriormente rodillos de pata de cabra y apisonadoras, lográndose con ello construir terraplenes tan compactos como el terreno natural antes de trabajarlo.

Hacia mediados de 1946 se tenía dispuesta una caja de pista de una longitud de 1.600 m., dándose comienzo a la construcción de toda la red de pasos inferiores previstos en los proyectos de balizaje y drenaje, trabajo éste realizado cómoda y limpiamente por una de las máquinas más bonitas que hay en la obra, cuya misión es la construcción de zanjas de 0,6 m. de ancho hasta 1,30 m. de profundidad, y su rendimiento máximo es de un metro-minuto manejada por un solo hombre.

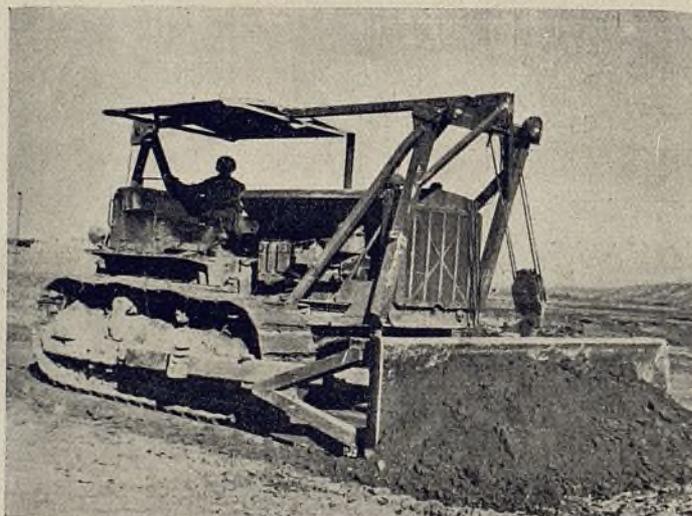
A continuación se extendió una capa de macadam, cuyo espesor varía entre 12 y 30 cm., según la consistencia del terreno, y sobre ella se hormigonaron los losas por tiras longitudinales con una junta de dilatación en el centro de la pista y otra cada 30 m. de longitud.

Las primeras losas se hicieron con unos carros neumáticos, que aunque realizaban el trabajo bastante bien, en cuanto a su calidad, necesitaban gran número de hombres para el extendido del hormigón y demás operaciones siguientes. Posteriormente se perfeccionaron los carros, construyendo uno eléctrico, otro de gasolina, y se importaron, por fin, dos equipos americanos y uno inglés, que aunque, en esencia, son iguales, difieren en detalles complementarios, que hacen el trabajo cómodo y hasta limpio, disminuyendo notablemente el personal necesario.

Este progreso ha ido elevando el rendimiento de obra ejecutada desde 100.000 m.² en 1946 a 500.000 m.², que podrían contruirse este año si

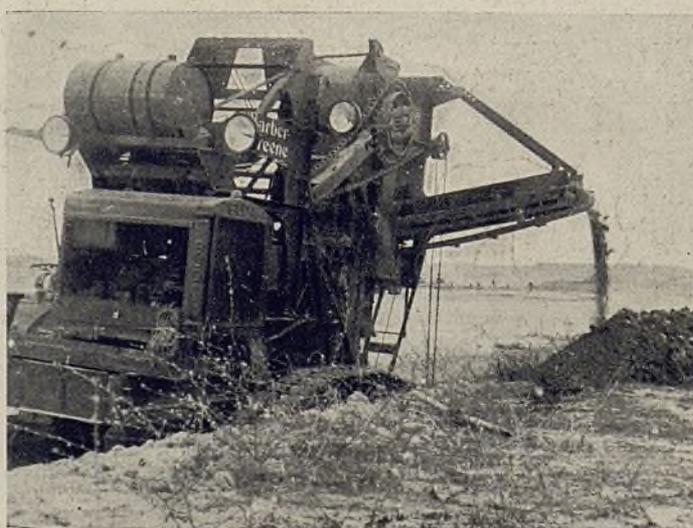


Tornapull cargando, remolcado por un tractor.



Buldozer empujando tierra.

Máquina zanjadora construyendo una zanja para drenaje o balizaje.



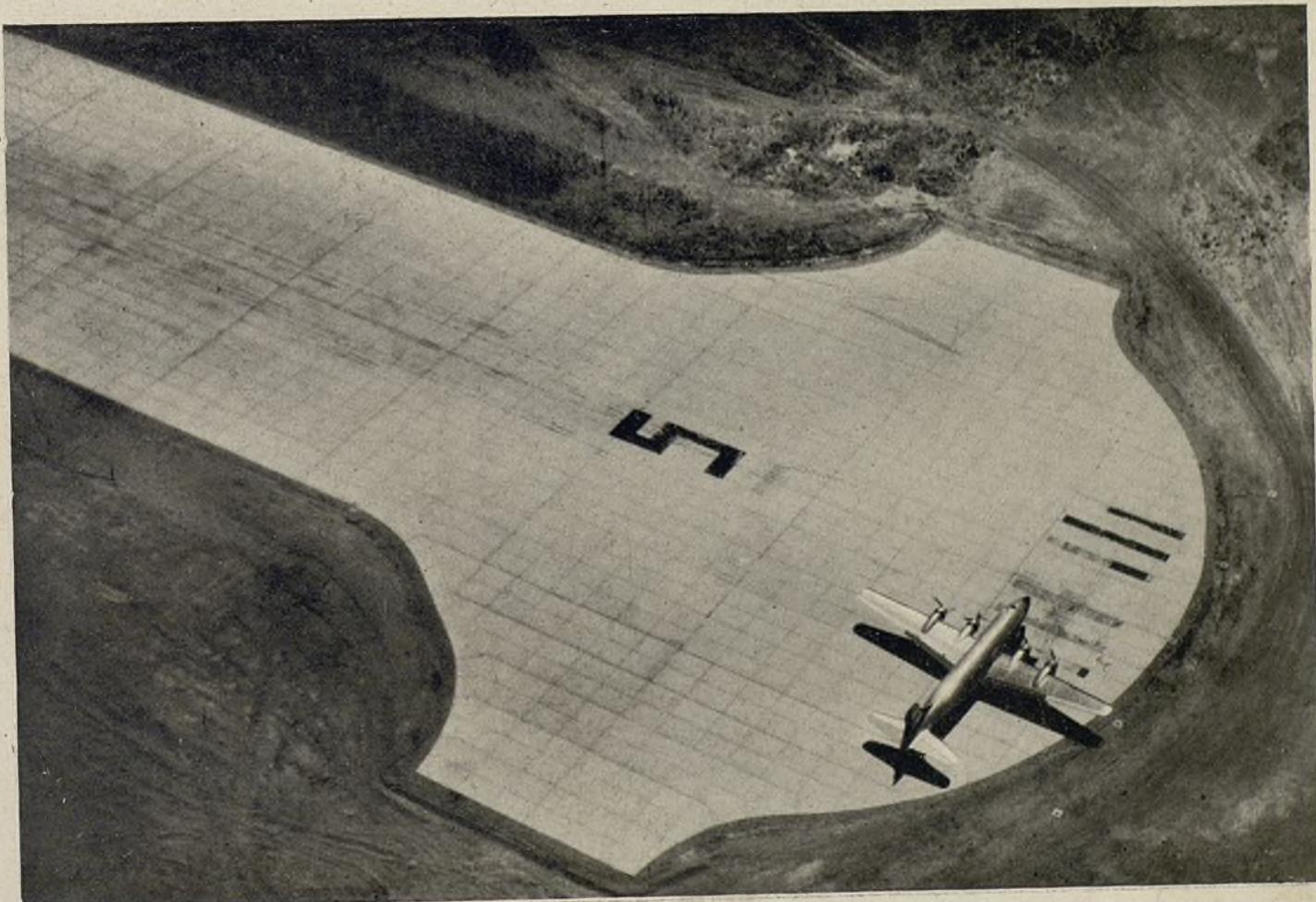
consideraciones económicas no frenaran esta marcha.

En la actualidad están terminadas dos de las cinco pistas del aeropuerto, una de ellas, la de vuelo sin visibilidad, en sus 3.050 m., lo que hace sea la mayor de Europa. Están empezadas las otras tres, de las que ya hay construídos, en dos de ellas, algo más de 600 m., y listas para funcionar una serie de pistas de circulación, necesarias para facilitar la entrada y salida de aviones en las pistas de vuelo.

Un problema importantísimo en el que se lleva trabajando algo más de un año, sin que sin embargo se haya resuelto nada todavía, lo forman el conjunto de edificaciones que, en su día, constituirán el aeropuerto en sí. Es problema muy complejo y no bien logrado en ningún aeropuerto del mundo, que exige en su orientación y estu-

dio una gran atención. No puede olvidarse que, en definitiva, es lo que el público y la crítica ven; lo que hace que el aeropuerto rinda un máximo y facilita su buen funcionamiento. En esencia, puede compararse a una gran estación de ferrocarril con toda clase de servicios, incluso algunos que no es corriente encontrar en éstas. Aquí los trenes se concentran en una zona relativamente pequeña; en el aeropuerto los aviones se extienden en una larga línea, ya que es preciso dejarles espacio suficiente para maniobrar. La estación del ferrocarril no pertenece, normalmente, más que a una compañía, siempre la misma; alguna sirve para dos o tres, pero no es frecuente. Las líneas que terminan o pasan por ella son limitadas, todos los trenes son iguales o parecidos. En nuestro caso, el número de empresas que se sirven del campo es variable, siempre crecien-

Detalle de la cabeza S.-O. de la primera pista de vientos dominantes. Compárense sus dimensiones con las de un cuatrimotor.



te; los aviones que salen, llegan o hacen escala momentánea sirven líneas interiores y extranjeras, y son de diversos tipos y características. Un día son muchos los aviones, otros disminuye bastante su número. Puede ocurrir que los viajeros de un avión deban pasar por un lazareto, por venir de países afectados por una epidemia o bien cambiar de aparato por otro estacionado a más de un kilómetro del anterior; en fin, que, como antes decimos, se deben tener en cuenta infinidad de cuestiones a resolver dentro de muy poca experiencia mundial.

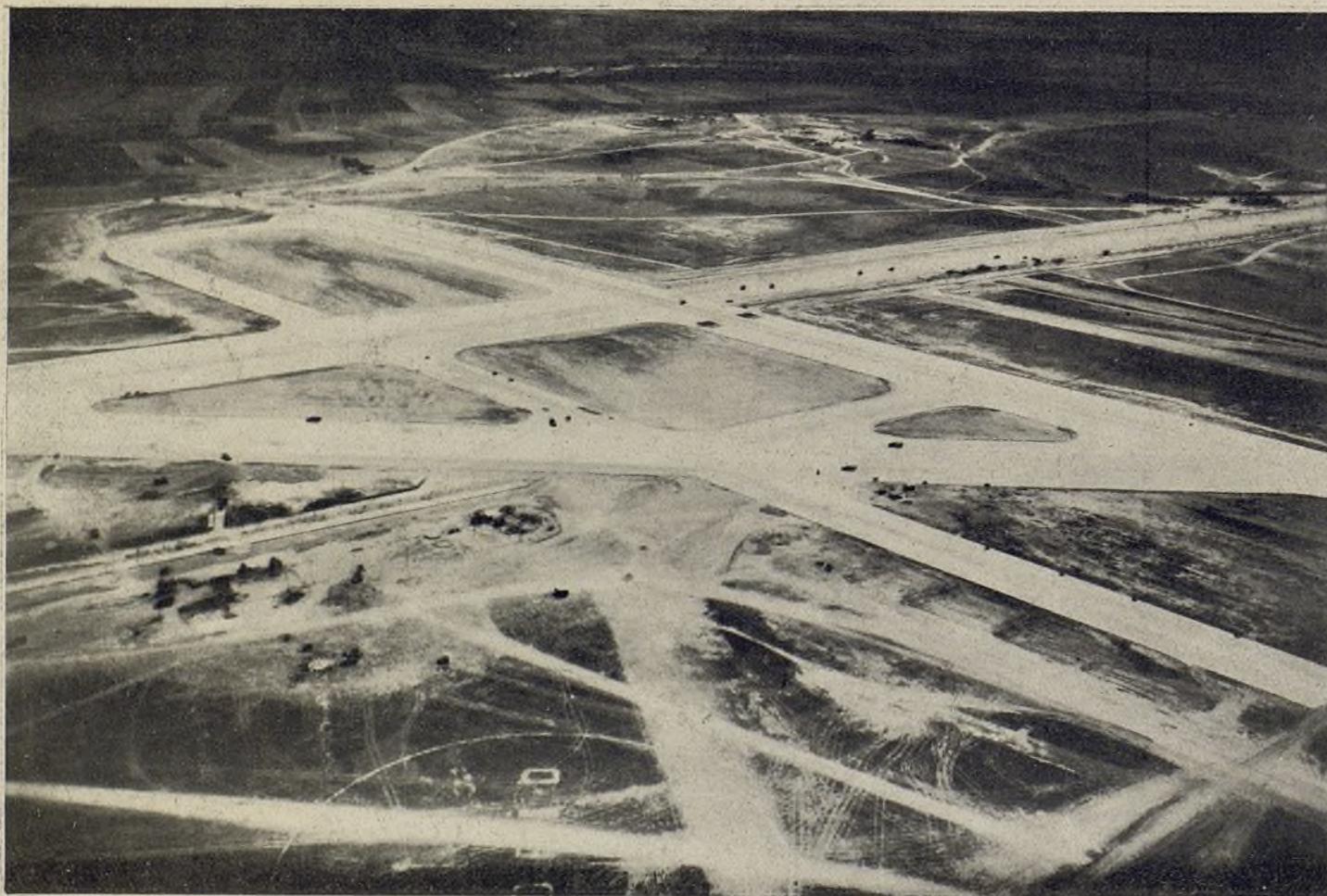
Sin embargo, hemos de partir de una base firme. La capacidad aeronáutica del aeropuerto, fijada en un funcionamiento horario de 60 aviones de salida y otros tantos de entrada en los momentos de máximo servicio. Estas cifras exigen una línea de contacto de edificaciones o andenes con el campo de 1.350 m.

Además hay que prever hoteles, pensiones, aduanas, instalaciones de combustibles, carga en general, paquetería, correos, servicios eléctricos, de agua, aire a presión, locales para tiendas, restaurantes, etc., incluso zonas francas para mercancías.

Todos estos problemas, para cuya solución se ha previsto espacio suficiente, han de estudiarse desde un punto de vista funcional y ornamental, pues no debemos olvidar que Barajas es ya, y será mucho más en lo futuro, la puerta de entrada a España; habrá viajeros en tránsito que no pasarán de esa puerta, pero deben llevarse una grata impresión.

Entre los servicios previstos en el aeropuerto futuro para su buen funcionamiento, no podían faltar los medios de comunicación, rápidos y seguros. No basta que los constructores de aviones y los gerentes de líneas aéreas mejoren y utili-

Fotografía aérea del estado de las obras.



cen, respectivamente, aviones de mayor confort y más rápidos, haciendo sacrificios económicos de importancia, y reduzcan con ello la duración de los viajes a un tiempo inverosímil, si después, por la congestión de las vías de acceso, se tarda un tiempo apreciable, siempre molesto, lo mismo en la marcha que al regreso. No es suficiente que el aeropuerto sea un jardín, que sus servicios estén a punto y perfectamente estudiados, si la entrada en la capital se hace por un aduar en día de zoco, donde no faltan ni los chiquillos desnudos, ni los carros de basura, amén de tranvías de museo de antigüedades, casas destartaladas, sucias y feas, etc. Es totalmente necesario, es indispensable, acometer el problema en toda su amplitud y no mirar el costo de las obras, pero sí prestar atención al tiempo de duración de las

mismas, que debe reducirse en lo posible. Este problema, por lo que al aeropuerto concierne, se ha estudiado previendo la llegada al mismo por dos autopistas totalmente distintas, un ferrocarril suburbano, que podía tal vez ser línea del Metro, y un ferrocarril de vía normal que enlace con las líneas de Zaragoza en San Fernando y Vicálvaro y con el Norte en los Nuevos Ministerios.

Pero este estudio requiere una colaboración más eficaz con el Gran Madrid para llegar prontamente a un acuerdo que resuelva todas las dificultades técnicas que puedan plantearse.

A los que hemos visto crecer el aeropuerto en los tres últimos años siguiendo una ley de progresión geométrica, nos entra la duda de si el problema de accesos frenará este progreso, caso de no realizarse urgentemente.

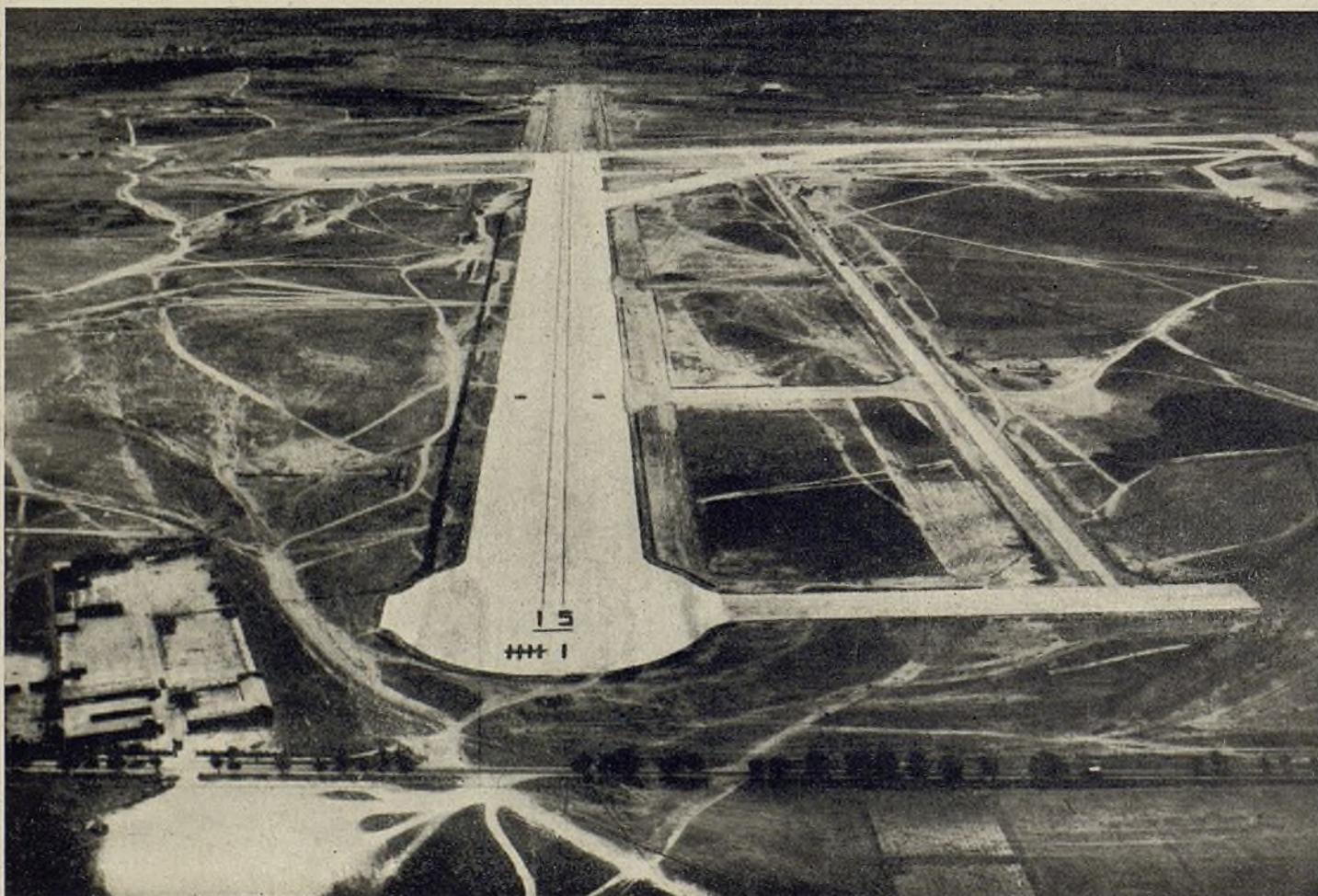
Hangar en construcción de $180 \times 47 \times 12,5$ m.





Fotografía aérea del estado de la obra.

Fotografía aérea de la pista terminada el 19 de julio de 1948.



Proyecto parcial de ordenación del sector correspondiente a la prolongación de la calle del General Mola

MINISTERIO DE LA GOBERNACION

DECRETO de 22 de julio de 1948 por el que se aprueba el Proyecto de Ordenación Urbana formado por la Comisión de Urbanismo de Madrid para el Sector de la Prolongación de la Avenida del General Mola.

La Comisión de Urbanismo de Madrid, conforme a lo prevenido en la ley de primero de marzo de mil novecientos cuarenta y seis, ha formulado el proyecto para la Ordenación del Sector correspondiente a la prolongación de la Avenida del General Mola, y verificada la oportuna información pública y ultimada la tramitación prevista en el Reglamento de diecisiete de octubre de mil novecientos cuarenta y siete para la Ordenación Urbana de Madrid y sus Alrededores, propuesta del Ministro de la Gobernación, y previa deliberación del Consejo de Ministros,

DISPONGO: Artículo único.—Se aprueba el Proyecto de Ordenación Urbana formado por la Comisión de Urbanismo para el Sector de la Prolongación de la Avenida del General Mola, delimitado al Norte por la calle de Mateo Inurria; al Este, por la vía del Abroñigal; al Sur por las calles de López de Hoyos y Joaquín Costa, y al Oeste por la vía límite del Sector de la Castellana, con las modificaciones que contiene respecto del Plan General aprobado por ley de veinticinco de noviembre de mil novecientos cuarenta y cuatro.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en El Pardo a veintidós de julio de mil novecientos cuarenta y ocho.—FRANCISCO FRANCO.—El Ministro de la Gobernación, BLAS PÉREZ GONZÁLEZ.

MEMORIA ANTECEDENTES.

EL sector cuya ordenación se ha estudiado constituye el segundo en categoría de los proyectos parciales redactados. El primero correspondió al sector de la prolongación de la Avenida del Generalísimo, como zona destacada en el ensanche de Madrid hacia el Norte. El que ahora nos ocupa linda con el anterior, quedando delimitado de la siguiente forma: al Norte por la calle de Mateo Inurria, al Este con la vía del Abroñigal, al Sur por las de López de Hoyos y Joaquín Costa y al Oeste por la vía límite del sector de la Castellana con una extensión aproximada de 460 H.

Constituye una zona en la que, salvando el barrio de la Prosperidad, predomina el tipo de construcción de Ciudad Jardín, quedando en ella unas grandes reservas de terrenos que por sus condiciones de relieve y altitud son muy importantes para lograr la creación de una

zona eminentemente residencial complementaria de la de la Castellana.

PROYECTO ANTERIOR.

Las características del proyecto hasta ahora vigentes son las siguientes:

- a) Prolongación de la calle del General Mola, con algunos quebrantos motivados por el respeto a edificaciones existentes.
- b) Prolongación de la calle de Serrano hasta su encuentro con la anterior.
- c) Creación de la vía de Hortaleza, constituyendo una vía diagonal con respecto al sector.
- d) Prolongación en toda la zona de las dos vías transversales del proyecto de la Castellana, la primera embocada a la calle de Ramón y Cajal, y la segunda al Norte de la vía de Alfonso XIII, que desde su en-

cuentro con la carretera de Chamartín se bifurca en dos tramos.

e) Creación de dos barrios, el de la Prosperidad y el de las Cuarenta Fanegas para edificación alta, quedando todo el resto de la zona destinado a edificaciones aisladas.

f) Amplio predominio de zonas verdes de carácter privado, formando una gran línea que, partiendo del depósito de agua al Norte de la Castellana, deriva después hacia el Este hasta su encuentro con el Abroñigal por encima del barrio de la Prosperidad.

g) Organización de los oportunos barrios con sus centros correspondientes.

h) Trazado con suficiente respeto a las vías existentes.

MODIFICACIONES.

Las modificaciones esenciales introducidas son consecuencia principalmente del nuevo trazado de las vías fundamentales, pues, por una parte, la Avenida del General Mola se ha proyectado en línea recta, quebrándose ligeramente en su último tramo y, por consiguiente, siguiendo un recorrido distinto al anterior.

La primera transversal se conserva sensiblemente como en el proyecto primitivo; en cambio, la segunda, al Norte, se prolonga en línea recta con la de la Castellana, haciendo un recorrido paralelo a la calle de Alfonso XIII y no incorporándose a esta vía como se hacía en el proyecto anterior.

Por último, la vía de Hortaleza se prolonga únicamente hasta su encuentro con la del General Mola.

La segunda modificación esencial del proyecto consiste en crear una mayor abundancia de zonas residenciales con edificación de altura para lograr mayor densidad en todo el sector y una mejor diferenciación entre los barrios de Ciudad Jardín.

La vía del Abroñigal, en su definitivo trazado, también ha experimentado alguna modificación.

RAZONES DEL CAMBIO.

Las modificaciones realizadas se justifican:

1.º Por el nuevo trazado de las calles fundamentales descritas anteriormente.

2.º Por el cambio de tipo de edificación en la zona media de Ciudad Jardín a bloques aislados para lograr una mayor densidad de población en el sector. En el sector c), por el reajuste de las zonas verdes públicas y privadas dentro de límites más claros de acuerdo con la realidad.

3.º Por adoptar un criterio más realista en el sen-

tido de conservar las calles existentes y adoptar las de nuevo trazado a la topografía del terreno.

4.º Lograr una organización más clara en barrios con la creación de sus centros y un programa de edificios públicos para el servicio de los mismos (parroquias, tenencia de alcaldía, mercados, escuelas, parques y zonas deportivas).

5.º Definir exactamente las zonas verdes, que deberán tener el carácter de públicas para el establecimiento de parques.

6.º Introducir dos zonas industriales al Este en relación con la vía del Abroñigal, aunque no de gran extensión, para no desvirtuar el carácter residencial de todo el sector.

El nuevo trazado mantiene las ideas fundamentales del anterior, salvo las modificaciones ya señaladas respecto al recorrido de la segunda transversal, que queda comprendida entre dos vías sensiblemente paralelas a la misma, una de ellas, la de Alfonso XIII, prolongada hasta su encuentro con la vía límite de la Castellana, y la segunda, al Sur, como desviación de la carretera de Chamartín, concurriendo ambas en la plaza circular, de las que a su vez parten los dos ramales que la relacionan con la vía del Abroñigal.

Otra calle importante del proyecto es la del Segre, con su prolongación hasta Alfonso XIII, que delimita la zona de altura correspondiente al barrio de la Prosperidad y servirá principalmente a la zona industrial.

La calle de Cartagena se prolonga a través de rectificaciones de calles existentes hasta su encuentro con la carretera de Chamartín, constituyendo una vía importante en el sentido diagonal.

En la zona NE. se proyectan una serie de calles N.-S., en la que una de ellas forma el eje principal que relaciona las dos plazas que se forman, quebrantándose en dos puntos con objeto de lograr una rasante favorable a su trazado.

En la zona Norte, de Este a Oeste, se proyecta la prolongación hasta el Abroñigal de la calle de Antonio Maura como calle secundaria.

CENTRO REPRESENTATIVO COMERCIAL.

En el cruce de la calle del General Mola con la segunda transversal se crea un centro importante de edificación alta con carácter representativo, que queda a su vez abrigado por el barrio de las Cuarenta Fanegas y las zonas de bloques aislados que se desarrollan a lo largo de la segunda transversal. La edificación de este centro deberá estar sometida a una ordenanza de composición de máxima categoría.

Un segundo centro se crea en el cruce de la vía de

Hortaleza con la del General Mola hasta su encuentro con la primera transversal y frente al parque público proyectado. La finalidad de este segundo centro es la de facilitar el desenvolvimiento del tráfico y al mismo tiempo crear una zona de espacio libre de uso público.

ORGANIZACIÓN EN CINCO BARRIOS.

La red fundamental de calles, formada por la del General Mola, las dos transversales y las vías límites, nos da lugar a seis subzonas, cada una de las cuales constituye un barrio.

El primero de ellos, al SO., lo integran las colonias del Viso, Cruz del Rayo y Prensa, casi exclusivamente destinada a Ciudad Jardín, salvo los bloques de pantalla que se desarrollan a lo largo de la carretera de Chamartín y la calle del General Mola, y la zona de forma triangular al Sur del mismo. Se crean en ambas pequeñas plazas como centros y dos grupos escolares.

El segundo barrio se forma al SE., a base principalmente de la Prosperidad, de la zona industrial y de las barriadas de Ciudad Jardín que lindan con la Avenida de Alfonso XIII. Su centro lo constituyen la plaza de la Prosperidad con su iglesia y mercado. No se crea en el mismo ningún grupo escolar por existir dos de gran importancia.

El tercer barrio, al Este, queda delimitado por la calle del General Mola, las dos transversales y la vía límite del sector de la Castellana, constituido principalmente por la zona de las Cuarenta Fanegas y la de grandes edificios institucionales que la rodean. Su centro se forma a base de una plaza con mercado, presidida por la Tenencia de Alcaldía del distrito. Su edificación será de tres pisos de densidad y altura, en bloque abierto y de Ciudad Jardín.

El cuarto barrio, al Oeste, queda delimitado por la calle del General Mola, las dos transversales y el Abroñigal, y está integrado principalmente por las barriadas de viviendas aisladas de carácter muy modesto. Salvo la zona de pantalla de altura a las calles del General Mola y segunda transversal, el resto se destina a Ciudad Jardín, creándose en el centro del mismo una plaza y dos grupos escolares.

El quinto barrio, al NO., lo integran la barriada de Chamartín de la Rosa, constituyéndose su eje principal por la Avenida de Chamartín y proyectándose en el cruce de la misma con la calle de Antonio Maura su centro comercial, creándose un grupo escolar.

El sexto barrio, al NE., queda casi totalmente destinado a Ciudad Jardín, salvo las edificaciones de pantalla a la segunda transversal. Se crea en el mismo una plaza con parroquia y mercado y dos grupos escolares.

CENTROS Y EDIFICIOS PÚBLICOS.

Los centros proyectados en cada uno de los barrios tienen la finalidad principal de concentrar los edificios de carácter público y el comercio. Regirá en ellos una ordenanza especial a efectos de regular la altura y la composición arquitectónica de la edificación, destacando entre todos ellos como el más importante el centro de las Cuarenta Fanegas, presidido por la Tenencia de Alcaldía del distrito.

El programa de edificios públicos proyectados se ha hecho a base de cuatro iglesias, la más importante de ellas emplazada en la carretera de Chamartín, en el punto donde la misma se desvía hacia el Este, de gran visibilidad, cota elevada y centrada estratégicamente dentro del sector.

La segunda iglesia, en el barrio NE., preside la plaza del mismo. La tercera es la que existe como parroquia en la calle de López de Hoyos, y la cuarta la que se construye de nueva planta en las proximidades de Ramón y Cajal dentro del barrio SE.

Conviene advertir que, periféricamente a todo el sector, existen otras dos parroquias, una la de San Agustín, en construcción, en el paseo de Joaquín Costa, y otra la parroquia de Chamartín, al N.

El plan de mercados comprende la creación de cinco mercados: el primero de ellos en la plaza de la Prosperidad; el segundo, relacionado con la calle de Ramón y Cajal, en el límite del barrio SE.; el tercero, en las proximidades de la plaza de la zona de las Cuarenta Fanegas; el cuarto, en construcción, con la carretera de Chamartín al final de la misma, y el quinto, relacionado con la plaza del barrio NE., quedando únicamente sin mercado el barrio, SO. por proyectarse uno de nueva planta en las proximidades de Joaquín Costa.

El plan de grupos escolares comprende la construcción de siete grupos escolares complementando los cuatro existentes, convenientemente distribuidos para el mejor acceso a los mismos y en zonas libres de edificación para facilitar las expropiaciones necesarias.

PARQUES Y DEPORTES.

En el proyecto se han reajustado los espacios libres proyectados, diferenciándose los que han de tener carácter público, que se reducen a tres importantes: el primero de ellos en el cruce de las calles del General Mola con la primera transversal, estratégicamente situado para el disfrute de una gran parte de la población del sector y principalmente de la que habita en el barrio de la Prosperidad. El segundo, en la vía límite del sector de la Castellana, en una zona de terreno accidentado,

rodeado a su vez de espacios libres de carácter privado. El tercero se proyecta al NE., a lo largo de la vía del Abroñigal, con la suficiente extensión para permitir la habilitación de un campo de deportes y edificio escolar.

Aparte de los señalados, se establecen otras dos zonas verdes, una al N. de la zona industrial de la Prosperidad, aislándola de las edificaciones, y la segunda al E., lindando con la vía del Abroñigal para protección de la misma.

Se complementa el plan con una serie de pequeños jardines aprovechando la mayoría de las plazas y la creación de zonas arboladas en las calles de ancho mayor de 20 metros.

CALLE DEL GENERAL MOLA.

Esta vía, como eje principal del sector, interesa destacarla tanto por su trazado como por la categoría de sus edificaciones. A estos efectos, en su primer tramo, desde el paseo de Ronda hasta su encuentro con la vía de Hortaleza, queda sujeta a la ordenanza de edificación de altura, aunque ésta tenga el carácter de pantalla envolviendo las edificaciones bajas que no tienen categoría necesaria para enfrentarse en la propia vía. A conti-

nuación se desarrolla el centro ajardinado frente al parque central, y su embocadura en forma de plaza para arranque de la vía de Hortaleza y calle del Segre. Más al N., en su tramo central, se destaca el gran centro comercial y representativo a base de fachadas ordenadas dentro de unas normas de composición, y el último tramo con edificaciones aisladas, pero con zona de aislamiento de 10 metros con antejardines.

ZONAS Y ORDENANZAS.

El perímetro total que comprende el sector se ha subdividido para aplicación de ordenanzas de edificación en siete zonas.

A la primera zona corresponde la ordenanza número 10-B, de edificación alta suburbana, que se aplica en el barrio de la Prosperidad y en el de las Cuarenta Fanegas, prolongado linealmente en el tramo central de General Mola.

La segunda zona corresponde a la ordenanza especial núm. 13 bis, de edificación en bloques de altura abiertos, zona que se centra en el sector envolviendo las Cuarenta Fanegas y prolongada a lo largo de la segunda transversal.



La tercera zona corresponde a la ordenanza 14, de Ciudad Jardín, en sus dos variantes A y B, ordenanza que predomina en todo el sector estudiado, aplicándose la variante B en las zonas limítrofes al Abroñigal.

La cuarta ordenanza es la de parque urbanizado número 15-A, que se aplica en parte del sector comprendido entre la carretera de Chamartín y la vía límite de la Castellana, relacionada a su vez con la quinta zona de ordenanza núm. 16, de edificaciones restringidas en zonas verdes privadas, zona esta última que tiene ramificaciones diferentes en el centro del sector y en la periferia del mismo.

Se fija una sexta zona para aplicación de la ordenanza núm. 17 en los tres núcleos industriales situados al E. y SO. del sector.

Por último, se aplica la ordenanza 12-B en una séptima zona, que corresponde a las plazas que forman los barrios de Ciudad Jardín, en las que a su vez, en el resto de las plazas, se establecerá un criterio de composición arquitectónica para darles unidad.

Destaca entre todos estos centros el que con carácter representativo constituye el de todo el sector en el cruce de General Mola con la segunda transversal, donde se aplica la ordenanza 10-B, en cuanto a volumen, pero con la imposición de la arquitectura conveniente para lograr en él la máxima dignidad.

Madrid, 13 de mayo de 1947.—*El Director Técnico.*

ORDENANZAS

Para fijar las ordenanzas de este sector se le ha considerado dividido en zonas que se determinan en el adjunto plano, a las cuales se asignan las ordenanzas correspondientes al Plan General de Ordenación de Madrid con algunas modificaciones que se establecen a continuación.

Únicamente en la zona señalada como especial a ambos lados de la segunda transversal se aplica un nuevo concepto de ordenanza, permitiendo la construcción de bloques abiertos, de altura, rodeados de jardín. Esta ordenanza se detalla también seguidamente.

Las ordenanzas a aplicar son las siguientes:

- Ordenanza núm. 10 B (Edificación alta suburbana).
- Ordenanza núm. 14 A (Ciudad Jardín).
- Ordenanza núm. 14 B (Ciudad Jardín).
- Ordenanza núm. 15 A (Parque urbanizado).
- Ordenanza núm. 16 (Edificación restringida en zonas verdes privadas).
- Ordenanza núm. 17 (Edificación en núcleos industriales).
- Ordenanza especial (Edificación de altura en bloques abiertos).

El detalle de aplicación de cada una de ellas es el siguiente:

ORDENANZA NÚM. 10 B.

En esta ordenanza se consideran dos sectores:

- a) El de la Prosperidad.
 - b) El de las Cuarenta Fanegas y núcleos de influencia de los centros urbanos situados en Ciudad Jardín.
- Para el primero se aplica la ordenanza 10 B íntegramente. Para el segundo se conservan también todas las condiciones de dicha ordenanza, excepto las 3.^a, 4.^a y 34.^a, que quedan establecidas de la siguiente forma:

Condición 3.^a: Altura máxima.

La altura máxima de la edificación se rige por los artículos 6.º a 14 de las Normas generales, en el primer grado, pero variando las alturas correspondientes a los diferentes anchos de calles con arreglo al cuadro siguiente:

Núm. de plantas	Ancho de calle	Altura
3	Menos de 10 metros.	11,00
4	De 10 a 14 metros.	14,00
5	De 14 a 16 metros.	18,00
6	De 16 metros en adelante.	20,00

Condición 4.^a: Construcciones permitidas por encima de la altura.

Están las señaladas en los artículos 15 y 16 de las Normas generales, en el primer grado (sin áticos).

Condición 34: Composición.

Para la determinación de las condiciones estéticas se aplicará el artículo 105 de las Normas generales en los grados siguientes:

Primer grado: Composición estética sujeta a normas especiales que se determinarán en cada caso en los lugares señalados en rojo en el plano de Ordenanzas.

Tercer grado: Libertad de composición, sin otra condición que la protección de medianerías al descubierto, en el resto de la zona.

ORDENANZA NÚM. 14 A.

Se conservan todas las condiciones establecidas en esta ordenanza, excepto los retranqueos de fachada especificados en la condición 10, que se aumentan hasta 10 m. como mínimo, tanto en las edificaciones en fila como aisladas, en las parcelas que tengan su línea de fachada recayente a la prolongación de la Avenida del General Mola, dejando el mismo retranqueo de 3 m. para las restantes calles.

Se establecen también para la condición 33 las mismas normas de composición que en la ordenanza anterior.

ORDENANZA NÚM. 14 B.

ORDENANZA NÚM. 15 A.

ORDENANZA NÚM. 16.

Se conservan todas las condiciones establecidas para estas ordenanzas.

ORDENANZA NÚM. 17.

Se mantienen también las condiciones de esta ordenanza, pero suprimiendo los núms. 3.^a, 4.^a, 5.^a, 6.^a, 7.^a, en una sola, que queda redactada en la siguiente forma:

Condiciones 3.^a a 7.^a: Alturas.

En calles situadas en el interior de la zona la altura máxima será de 4 m. al apoyo de la cubierta.

En calles de perímetro de la zona se aplica el 4.^o grado del artículo 17 de las Normas generales (edificación en fachada con dos plantas, con altura obligatoria de 7,50 m.), permitiéndose ático sin retranqueos a fachada.

ORDENANZA ESPECIAL.

Edificación de altura en bloques abiertos.

Rigen para esta ordenanza las condiciones establecidas en la núm. 13 A del Plan General de Ordenación, con las variaciones siguientes, en las condiciones 1.^a, 5.^a, 10, 14, 17, 18, 22, 26, 29, y añadiendo dos condiciones nuevas: 12 bis y 14 bis.

Condición 1.^a: Tipo de ordenación.

El tipo de ordenación corresponde a manzanas integradas por edificación alta, con o sin patios interiores, rodeadas de jardín.

Condición 5.^a: Altura mínima.

Se rige por el artículo 17 de las Normas generales, en su 5.^o grado (altura libre).

Condición 10: Proporción de superficie edificada.

El aprovechamiento máximo de cada parcela será el 40 por 100 de la misma. Este aprovechamiento podrá llegar al 45 por 100 en caso de mancomunidad o unión de la edificación, con una o más de las colindantes, con unidad de composición.

Se consentirá también un aprovechamiento secundario del 10 por 100 con una sola planta para uso de garaje, que cumplirá las condiciones siguientes:

a) Podrá adosarse a cualquier lindero, separándose 3 m. de la edificación principal.

b) Podrá estar adosado o formando parte de la edificación principal.

c) Estar separado un mínimo de 5 m. de la línea de fachada, pudiendo, no obstante, situarse en ella

cuando ocupe como mínimo una cuarta parte de su longitud.

d) La altura máxima será de 4 m. al alero o cornisa.

e) No dejará medianerías al descubierto o las decorará convenientemente en armonía con las fachadas.

Condición 12 bis: Patios interiores.

Se regirán por los artículos 35, en su primer grado, y por los artículos 36, 40 y 41 de las Normas generales.

Condición 14: Entrantes, salientes y vuelos.

Se mantiene lo establecido para esta condición, con la única variante de permitir arrancar desde el terreno los cuerpos de miradores.

Condición 14 bis: Retranqueos.

Los retranqueos mínimos que se establecen para la edificación, son los siguientes:

Retranqueo a línea o líneas de fachada, 5 m.

Retranqueo a lindero lateral (salvo los casos de mancomunidad), 6 m.

Retranqueo lindero posterior (salvo los casos de mancomunidad), 8,5 m.

Condición 17: Uso de industria.

Se rige por el artículo 81, categoría 1.^a de las Normas generales, y por el artículo 82, en situación 3.^a, en los apartados 46 a 49 y al 35. El uso de locales existentes se rige por el artículo 91 de dichas Normas.

Condición 18: Uso de garajes.

Este uso se rige por el artículo 88 de las Normas generales, pero aumentando en las dos situaciones la superficie máxima, que podrá llegar a 200 m.² (10 coches).

Condición 22: Uso público de espectáculos.

Este uso se rige por el artículo 96 de las Normas generales, en la categoría 4.^a.

Condición 26: Uso público deportivo.

Este uso se rige por el artículo 100 de las Normas generales, en las categorías 2.^a y 3.^a.

Categoría 2.^a: Con libertad de emplazamiento.

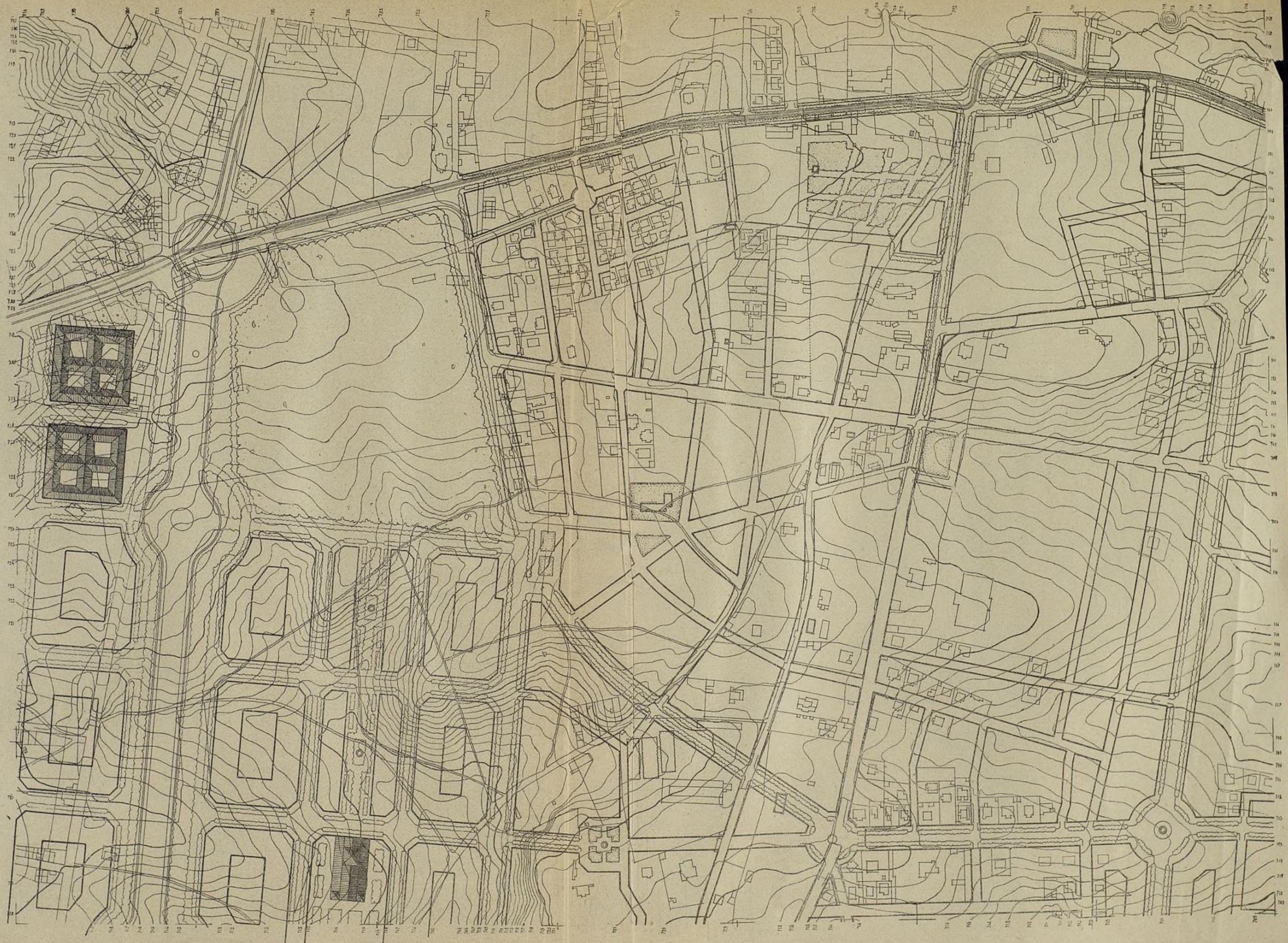
Categoría 3.^a: En los espacios libres de manzana o incluidos en edificios de la 2.^a categoría.

Condición 29: Uso público militar.

Prohibido.

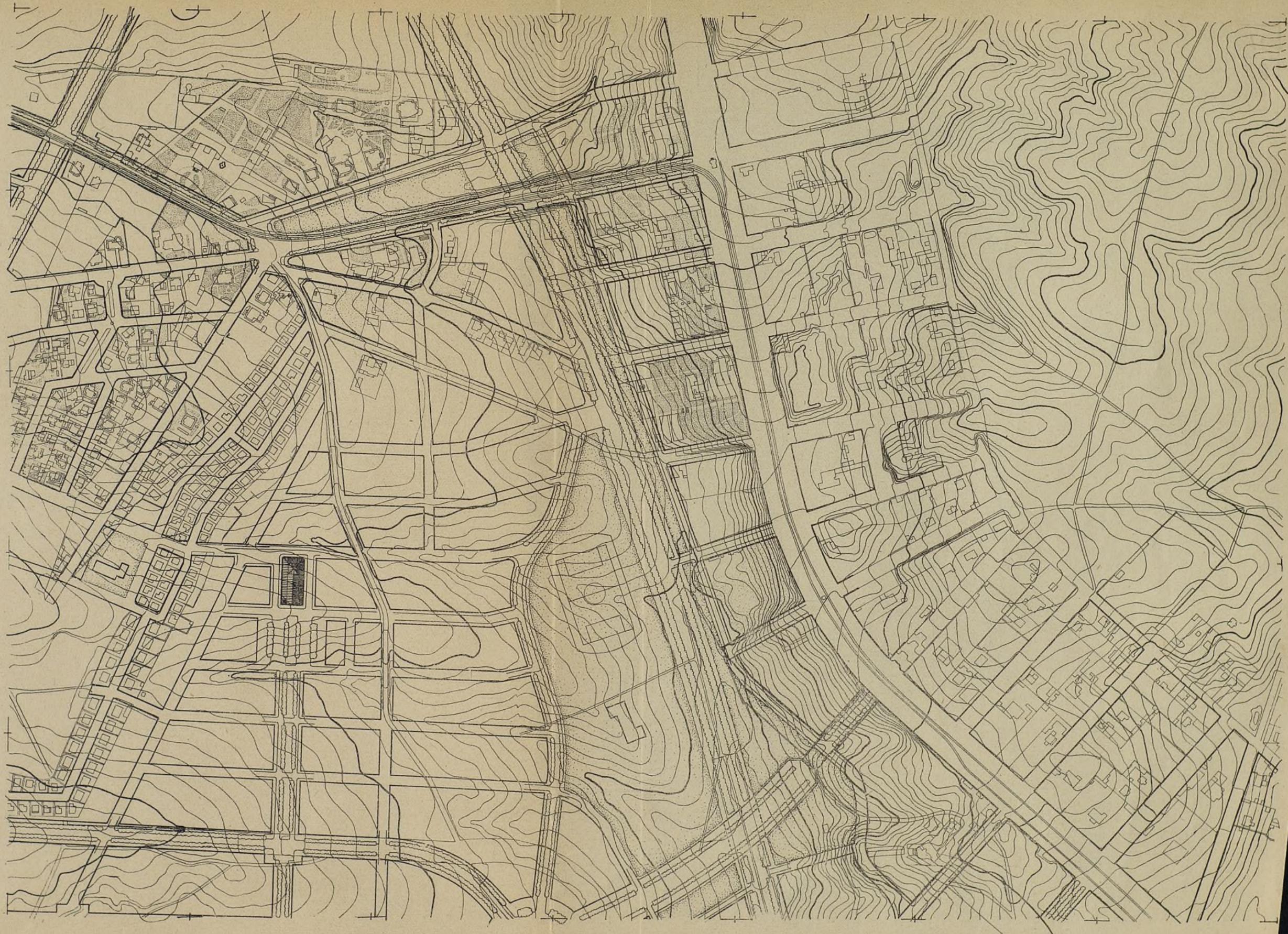
Madrid, 3 de mayo de 1947.—El Director técnico.

16	17	18
26	27	28
36	37	38



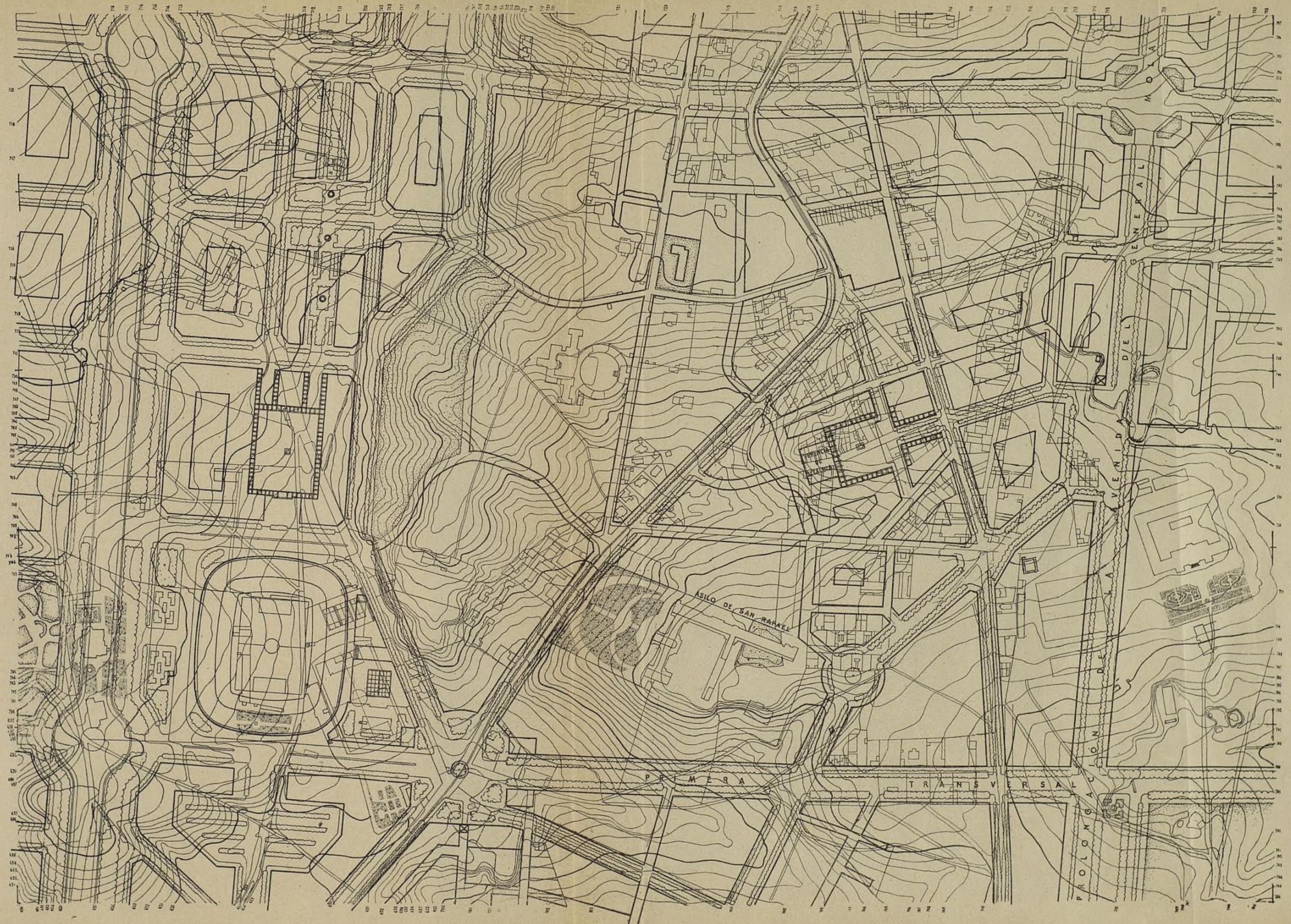
Ayuntamiento de Madrid

17	18	19
27	28	29
37	38	39



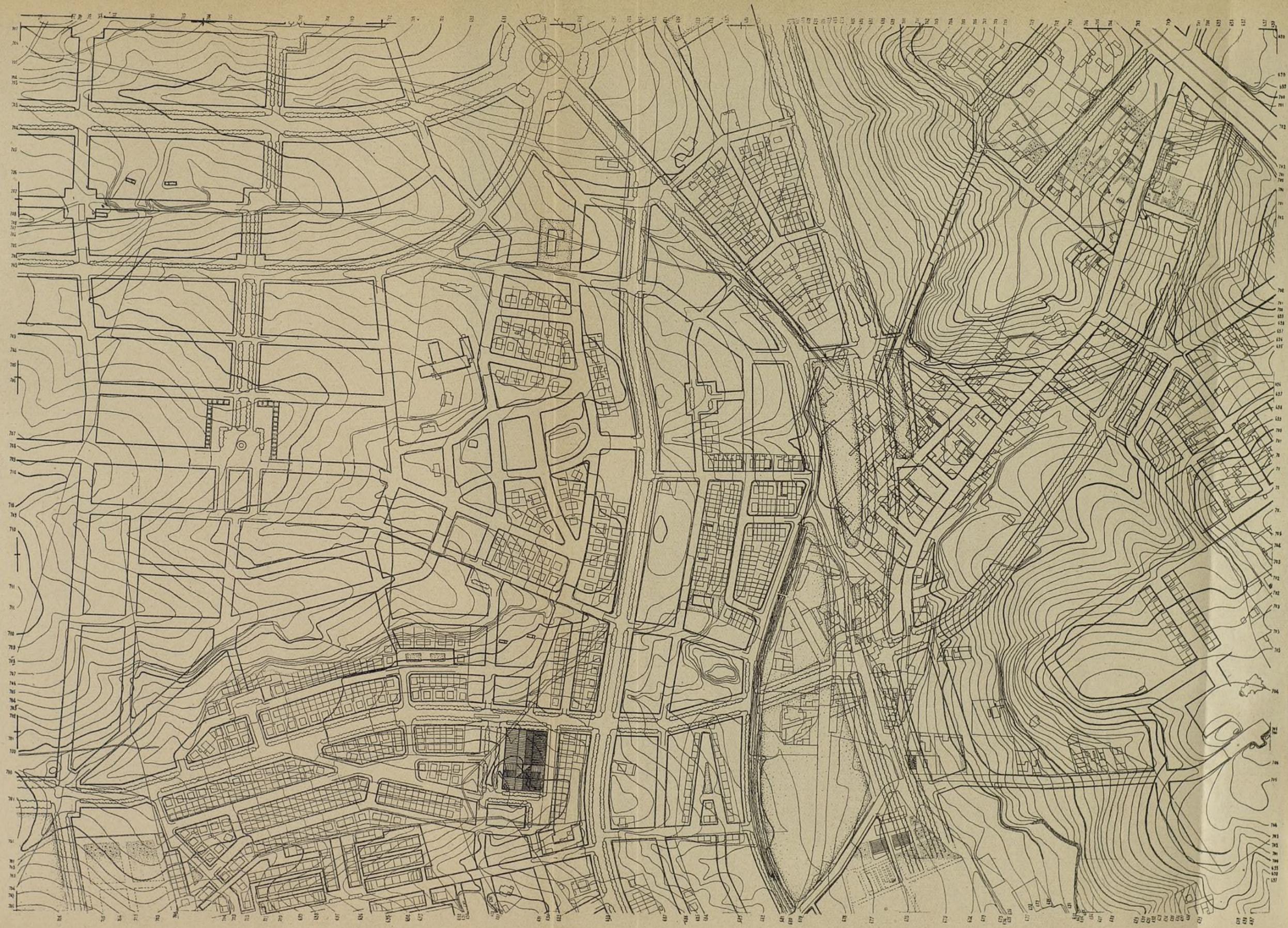
Ayuntamiento de Madrid

26	27	28
36	37	38
46	47	48

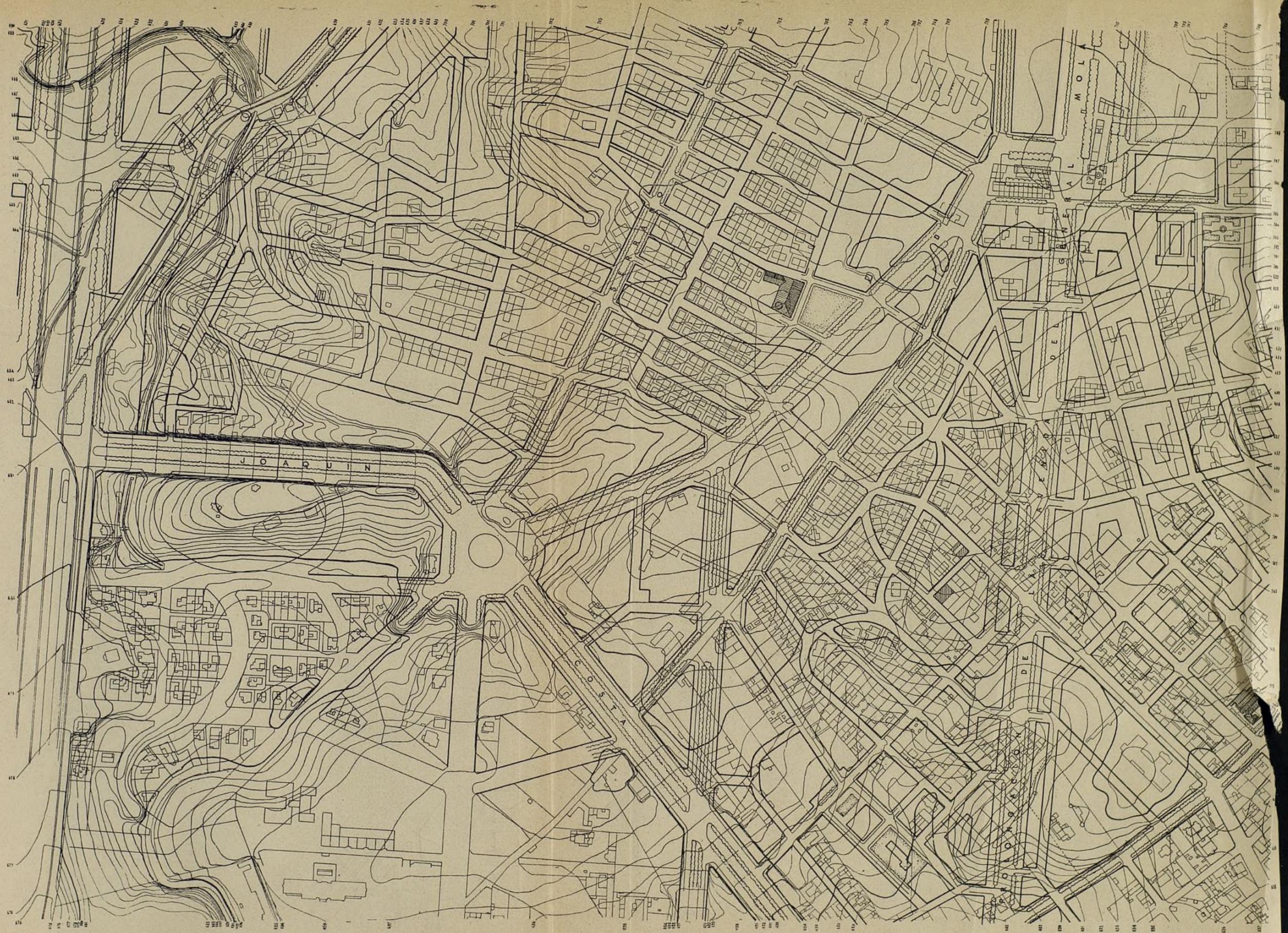


Ayuntamiento de Madrid

27	28	29
37	38	39
47	48	49



36	37	38
46	47	48
56	57	58



Ayuntamiento de Madrid

37	38	39
47	48	49
57	58	55



Ayuntamiento de Madrid

LA CREACION DE ZONAS INDUSTRIALES EN MADRID

Colaboración del Instituto Nacional de Industria en su iniciación

*por Adelardo Martínez de La Madrid,
Ingeniero industrial.*

A medida que una gran ciudad crece, los distintos sectores de su actividad productora varían en proporción, de forma que los fundamentos originales de la concentración urbana pierden su importancia inicial y se tiende con creciente celeridad a uniformarse en un tipo normal de gran población en el que se destaca con mayor porcentaje el sector dedicado a la producción de servicios, incluyendo en éstos el comercio, los transportes y comunicaciones. En algunas grandes ciudades de extraordinario desarrollo este sector de actividad económica llega a rozar y aun rebasar el 50 por 100 de la población productora.

La producción de carácter industrial crece asimismo, si bien con menor y decreciente velocidad, y tiende a estabilizarse en cifras relativas, que, aunque de menor volumen, traducen un proceso de industrialización más o menos rápido, pero firme y continuo. Este proceso de industrialización se realiza a pesar de que las bases de la ciudad sean totalmente ajenas a la actividad industrial, y puede favorecerse por circunstancias excepcionales permanentes o transitorias.

La continuidad en este proceso de evolución industrial obedece a causas principales:

a) A las crecientes posibilidades de la ciudad como mercado consumidor.

b) Al desarrollo de sus medios de comunicación y transporte y del suministro de energía.

c) A la concentración de mano de obra cualificada y a la facilidad de su formación.

Tal es el caso de Madrid, que a pesar de su carácter básico de capitalidad, acusó un claro proceso de industrialización a fines del siglo pasado, dentro de límites muy modestos, y que actualmente y desde el final de nuestra guerra de liberación ve incrementarse su actividad industrial en proporciones verdaderamente elevadas. No ha de desconocerse en ello la presencia de circunstancias excepcionales, como la situación geográfica de Madrid, centro de comunicaciones de la Península, y la evolución de los sistemas de transportes, que favorecen aún más su especial situación, así como su inmejorable colocación en la red de distribución de energía, y sobre todo el perfeccionamiento de los productos y procesos industriales, que adscriben cada vez más a la perfección de la mano de obra y de la máquina-herramienta cualquier fabricación de índole industrial y busca como consecuencia su localización en las grandes ciudades.

Admitido en el Plan General de Ordenación Urbana de Madrid, aprobado por ley de noviembre de 1944, el criterio de la zonificación con clara distribución de usos como base de la Ordenación, se

constituye en las grandes ciudades el mayor obstáculo para una vida cómoda y sana de los trabajadores.

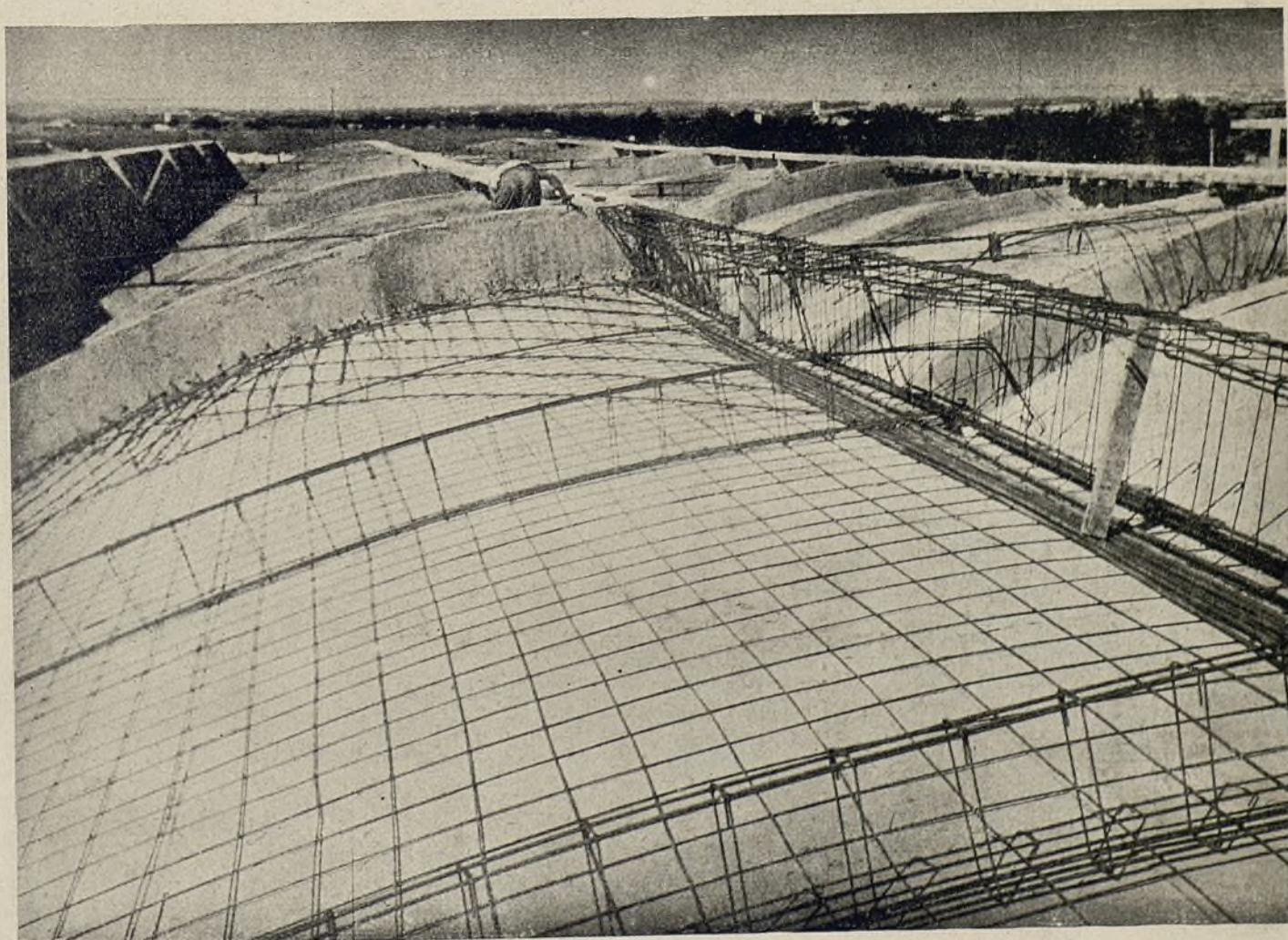
Estos núcleos satélites, en más fácil contacto con las zonas abastecedoras de la propia comarca rural e incluso situados dentro de la misma comarca, pueden conseguir con más facilidad que dentro del casco urbano un nivel de vida más elevado con menores costes.

Como la realización de estas zonas industriales proyectadas lleva necesariamente aparejada la de los servicios urbanos indispensables: sistema viario, abastecimientos de agua, alcantarillado y evacuación y depuración de aguas residuales, comunicaciones telefónicas y transportes, se consideró necesario introducir en el proyecto una zona especial que se denominó de *transición*, no por su carácter transitorio, sino porque constituía una

verdadera transición entre el criterio anterior de libertad de usos en los diversos sectores de la ciudad y el de localización de la industria en sus zonas adecuadas.

Esta zona, elegida dentro del recinto urbano existente y dotada ya de servicios o que fácilmente podía obtenerlos, se situó en las Delicias, en las márgenes del ferrocarril de mataderos y mercados y en Méndez Alvaro, en el desarrollo del ferrocarril de circunvalación. Con ello, más que crearse una zona, se delimitaba con exactitud y se dotaba de un sistema viario adecuado a una zona existente de carácter industrial muy acusado y que estaba sufriendo la invasión de viviendas suburbanas que constituían un obstáculo para el desarrollo de los establecimientos industriales, y en muchos casos una fuente de peligros para los habitantes de estas viviendas.

Construcción de las cubiertas de la nave de la Empresa Nacional de Rodamientos, en San Fernando del Jarama.



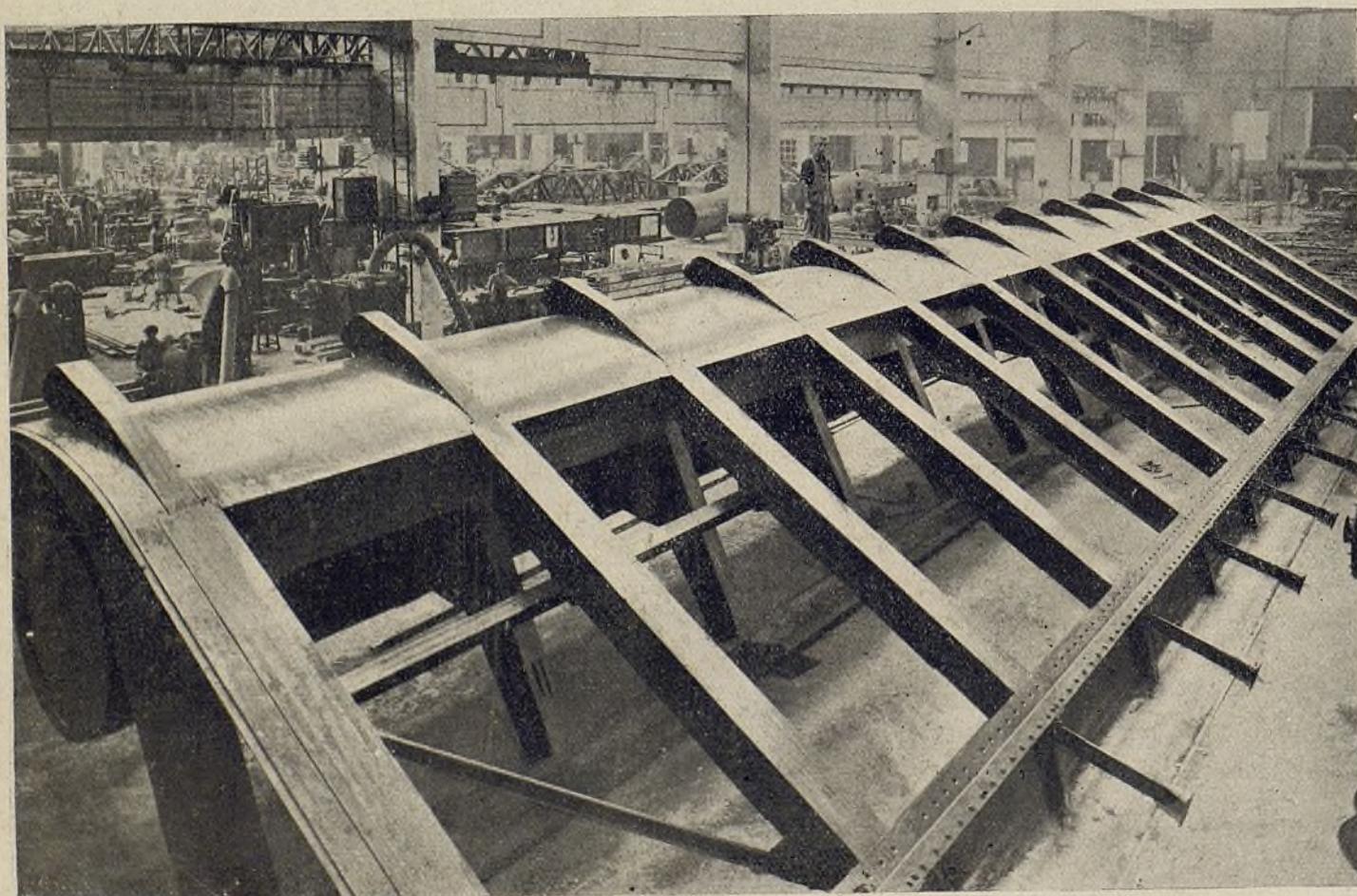
La falta de decisión para abordar su inmediato acondicionamiento y la más notable aun de una eficaz política del suelo que pusiera coto al desenfreno de la especulación restaron a esta zona sus mejores posibilidades, y el propósito que animó su proyecto no se ha visto satisfecho más que parcialmente y en condiciones no del todo satisfactorias.

Aprobado el plan y creada la Comisaría de Ordenación Urbana, se insiste en la necesidad de una zona industrial concebida con el mismo propósito, pero realizada en forma totalmente distinta, y de esta manera surge la zona industrial de Canillejas, de condiciones no tan favorables como la anterior, pero que por su forma de ejecución evitará los inconvenientes apuntados y permitirá establecer industrias de bastante volumen y en número suficiente hasta tanto las zonas industriales, propiamente dichas, se encuentren en franca realización.

En la creación de estas últimas se presentan problemas de orden económico y de ordenación de verdadera dificultad, y la atracción hacia ellas de los establecimientos industriales se hace con gran esfuerzo y venciendo en muchos casos una oposición tenaz y, en algunos justificada, a lo menos momentáneamente.

En efecto: la urbanización de una zona industrial y la de su poblado, aun efectuada por etapas, representa un proceso de capitalización de enorme volumen, que ya dificulta su ejecución y obliga normalmente a aprovecharse de los sistemas viarios existentes para localizar las industrias en una fase inicial, dejando a la iniciativa de las empresas la edificación de grupos de viviendas, cuya ubicación adecuada viene a veces retrasada por la falta de proyecto de ordenación de los poblados y más aun por la inexistencia de los servicios indispensables, cuya ejecución encuentra obstáculos de orden económico insu-

Nave de calderería de Boetticher y Navarro, en Villaverde. Al fondo, el taller de máquinas herramientas.



bles en esta primera etapa, por sumar a ellos las instalaciones, generalmente muy costosas, de evacuación o acometida, que han de proyectarse en la mayoría de los casos para el poblado completo o para sectores muy amplios del mismo.

En estas circunstancias, las condiciones óptimas de la zona proyectada están muy lejos de cumplirse y la industria vive unos primeros años verdaderamente incómodos, en los que cuenta con servicios escasos o mal instalados, con un personal que todavía ha de vivir en la ciudad y transportarse diariamente a la fábrica en medios insuficientes y muchas veces ocasionales.

La situación de estas zonas en nudos o estaciones ferroviarias, tal como se ha hecho en Madrid, reduce al mínimo estas dificultades, especialmente la última, quizá la más importante, cuando se logra el establecimiento de servicios ferroviarios adecuados, no siempre conseguidos, desgraciadamente.

La inclusión en las primeras etapas de realización del plan de las obras fundamentales: vías de acceso y apartaderos de las zonas industriales, principales arterias de abastecimientos de aguas

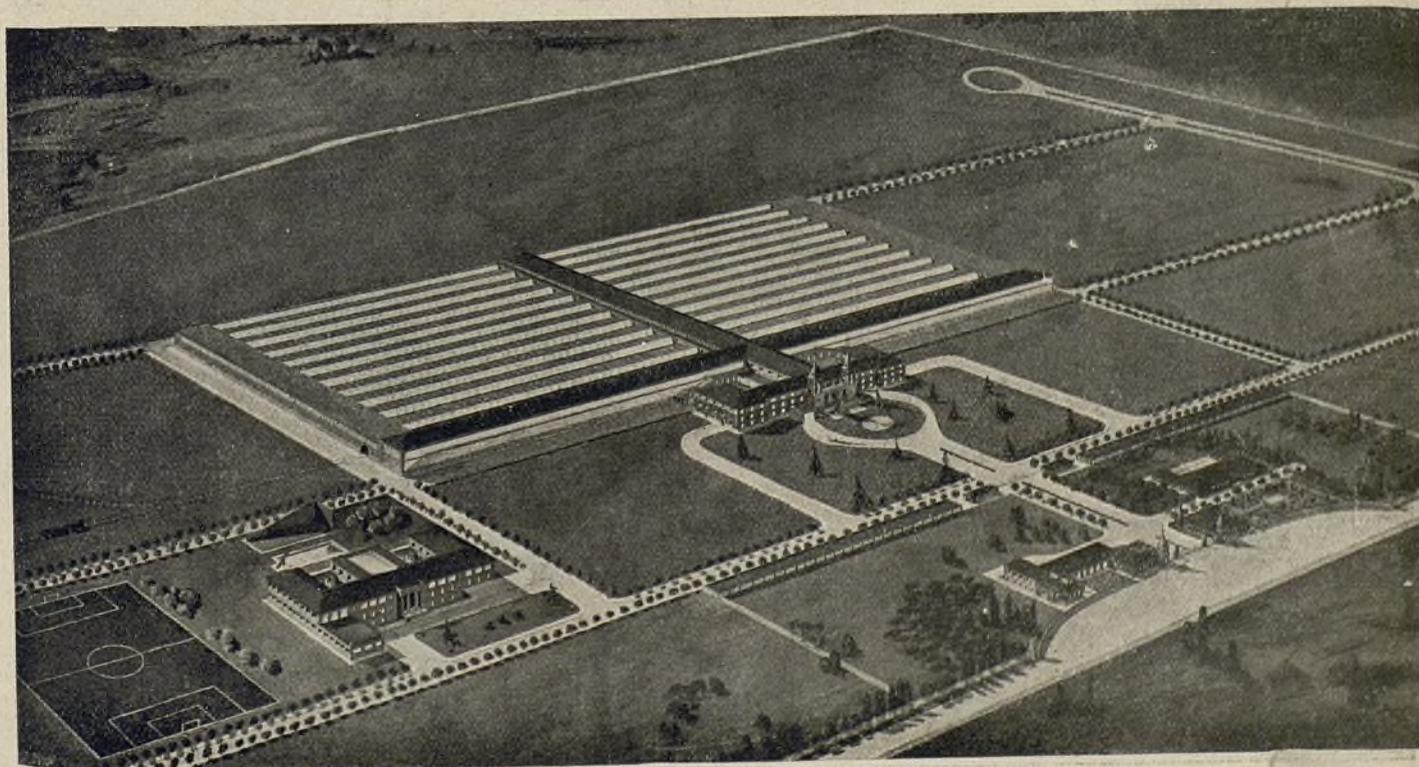
y colectores generales de evacuación, constituyen la única solución posible a este problema.

La promulgación de una ley especial que favorezca y estimule el establecimiento de las industrias en la zona industrial mediante la concesión de facultades especiales en orden a la adquisición de terrenos, importación de maquinaria y exenciones tributarias fué el camino elegido para la creación de la zona industrial de Roma, cuyos resultados no pudieron tocarse por los acontecimientos políticos posteriores.

En este mismo sentido se trabajó en España en un proyecto de ley de ordenación de zonas industriales, que no llegó a traducirse en ninguna disposición legislativa.

Entre tanto se abordan estos problemas en toda su integridad, la Comisaría de Ordenación Urbana de Madrid suma todas las posibilidades de los distintos organismos para la realización de las zonas industriales proyectadas, y en esta labor se encuentra asistida por la Jefatura de Ferrocarriles en lo relativo a los nuevos trazados ferroviarios; la de Obras Públicas, Regiones Devastadas, muy especialmente en la ejecución de

Perspectiva de la factoría de Autoestación, en San Fernando del Jarama.



obras de saneamiento y abastecimiento de aguas; por el Instituto Nacional de Industria, que ha seguido en el establecimiento de sus industrias de una manera sistemática el plan de ordenación.

En la zona industrial de Villaverde, de circunstancias más favorables para su desarrollo, fué el Instituto Nacional de Industria el que decidió su iniciación con dos industrias de verdadera importancia, una de ellas, ya prestigiosa en las actividades de la industria madrileña, Boetticher y Navarro, y otra, Marconi Española, S. A., de características típicamente apropiadas a la economía y necesidades sociales de Madrid.

La primera sociedad, cuya organización data de 1904 para la construcción de aparatos de elevación e instalaciones de calefacción, comenzó en 1925 a especializarse en construcciones e instalaciones para obras hidráulicas, que constituyen hoy su principal trabajo.

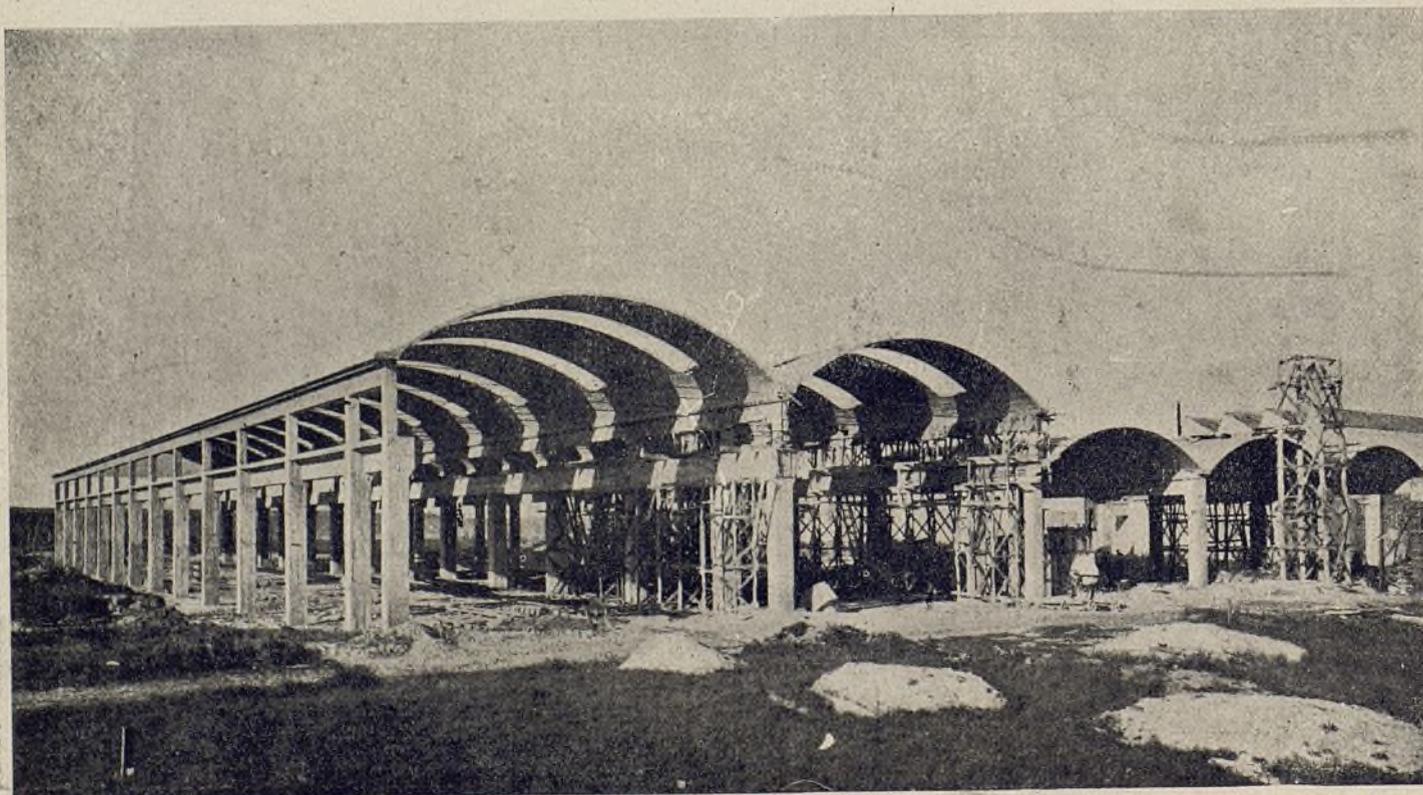
En sus nuevas instalaciones y talleres de Villaverde desarrolla ya un programa amplísimo de calderería y construcciones mecánicas a base del montaje reciente de nueva y muy moderna maquinaria.

La segunda está dedicada a la fabricación de aparatos de radiotelegrafía, radiotelefonía y pequeño material eléctrico de precisión y de control, en una vastísima organización fabril que absorbe una gran cantidad de mano de obra especializada.

En la ordenación de la primera se ha seguido exactamente la ordenación del plan, de forma que sus instalaciones fabriles se encuentran enclavadas en la zona industrial, y las viviendas para obreros han sido construídas en el lugar de los poblados que le fué señalado por la Comisaría de Ordenación. En la segunda, y dada su situación en la zona industrial, se ha seguido el criterio de considerarla como industria aislada y, por tanto, todos sus servicios de poblados, campos de deportes, etc., se han situado constituyendo una unidad independiente, que en este caso se acomoda mejor a los fundamentos teóricos de la ordenación.

La presencia de estas dos importantes industrias ha contribuído poderosamente a estimular el establecimiento de otras, hasta tal punto que la zona industrial de Villaverde es ya un hecho

Boetticher y Navarro. Naves en construcción de la fábrica de Villaverde.



y exige la realización urgente de las obras públicas oportunas.

Regiones Devastadas, con la colaboración de estas industrias, resolvió en un período inicial urgentísimo el problema del abastecimiento de agua potable, y posteriormente ha iniciado el de saneamiento, estableciendo los colectores principales, y en el próximo año seguramente terminará las obras del emisario de la zona.

La zona industrial de San Fernando de Jarama, de condiciones favorabilísimas para el desarrollo de un importante núcleo satélite de carácter industrial, puede decirse que es hoy creación total del Instituto Nacional de Industria. En esta zona ha situado dos de sus creaciones más importantes: la Empresa Nacional de Rodamientos para la construcción de cojinetes de bolas y rodillos, y la Empresa Nacional de Autocamiones, que por sí solas constituyen ya una concentración industrial de gran volumen.

El plan de fabricación de la primera, concebido en estrecha colaboración con la casa S. K. F., de Suecia, está totalmente ultimado; los edificios están en construcción y se encontrarán terminados en la primavera próxima. La maquinaria está totalmente adquirida; una gran parte se encuentra dispuesta para su montaje, y es de esperar que en el próximo año pueda comenzar la fabricación.

La segunda, totalmente proyectada, tiene adquiridos los terrenos, y en el próximo año comenzará la construcción de las naves. La fábrica tendrá capacidad para fabricar, en jornada normal, 1.500 camiones anuales de siete a ocho toneladas, con motor Diesel, y contará también con los talleres necesarios para la fabricación de motores Diesel, en sus diversas aplicaciones para tracción.

Esta empresa significará el pleno desarrollo de las actividades productoras ya iniciadas en la Hispano-Suiza, prácticamente integrada en la nueva sociedad.

En esta zona se ha construido por estas industrias su propio saneamiento, e incluso el colector principal, y además resolverán con su problema de suministro de energía eléctrica el de toda la zona y también el de la zona de Canillejas al determinar la creación de un importante transporte de energía con su centro de transformación y distribución para servir en 15 kv. a las zonas antes indicadas.

El actual pueblo de San Fernando constituye el núcleo del futuro poblado de la zona, en el cual se iniciarán muy pronto las viviendas para obreros de las industrias establecidas.

En la zona de Vallecas, cuya realidad depende básicamente de la puesta en servicio del nuevo canal del Este y del depósito que en su extremo ha de construir el Canal de Lozoya, también el Instituto Nacional de Industria ha situado la fábrica de carbón activo, en donde se fabrica en la actualidad toda clase de carbones decolorantes y se prepara la producción en escala industrial de carbones absorbentes, conseguida ya en su fase de laboratorio.

Las restantes zonas industriales se encuentran pendientes de la terminación de la nueva estación de Chamartín y de la construcción del ferrocarril de enlace del Este, que unirá esta estación con la de San Fernando, atravesando Hortaleza, Canillas y Barajas, y determinará, en su día, un rosario de núcleos satélites de actividad industrial, sustituyendo al cordón de suburbios que hoy entenebrece los alrededores de la capital.

Los solares y los impuestos municipales

EL IMPUESTO SOBRE SOLARES SIN EDIFICAR

por Juan Guerrero, Secretario de la Comisaría General de Ordenación Urbana de Madrid.

LA primera vez que en España se establece un arbitrio municipal sobre el valor en venta de los solares sin edificar es en la ley sustitutiva del Impuesto de Consumos de 12 de junio de 1911. El establecimiento del arbitrio llevaba aparejada la supresión de los recargos municipales sobre la cuota del Tesoro, la cual sería fijada con arreglo a la extensión superficial del terreno que ocupase el solar, y como si fuera tierra de labor de la mejor clase del término municipal. En cuanto a la definición del solar, había de estarse a las disposiciones reguladoras de la Contribución territorial, Riqueza urbana. Publicado en 29 de junio de 1911 el Reglamento para el desarrollo de la citada ley, define los solares en el artículo 23 a los efectos de este arbitrio, debiendo entenderse por tales los terrenos edificables enclavados en el término municipal, que tengan uno o más de sus lados formando línea de fachada en una o varias vías públicas urbanizadas en todo o en parte, o sea aquellas en que estén instalados o se presten todos los servicios municipales, o, cuando menos, los de alumbrado, afirmado del pavimento y encintado de aceras. En las grandes extensiones de terrenos que por su situación y condiciones quedan comprendidos en la definición de solar no se considerará como tal, a los efectos contributivos, más que la faja de terreno lindante con la vía pública, en un ancho que no podrá exceder de la longitud de la línea de fachada. No obstará para su consideración como solares el que existan construídos en los terrenos, cobertizos, tinglados, secaderos, pabellones u otras obras aná-

logas de carácter provisional, ni el que se destinen a depósitos de maderas, encierro o pastos de ganado, o a cualquier otro aprovechamiento agrícola o pecuario, siempre que estén enclavados en zona urbanizada en las condiciones referidas anteriormente.

Los jardines anejos a las viviendas no tendrán la condición de solares, a tenor de lo prescrito en el artículo 9.º del Real decreto de 5 de enero de 1911; pero tendrán dicha consideración los demás jardines, según prescribe el artículo 1.º del Reglamento de 24 de enero de 1894, cuando por su situación corresponda ese carácter a sus terrenos.

Al entrar en vigor el arbitrio sobre solares sin edificar en un Municipio cesa la exacción del recargo del 4 por 100 sobre las cuotas del Tesoro de los referidos inmuebles en las zonas de ensanche. Siendo siempre la base del arbitrio el valor en venta del solar, se declara que por valor en venta se entenderá la suma de dinero por la que, en condiciones normales, se hallaría comprador del inmueble, sin tomar en cuenta el valor de las mejoras ni el de las construcciones eventuales, ni el precio de afección, aunque realmente se hubiere pagado éste por el propietario del solar.

Si examinamos las disposiciones por las que se regula la Contribución territorial, Riqueza urbana, a que se remitía el artículo 8.º de la Ley citada de 1911, encontraremos que la Instrucción provisional de 14 de agosto de 1900 calificaba de solar toda extensión de terreno edificable en las

zonas de población que reuniese además las mismas condiciones recogidas luego en la definición contenida en el artículo 23 del Reglamento de 29 de junio de 1911. Alguna novedad respecto de lo anterior se contiene en la Instrucción provisional de 19 de enero de 1915, que al considerar los solares como bienes sujetos a la contribución por riqueza urbana los define diciendo:

Son solares, a los efectos de esta Instrucción:

1.º Los terrenos edificables que no producen renta alguna y que están enclavados dentro de la línea perimetral del casco de las poblaciones, según el plano levantado por el Instituto Geográfico, que ha de servir de base a los trabajos de avance catastral, siempre que tengan uno o más de sus lados formando línea de fachada a una o más vías públicas o particulares, o trozos de las mismas que estén urbanizadas, considerándose como tales aquellos que tengan todos los servicios municipales o, por lo menos, los de alumbrado o encintado de aceras o afirmado.

2.º Los terrenos enclavados en la zona de ensanche de las poblaciones y que estén en las circunstancias del párrafo anterior. En las manzanas cuyas calles circundantes no estén todas abiertas y urbanizadas sólo tributará como solar una faja de terreno cuya línea será la de fachada a la vía o trozo de vía que esté urbanizada con un fondo igual al del fondo de la manzana.

3.º Los terrenos que en la misma situación que los anteriores estén dedicados a parques, jardines, huertos, talleres de cantería, encierro y pasto de ganados o cualquiera otro aprovechamiento análogo.

Las disposiciones por que se regulaba el arbitrio sobre solares sin edificar en los Ayuntamientos fueron confirmadas por el Estatuto Municipal de 8 de marzo de 1924, en su artículo 407, con la modificación relativa a la determinación de solares no edificados, para lo cual se estaría a lo dispuesto en el número 3.º del artículo 386 del propio Estatuto. Según este artículo, tenían la consideración de solares:

A) En el casco de la población, todos los terrenos situados en el mismo, cualquiera que sea su valor, aprovechamiento y destino.

B) Fuera del casco de la población: a) los terrenos edificados, los jardines anejos a los edificios y las calles particulares; b) los demás terrenos cuyo valor corriente en venta exceda del duplo del que resulte de capitalizar la renta que fueran susceptibles de producir, supuesto su aprovechamiento agrícola, y en las condiciones previstas para la evaluación de la riqueza rústica.

Como puede observarse, conforme a esta nueva calificación legal, merecían la denominación de solares todos los terrenos situados dentro del casco de la población, cualquiera que fuese su valor, su aprovechamiento y su destino; y fuera del casco de la población, no ya los sitios en vías públicas dotadas más o menos de urbanización o servicios urbanos, sino todos aquellos terrenos cuyo valor corriente en venta exceda del duplo del que resulte de capitalizar la renta que fueran susceptibles de producir, supuesto su aprovechamiento agrícola. No se tenía en cuenta para esta concepción de solar que éstos fuesen aptos para la edificación, ni que estuviesen enclavados en zonas urbanizadas comprendidas en planes de ensanche o de extensión, induciendo mediante esta política fiscal a los Ayuntamientos a incurrir en graves errores respecto de la política del suelo dentro del territorio municipal.

Al publicarse por Decreto de 25 de enero de 1946 la nueva Ordenación de las Haciendas locales, conforme a la Ley de Bases de 17 de julio de 1945, se regula el arbitrio sobre solares sin edificar estableciendo algunas variaciones en relación con los preceptos del Estatuto Municipal que venían estando en vigor. Así vemos que en el artículo 82 se sustituye la definición de los solares del artículo 386 del Decreto de 8 de marzo de 1924, que antes transcribimos, por la contenida en la Instrucción antes citada, reproducida más tarde en el artículo 21 de la Instrucción de 10 de septiembre de 1917 y en la posterior de 1920.

Esta modificación ha sido objeto de atinados comentarios por parte de distinguidos municipalistas, que desde las revistas profesionales han llamado la atención sobre el riesgo que contiene la nueva definición, al establecer como una con-

dición de los terrenos para ser considerados como solar el que *no produzcan renta alguna*, pues de exigirse este requisito para la exacción del arbitrio, la importancia de éste recaería considerablemente, dado el general aprovechamiento que suele hacerse de los solares en tanto llega el momento de su edificación. Además, es lo cierto que la Contribución territorial, Riqueza urbana, los sujeta a tributación con renta y sin renta. De reciente publicación son el Decreto y la Orden de 21 de mayo último concediendo un plazo a los propietarios de fincas urbanas ocupadas por sus propios dueños y a los de solares arrendados o no, para declarar los verdaderos valores en venta y renta, a los efectos de la Contribución urbana, en las capitales de provincia y en poblaciones de más de veinte mil habitantes. Decreto que el Ministerio de Hacienda podrá hacer aplicable en otros Municipios.

Para la determinación del producto íntegro y líquido imponible de los solares se declara en vigor por esta disposición el artículo 11 de la Ley de 24 de diciembre de 1910, derogándose expresamente las disposiciones posteriores que regían en este punto. Según dicho artículo, el líquido imponible de los solares será igual a su producto íntegro, sin que en ningún caso se les pueda asignar menor líquido imponible del que se fije a una tierra de labor de igual cabida y de la mejor clase del término municipal. Este producto íntegro será determinado por cualquiera de los medios siguientes:

1.º Por el precio del arrendamiento según contrato, si lo hubiere.

2.º Por el valor corriente de los alquileres en la localidad, según las condiciones y situación de las fincas, y

3.º Por el interés legal del capital representado por su valor en venta.

La obligatoriedad de las declaraciones alcanza a todos los solares, *produzcan o no renta*, cualquiera que sea el propietario, destino y situación, y aun cuando se encuentren en construcción. El valor en renta de los solares se estimará en el 4 por 100 de su valor en venta, salvo que se trate de solares con productos superiores a ese límite,

en cuyo caso el valor en renta será la cantidad que produzcan. Se establece igualmente en el apartado 4.º de la citada Orden de 21 de mayo de 1948, precisando el concepto del artículo 11 de la citada Ley de 1910, que en ningún caso el valor en renta asignado a un solar podrá ser inferior al líquido imponible que le correspondería como tierra de labor de la mejor clase del término municipal.

Con estos antecedentes queda bien justificada la pretensión reiteradamente expuesta de que se modifique la definición de solar contenida en el citado artículo 82 del Decreto de Ordenación de las Haciendas Locales, cuyo carácter provisional hace factible la rectificación apuntada, especialmente en cuanto a suprimir la condición de no producir renta alguna tales terrenos.

Examinado el concepto y alcance que desde el punto de vista fiscal de la Contribución territorial tienen los solares, y volviendo al arbitrio sobre solares sin edificar, es de advertir que los Ayuntamientos pueden establecer sobre las cuotas del arbitrio dos clases de recargos: uno hasta el 100 por 100 con carácter ordinario y otro especial del 75 por 100 sobre la cuota máxima para dedicarlo exclusivamente a la construcción de viviendas económicas.

En algunos Ayuntamientos se han promovido reclamaciones en aquellos casos en que se trataba de imponer el arbitrio sobre solares sin edificar gravando aquellos en los que recae la limitación de no poder ser edificados por estar sujetos a planes de Ordenación urbana. El caso está previsto en el artículo 87 del Decreto de 25 de enero de 1946, que declara expresamente la exención de aquellos terrenos que aun teniendo la consideración de solares no son susceptibles de edificación por existir planes, ordenaciones o resoluciones administrativas que la prohiban. Justo es consignar que el Ayuntamiento de Madrid, respetuoso con la Ley, ha llevado este precepto a su Ordenanza para la exacción del arbitrio y cumple lo previsto declarando tal exención cuando es procedente por tratarse de terrenos afectados por el Plan General de Ordenación Urbana de Madrid y sus alrededores.

TRASCENDENCIA QUE TIENE PARA EL «GRAN MADRID» LA CATEDRAL DE LA ALMUDENA

por Fernando Chueca, Arquitecto.

ESTE adjetivo superlativo que, precediendo a la palabra Madrid, la magnifica y engrandece, como levantando la corte y antigua villa a esplendores de nueva y gigantesca urbe, suele con frecuencia ser mal entendido o entendido a medias. Gran Madrid significa para muchos nada más que un Madrid infinitamente más vasto en sus ensanches, que se derraman sobre lo que antes eran terrenos baldíos y míseros suburbios; un Madrid que va desprendiendo de su núcleo nuevos y brillantes satélites; un Madrid que desgarrar su antiguo cuerpo por los surcos geométricos y rectilíneos de *grandes vías*, capaces de absorber el tumultuoso pulso vital moderno. La palabra Gran Madrid tiene para muchos un deje fantástico y fabuloso que traspasa los límites de la realidad y llega hasta el reino de la imaginación, donde se crearon esas ciudades futuras a lo Wells o a lo Huxley, esas cosmópolis que sugestionan y atemorizan, que tienen, como la Babilonia bíblica, trazos de enormidad hasta en el pecado. La imaginación de los que así piensan vuela hasta Nueva York o, más modestamente, se recrea en el anodino pergeño del ensanche de Barcelona, con sus áridas "grandes vías" y "diagonales". Parece que "Gran Vía", "Gran Madrid"... son conceptos que han tomado un cierto cariz colosalista. Han perdido amplitud, con daño de su verdadero alcance. Al reducirse así, la grandeza se inclina en demasía del lado del tamaño; la calidad, del lado de la cantidad.

Por eso conviene no olvidar que el concepto

"Gran Madrid" no significa sólo crecimiento gigante de la ciudad, sino renovación orgánica de la misma, perfección de ella y exaltación de sus propios y característicos valores. Tendremos que insistir en el siempre mentado aforismo de que la grandeza tiene muy poco que ver con las dimensiones y que radica en una cierta correspondencia y armonía que eleva el espíritu y lo mueve a grandes y altos pensamientos.

No tiene, por tanto, que extrañar que hoy traigamos a este Boletín del GRAN MADRID un tema que al parecer de algunos será pequeño y caduco, viejo sin ser antiguo y, lo que es peor todavía, pasado de moda. ¡Terrible sentencia! Este tema es la Catedral de la Almudena. Pobre y anémica planta, a la que falta grandiosidad espiritual y artística para soportar tanta pesadumbre de piedra. Hubiera necesitado ser hija de una época y sólo fué de una generación efímera; hubiera necesitado la substancia de un estilo y sólo tuvo el apoyo de la moda. Por esto esta Almudena incipiente es fiel espejo de la Restauración alfonsina, de una sociedad atildada y erudita que pasó con la muerte del siglo. He aquí la miseria de esta Almudena, de aliento y arte demasiado episódicos. Sin embargo, bajo esta endeble apariencia existe en el solar de la Almudena un vasto empeño, una idea grandiosa que a nosotros nos toca recuperar, enmendando yerros pasados y fragilidades de modas exóticas. Por eso el tema de la Almudena no es en su fondo, ni mucho menos, caduco y viejo, como pueden creer algunos, sino digno de ocupar un pri-



Silueta de Madrid con la Catedral gótica.

Silueta de Madrid con el nuevo proyecto de los arquitectos Chueca y Sidro.



merísimo puesto en los problemas que tiene planteados el Gran Madrid.

Si por su falta de raíces artísticas cayó la obra de la Almudena, con cierta justicia, en el olvido, hay otra causa, y ésta de todo punto injusta, que también ha influido en la desatención pública hacia ella: la de su emplazamiento. El pueblo de Madrid, atraído por el desarrollo de la ciudad moderna, ha vuelto la espalda al solar de sus mayores, a aquellos parajes donde se asentó la piedra angular de la villa, su hito fundacional, su castillo defensivo, su acrópolis religiosa, el alcázar de sus reyes.

Madrid tiene que enmendar este pasado desamor y volver los ojos hacia este su centro, porque, además, quiérase o no, allí radica su grandeza monumental. A nuestra generación se debe que paulatinamente se vaya corrigiendo este yerro y esta ingratitud. Vino primero el aperebirse de que la silueta más madrileña, la única con caracteres fisonómicos propios, era la que se divisaba desde las alturas que dominan la margen derecha del río Manzanares. Entonces se bautizó a esta panorámica madrileña con el nombre expresivo de "fachada de Madrid". En efecto, ésta era la verdadera cara de Madrid, la que ya vió Goya y antes que él los grabadores que desde el siglo XVI dieron a las prensas de Europa la imagen pimpante de la villa, que va dejando sus torres medievales por las cúpulas barrocas (las que dieron lugar a aquello de "Madrid, Madrid, altas torres, villa gentil"). Madrid era ya de hecho consciente de poseer una fachada, una fisonomía, una silueta, tan suya como puede serlo de Salamanca la inveterada vista desde las riberas del Tormes, con el puente romano mirándose en las aguas mansas del río, y la ciudad encastillándose de torres y cúpulas, con la dominadora catedral en su cumbre.

La silueta actual de Madrid es el resultado de las largas horizontales y se cifra y compendia en la majestuosa horizontalidad de Palacio. Esta conciencia de la silueta de Madrid, recuperada por la sensibilidad de nuestra generación, va a lograr ahora sus frutos. Ahora se vigilan con cuidado aquellas construcciones que van a descararse en lo alto del escarpe madrileño. A horizontales exis-

tentes se suman nuevas horizontales, que no podemos por menos de contemplar con honda satisfacción: los bloques de la Ciudad Universitaria, el inmenso Ministerio del Aire, las ampliaciones del Seminario. Con estas horizontales rima bien la plácida silueta de San Francisco el Grande, y de vez en vez rompen la calma de este mar de piedra las crestas rizadas de los chapiteles, montados especialmente para el cielo diafanísimo de Madrid.

El foco de esta gran panorámica, que puede llegar a ser la más impresionante que se descubra en capital alguna, es nuestro imponderable Palacio, que une a su belleza berniniana, nobleza de materiales, extensión y situación que no se dan en ningún palacio italiano. El segundo eslabón de esta cadena engarzada en el cielo de Madrid habrá de ser, por su situación y por su rango, la futura Catedral de la Almudena. Piénsese cuál no será la importancia que para la "fachada de Madrid", verdadero prospecto exterior de ese gran Madrid que todos ansiamos, tendrá lo que se haga en el futuro con la obra de la Almudena. Lo que se realice deberá tener como blanco primero el de acertar a "componer" con la "fachada de Madrid", con nuestra genuina silueta. Será necesario atender al acorde con el palacio de Sachetti, hacer valer las horizontales como solemne acompañamiento y dejar que canten alegres algunos cimborrios y chapiteles. Estos últimos expresarán el carácter religioso de la Catedral frente a la masa civil de Palacio y en ellos habrá de cifrarse el madrileñismo de nuestro primer templo. Porque de lo último que debe desdecirse una ciudad es de aquellas figuras que se recortan en su aire; con ellas se compone la arquitectura total de la ciudad, no la particular de sus edificios, tomados uno a uno.

Decimos que la actual generación está enmendando pecados de ingratitud y vuelve a interesarse, y primordialmente, por el Madrid antiguo y eterno. Concordante con la valoración de la silueta madrileña ha surgido el vasto proyecto de la Canalización del Manzanares y urbanización de sus márgenes, proyecto del que hemos dado cumplida noticia en nuestro BOLETÍN y que hoy en día es una de las más grandes realizaciones que

tiene en marcha Madrid y que incide precisamente en esta parte de la villa hasta ahora olvidada. Cuando las riberas del Manzanares sean floridos y amenos paseos, será un verdadero regalo contemplar colgadas, allí en lo alto, las arquitecturas de tono mayor del Palacio y la Almudena. Será una auténtica visión de Gran Madrid.

También recientemente ha recaído la atención

municipal sobre la Plaza de Oriente, que con el fondo del Palacio y uno de los mejores broncecuestres del mundo, puede llegar a ser uno de los más bellos ornamentos de la capital. Decimos puede llegar a ser, porque nos encontramos a mitad del camino. El convertir al antiguo jardín arbolado de la plaza en un parterre raso ha levantado no pocas protestas entre los madrileños. Este



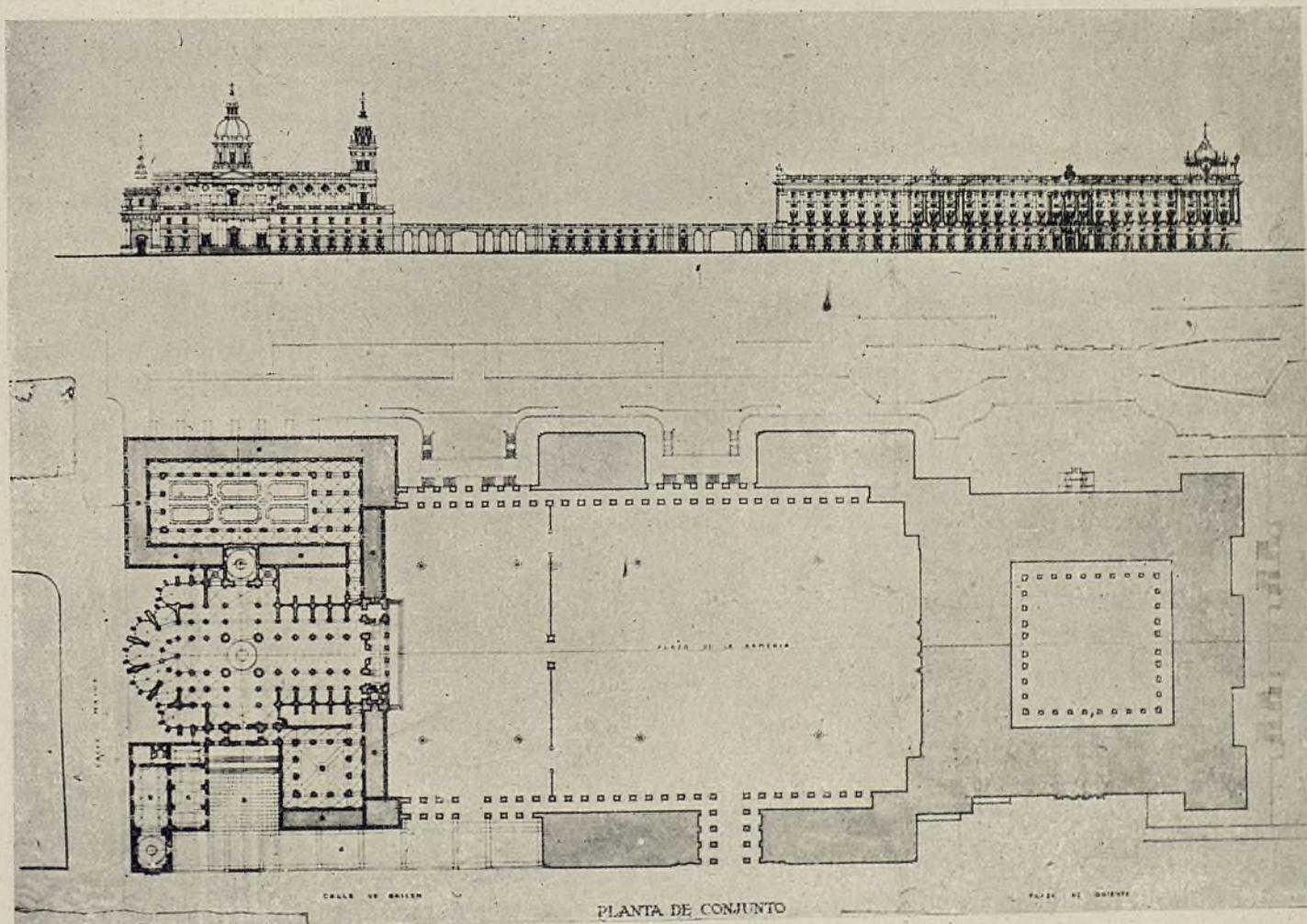
Detalle del cuerpo central en la Plaza de la Armería.

parterre supone un sacrificio, la pérdida de un rincón umbroso y agradable. La justificación de los sacrificios reside en la dignidad de aquello a que se sacrifica; sacrificar el arbolado para hacer valer la fachada de Palacio está sobradamente justificado, pero resulta, en cambio, desproporcionado para poner de manifiesto la menguada arquitectura del resto de la plaza: el Teatro Real ya está en marcha y presentará a la Plaza de Oriente un bella fachada, pero los dos grupos de casas que forman los dos sectores o alas que se extienden a uno y otro lado del Teatro deberán, en su día, someterse a una ordenación en consonancia con la importancia de esta plaza.

La obra del Teatro Real, como decimos, ha vuelto a ponerse en actividad; esperamos que en etapas cortas pueda llegar a su conclusión. La obra del Teatro Real es una obra impopular, y a ello ha influido no poco el lugar en que se halla, que para muchos madrileños, mal habituados, parece

excéntrico. Pero precisamente el Teatro Real cuenta, entre otras cosas, con la dignidad del lugar que ocupa. Poco a poco, si todas las cosas se cumplen, acabarán los más reacios por darse cuenta de que precisamente este sector de Madrid es el más representativo y monumental, lo que no quiere decir, claro está, el más bullicioso ni comercial. No perdamos de vista tampoco que una de las futuras vías arteriales del Gran Madrid que se halla sobre el tapete o, mejor, sobre el tablero de los urbanistas, pasa por la calle de Bailén, frente a Palacio y al lado de la Almudena. Circunstancias son todas éstas que demuestran bien a las claras que aquel sector de Madrid no ha perdido virtualidad y que sigue, efectivamente, siendo el foco principal de Madrid y del cual nuestra generación ha tenido plena consciencia.

Sin embargo, la pieza fundamental para que el centro representativo y monumental de Madrid sea una realidad conclusa y lograda reside en la



terminación de las obras de la Catedral de la Almudena. De todo el complejo monumental que rodea al Palacio nada tiene la importancia arquitectónica de la Almudena, de la Almudena que ha de ser, se entiende, y conste que hablamos de Arquitectura, sin subir a consideraciones religiosas que pondrían la Almudena sobre todo edificio madrileño.

La realidad es que la Almudena debe terminarse, que no puede estar en ese estado de ruina permanente en que se halla y que su terminación no tiene más que un camino. Vamos a explicarnos brevemente. Que debe terminarse no ofrece para nadie lugar a dudas, lo imponen muchas razones de orden vario a más de las puramente religiosas, que priman sobre todas y que reclaman una Catedral para Madrid y un Santuario propio y no prestado para la Virgen patrona de la Capital. A nosotros aquí nos competen principalmente las razones arquitectónicas y más concretamente las que afectan al Gran Madrid. Ya hemos ido exponiendo por qué el Gran Madrid pide la terminación de la Almudena: porque es pieza fundamental de su "fachada", y porque el lugar donde se halla enclavada (que es el núcleo más representativo del Madrid, no sólo Grande, sino Eterno) no puede quedar así, inconcluso, por mor de esta ruina permanente.

Convenida su terminación, porque no puede hacerse en este caso borrón y cuenta nueva, ya que la obra realizada es de una importancia considerable, superior a lo que vulgarmente se cree, es preciso considerar cómo debe terminarse. En este cómo reside precisamente el acertar o el caer en un nuevo error sobre el inicial, y que ya sería imposible de corregir. El primer punto que se debe tener en cuenta es la obra realizada, que, como decíamos, es muy importante y ejecutada con una gran probidad artística y una riqueza de materiales que le dan un valor de autenticidad bien digno de tenerse en consideración. A más de esto conviene respetar en parte el color de época, o de generación, que nos recuerda la sociedad que dió comienzo a las obras. El neogótico de Viollet-le-Duc, traído en este caso por obra del Marqués de Cubas, con sus frialdades escolásticas, es ya his-

toria más o menos grande y en este caso historia madrileña. Que quede, por tanto, lo hecho como testimonio del sentir de los iniciadores de la Catedral es justo y legítimo.

Por fortuna, puede respetarse todo lo hecho y, sin embargo, variarse sustancialmente el proyecto para acordarlo a la vecindad de Palacio y a la silueta general de Madrid.

En nuestro proyecto conservamos, pues, la obra realizada; cerramos la nave mayor a menor altura de la prescrita para no sobresalir de las horizontales de Palacio; dejamos el interior, por tanto, de estilo gótico, un gótico de proporciones más castellánizadas que aquel que se pensaba. Los exteriores, en cambio, se proyectan de arquitectura clásica. Su arquitectura se define mejor a la vista de los planos que por lo que nosotros podamos decir; es una arquitectura clásica, por buscar un adjetivo opuesto al de gótica, pero de raíz española —pensamos en Machuca y Herrera— y madrileña, sobre todo por sus chapiteles y remates y por la capilla parroquial, trasunto lejano de San Andrés. Una arquitectura que no imita concretamente nada y que tiende a encajarse en su lugar sin acudir a la copia servil de estilos o monumentos del pasado.

A la Catedral del Marqués de Cubas, perfectamente aislada, siguiendo la tendencia de Viollet-le-Duc, oponemos una Catedral "arropada" por una serie de edificios o dependencias que la enaltecen y la articulan con el resto de la ciudad. La tradición española muestra una vez más el camino; la catedral es un cuerpo vivo y a su sombra se acogen claustro, sacristías, capillas, oficinas, etc. Hemos procurado una fachada de gran empaque por el brazo del crucero que mira a la calle de Bailén; se llega a ella a través de un atrio de linaje muy español y sería la entrada más habitual de los fieles. Al entrar descubrirían al fondo de la enfilada, en el testero opuesto del crucero, una gran capilla que sería como el altar mayor de esta segunda iglesia, dispuesta octogonalmente a la principal. Esta capilla preferente sería la Santa Capilla de la Virgen de la Almudena.

Para el Gran Madrid, para el Madrid de siempre, desearíamos que estas perspectivas entraran pronto en vías de convertirse en realidad.

COMISION DE URBANISMO DE MADRID

INDICE DE LOS ACUERDOS ADOPTADOS EN LAS SESIONES CELEBRADAS DURANTE EL PRIMER TRIMESTRE DEL AÑO 1948

MES DE ENERO

Sesión celebrada el día 8.

1. Aprobar el acta de la sesión anterior.
2. Aceptar el proyecto de presupuesto de gastos para el ejercicio de 1948 por su importe de un millón cien mil pesetas y someterlo a la aprobación del Sr. Ministro de la Gobernación.
3. Solicitar del Ayuntamiento de Madrid la remisión del expediente incoado para construir en el solar situado en la calle de San Bernardo, núm. 5, con fachada a la de Isabel la Católica.

Sesión celebrada el día 14.

4. Aprobar el acta de la sesión anterior.
5. Quedar enterada de que ha sido aprobado por el Sr. Ministro de la Gobernación el presupuesto de gastos para el presente año.
6. Quedar enterada de dos comunicaciones del Ayuntamiento de Chamartín de la Rosa, manifestando haber impuesto dos multas de quinientas pesetas a D. José Alberola Pérez y a la entidad Sucesores de Asins, por haber realizado obras contraviniendo el Plan General de Ordenación Urbana.
7. Solicitar del Ayuntamiento de Vallecas una información completa acompañada de datos gráficos y plano con el emplazamiento de las viviendas, expresando los diferentes tipos de las mismas, con el fin de conocer la importancia del problema planteado por la edificación de varias viviendas modestas sin haber obtenido licencia de construcción municipal ni autorización de la Comisión de Urbanismo.
8. Dejar sobre la mesa para estudio el expediente remitido por el Ayuntamiento de Madrid y formulado por el Ministerio de Hacienda solicitando el ensanchamiento de la calle de Jorge Juan en el trozo comprendido entre las calles de Máiquez y Doctor Esquerdo, para dar mejor visualidad a la nueva Fábrica de Moneda.

9. Desestimar las reclamaciones interpuestas por varios propietarios contra el proyecto de rectificación de alineaciones de la segunda transversal de la prolongación de la Avenida del Generalísimo, aprobar definitivamente el proyecto y autorizar la aplicación de la Ordenanza 12 bis en el trozo de dicha vía comprendido entre la Vía de la Vaguada y la carretera de Chamartín.
10. Aprobar el expediente relativo a la alineaciones correspondientes a las calles del Pisuegra y Jarama, entre las de Tormes y Vicente Perea, aceptando la rectificación propuesta por el Ayuntamiento de Madrid, que deberá llevarse a cabo en el Plan General de Ordenación.
11. Aprobar el proyecto de expropiaciones que se han de realizar para ejecutar el proyecto del segundo bloque de viviendas en el suburbio de La Ventilla, con un presupuesto total de 9.773,96 pesetas, y exponerlo al público por término de quince días hábiles para oír reclamaciones.
12. Tomar en consideración el proyecto presentado por Inmobiliaria Alcázar, S. A., para la construcción de un poblado denominado Puerta de Hierro, situado en la tapia Este de El Pardo, la Dehesa de la Villa y el arroyo de Peñagrande, y exponerlo al público durante treinta días hábiles, comunicándolo al Ayuntamiento de Fuencarral; comunicar a la Sociedad peticionaria que debe proyectar la construcción de un centro urbano con los servicios públicos necesarios y establecer el necesario acuerdo con la Jefatura de Obras Públicas para el enlace de la avenida principal con la autopista de La Coruña; que las calzadas proyectadas de ocho metros sean de nueve, y solicitar el informe de la Sección Jurídica sobre si procede la aplicación de los artículos sexto y décimo de la Ley de 1.º de marzo de 1946 para que la Sociedad pueda proceder a expropiar determinados terrenos.
13. Adherirse al homenaje tributado al Excmo. Sr. Gobernador civil de la provincia, D. Carlos Ruiz García, con motivo de la imposición de la Medalla de Trabajo.

Sesión celebrada el día 28.

14. Aprobar el acta de la sesión anterior.
15. Quedar enterada de dos comunicaciones del Sr. Ministro de

la Gobernación participando haber autorizado el gasto de 4.577.808,64 pesetas para la realización del proyecto de urbanización parcial del sector Noreste de Cuatro Caminos, Zona Norte, y de 1.130.907,60 pesetas para realización del proyecto de pavimentación y alcantarillado de la Colonia de los Almendrales, en el barrio de Usera.

16. Autorizar a D. Ramón Anibal Alvarez y D. Miguel García Monsalve para construir en los solares situados en la calle de Colomer, números 3 y 5, en análogas condiciones a las concedidas para los bloques contiguos, con la condición de comenzar a edificar en plazo de un año.
17. Significar a los propietarios D. Nicolás Fernández, D. Luis Torrecilla y D. Pedro Polo que deben cumplimentar la orden del Ayuntamiento de Chamartín de la Rosa y realizar la acometida de sus fincas a la red del alcantarillado general.
18. Dejar sobre la mesa para estudio el expediente promovido por instancia de Grabados Goya, S. A., y varios propietarios de parcelas comprendidas entre las calles de María de Molina, General Mola, Castelló y otra vía de nuevo trazado.
19. Ratificar los acuerdos propuestos por la Comisión de Expedientes en los que a continuación se expresan:
20. Autorizar a D. Jesús Tallada para construir un edificio de plantas en el solar situado en la calle de Doñ Quirico con vuelta a Doña María.
21. Autorizar a D. Eugenio y D. Félix Almendres para construir un edificio de planta baja en el solar sito en la calle de Venancio Martín, núm. 19.
22. Autorizar a D. Constantino Pardo para construir un edificio de dos plantas en el solar sito en la calle de Isabel Méndez, núm. 2.
23. Autorizar a D. Serafín Gutiérrez para construir un edificio de dos plantas en el solar sito en la calle de García Morato, núm. 4.
24. Señalar una renta equivalente al interés del precio pagado de un tres por ciento a las fincas expropiadas por la Comisión de Urbanismo que siguen ocupadas por sus antiguos propietarios.
25. Dejar sobre la mesa el expediente incoado por la Fábrica de la Moneda para ensanchamiento de la calle de Jorge Juan.

MES DE FEBRERO

Sesión celebrada el día 4.

26. Aprobar el acta de la sesión anterior.
27. Tomar en consideración el proyecto parcial de rectificaciones de los trazados del Plan General en la parte correspondiente a un sector de la calle de Martínez de la Riva

y exponerlo al público durante quince días hábiles para oír reclamaciones de los interesados.

28. Autorizar a D. Isidro Garetá y D. Luis Mangado para construir en el solar situado en la calle del Doctor Salgado con vuelta a las de Dolores Sopeña y Merelles con arreglo a la Ordenanza 12-A.
29. Aprobar la modificación de alineaciones de la calle de José Antonio (Vallecas) para construcción de un Mercado de Abastos y exponerla al público por término de quince días hábiles para oír reclamaciones de los interesados.
30. Solicitar el informe del Ayuntamiento de Madrid sobre la petición de D. Vicente Secades Ruiz, que proyecta construir una casa en la calle de Alcalde Sáinz de Baranda, núm. 40, con el máximo de plantas autorizado a las colindantes.
31. Solicitar el informe del Ayuntamiento de Madrid en el expediente incoado por Inmobiliaria Layetana, S. A., para ampliación de las fincas números 30 y 32 de la calle de Alcalá.
32. Aprobar los proyectos de urbanización y de construcción de viviendas en el sector de Pueblo Nuevo (segunda fase), término de Canillas, por su importe de 4.015.394,39 y 5.607.784,04 pesetas, respectivamente, realizándose las obras por administración mediante destajos parciales, incluso de mano de obra.
33. Aprobar las adjudicaciones de las obras de pavimentación del sector de Cuatro Caminos a D. Manuel del Río Pérez, en la cantidad de 2.028.890,72 pesetas; y de las obras de pavimentación del sector de La Quintana a D. Gerardo Gil Jerez, por un importe de 659.210,90 pesetas.
34. Quedar enterada de que por el Sr. Gobernador civil se ha facilitado al Instituto Nacional de la Vivienda la propuesta de emplazamiento para dos mil viviendas económicas que proyecta construir.

Sesión celebrada el día 18.

35. Aprobar el acta de la sesión anterior.
36. Autorizar a D. Sixto Almagro Liza para construir en el solar situado en la calle del Doctor Salgado con vuelta a López Recuero (Vallecas) y anular la rectificación del Plan aprobada en principio a petición de D.^a Rosario Comyn.
38. Autorizar a D. Comes Francisco Baldeón y D. Donato José García Pereda para construir en el solar situado en la calle Nueva, números 19 y 21, dos viviendas y dos naves.
39. Reiterar a la Alcaldía de Vallecas, por mediación del Sr. Gobernador civil de la provincia, que debe dar cumplimiento a lo acordado por la Comisión en relación con las edificaciones construidas sin licencia municipal ni autorización de la Comisaría en aquel término.

40. Dejar sobre la mesa para nuevo estudio el plano de urbanización de la plaza de la Moncloa, remitido por la Junta de la Ciudad Universitaria.
41. Aprobar definitivamente el proyecto de rectificación del trazado de una calle que afectaba en su alineación al hotel situado en la calle de la Cruz del Rayo, núm. 1.
42. Aprobar definitivamente el proyecto de expropiaciones preciso para ejecución del segundo bloque de viviendas en La Ventilla.
43. Quedar enterada de la orden del Sr. Ministro de la Gobernación autorizando el gasto de 3.083.618,90 pesetas para atender a la realización de obras de construcción de viviendas en La Ventilla.
44. Ratificar la adjudicación efectuada de las obras de pavimentación y alcantarillado de la Colonia de los Almendrales (barrio de Usera), y por el importe de 1.051.767,30 pesetas a la Casa Grandson Construcciones, S. A.
45. Interesar del Vocal representante de Obras Públicas, Sr. Escario, realice la gestión oportuna para conocer el proyecto del tendido de un ramal del ferrocarril de circunvalación al aeropuerto de Barajas.
46. Autorizar al Sr. Comisario general para señalar los alquileres a las viviendas terminadas en La Ventilla.
47. Que por la Dirección Técnica se dé cuenta en la primera sesión de cada mes del estado de las obras que se realicen por la Comisión, y que por Secretaría se lleve a la primera sesión de cada trimestre un balance de las cantidades percibidas y abonadas por todos conceptos.
48. Oficiar al Ayuntamiento de Aravaca para que dé cuenta a la Comisión de los proyectos de obras que autoriza dentro de su término municipal y solicitar de la Dirección General de Regiones Devastadas remita a conocimiento de la Comisión el proyecto de ordenación de aquel término.

Sesión del día 25.

49. Aprobar el acta de la sesión anterior.
50. Comunicar al Ayuntamiento de Madrid que no existe inconveniente en que ceda al Consejo de Administración de la Canalización del Manzanares la parcela que solicita de la Casa de Campo, si bien deberá fijarse la condición de que se concreten por la Comisión las Ordenanzas aplicables a las construcciones que se realicen en dicha parcela.
51. Conceder la autorización solicitada por las Religiosas de Jesús-María para ampliar las Escuelas situadas en la calle de Arturo Soria, núm. 531, en Canillejas.
52. Comunicar a Inmobiliaria Alcázar, S. A., que se considera acertado el anteproyecto presentado para construcción del centro cívico de la Ciudad Puerta de Hierro y que el ancho de las calzadas se establezca a 8,50 metros.
53. Quedar enterada de las comunicaciones del Ayuntamiento de Madrid relativas a la supresión de la calle de Pablo Aran-

da y apertura de la de Vitrubio; a la aprobación de las alineaciones interiores de manzana incorporadas al pasaje existente en la limitada por las calles de Ayala, Serrano, Hermosilla y Avenida del Generalísimo, y a la modificación parcial del trazado del parque urbanizado de la segunda zona del ensanche.

54. Aprobar el proyecto de urbanización y saneamiento del suburbio situado en el sector Norte de La Ventilla para llevar a cabo la urbanización, construcción de viviendas y zona verde, y exponerlo al público por término de quince días hábiles para oír reclamaciones. Igualmente, solicitar la aplicación de la Ley de Urgencia para la expropiación forzosa de 7 de octubre de 1939.
55. Aprobar el proyecto para la construcción de viviendas en el sector Norte de La Ventilla, por un importe de pesetas 6.467.573,04 y solicitar de la Superioridad autorización para llevar a cabo las obras por el sistema de administración mediante destajos parciales.
56. Aprobar el proyecto de expropiaciones necesarias para llevar a cabo la construcción de viviendas unifamiliares en el suburbio de La Ventilla, por un presupuesto total de 138.983,89 pesetas y exponerlo al público por término de quince días hábiles para oír reclamaciones.
57. Pasar a informe de la Dirección Técnica el proyecto de enlace del aeropuerto de Barajas con la actual línea del ferrocarril de Madrid a Zaragoza.

MES DE MARZO

Sesión celebrada el día 3.

58. Aprobar el acta de la sesión anterior.
59. Dejar sobre la mesa para estudio de los Sres. Vocales la Memoria y balance correspondientes al año 1947.
60. Conceder la autorización solicitada por D. Luis Sánchez del Río, Director-Gerente de Río-Cerámica de Alcalá, S. A., para levantamiento de una fábrica.
61. Autorizar a la Empresa Sevilla Films, S. A., para establecer una línea aérea de transporte de energía eléctrica entre la existente de la Unión Eléctrica Madrileña y la Central de transformación de sus estudios.
62. Autorizar la construcción de un nuevo pabellón de los Laboratorios Alter en la calle de Mateo Inurria.
63. Pasar a estudio de la Dirección Técnica el plano del trazado que proyecta llevar a cabo Obras Públicas en la prolongación de la Avenida del General Mola.
64. Remitir a informe del Ayuntamiento de Madrid la petición del de Carabanchel Bajo solicitando la creación de una zona industrial en su término municipal.
65. En la petición formulada por D. Santiago Rocamora Moratones, solicitando autorización para establecer una indus-

tria en Carabanchel Bajo, que la Dirección Técnica redacte un informe señalando las condiciones conforme a las cuales podría ser autorizada la concesión de la industria solicitada.

66. Expresar al Ministerio de Obras Públicas la conformidad con el proyecto de ferrocarril del Aeropuerto de Barajas, con la modificación que se señala.

67. Aprobar la propuesta formulada por el Sr. Presidente para nombramiento definitivo del personal de la Comisaría y elevarla al Sr. Ministro de la Gobernación para su superior sanción.

68. Adjudicar a la Sociedad Construcciones Sigma, por el importe de 3.045.556,97 pesetas, las obras de urbanización del sector NE. de Cuatro Caminos, Zona Norte.

Sesión celebrada el día 10.

69. Aprobar el acta de la sesión anterior.

70. Aprobar la Memoria y balance correspondientes a 1948.

71. Comunicar a D. Santiago Rocamora Moratones, que solicita autorización para establecimiento de industria en Carabanchel Bajo, que debe completar el proyecto con las condiciones que se expresan y recomendar la construcción de viviendas económicas para los obreros de la fábrica al solicitante.

72. Comunicar a Nuevo Madrid, S. A., que debe modificar el anteproyecto de Ciudad Satélite que presenta con arreglo a las condiciones que se expresan.

73. Incorporar el trazado de la calle principal de Canillas a los trazados del Plan General y, en consecuencia, autorizar a D. Pascual Bosch Masía para construir dos edificios para viviendas en los números 9 y 11.

74. Aprobar definitivamente el proyecto parcial de rectificación de los trazados del Plan General de Ordenación en un sector de la calle de Martínez de la Riva.

75. Aprobar definitivamente el proyecto redactado por el Ayuntamiento de Vallecas para construcción de un mercado de abastos, previa expropiación del edificio núm. 37 de la Avenida de José Antonio.

76. Quedar enterada de la resolución dictada por el Sr. Ministro de la Gobernación en el recurso interpuesto por D. Ramón Peñalver Sáiz contra acuerdo de la Alcaldía de Madrid, relativo al edificio núm. 80 de la Avenida de José Antonio.

Sesión celebrada el día 17.

77. Aprobar el acta de la sesión anterior.

78. Solicitar de D. Gabriel Fernández Moreno, que proyecta construir un edificio para viviendas en el Paseo de Rosales, núm. 98, que debe presentar un nuevo proyecto de fachada que se ajuste mejor a las Ordenanzas especiales de la zona.

79. Exponer al público la reforma solicitada por los Arquitectos municipales de Vallecas, del trozo final de la calle del Arroyo del Olivar y comunicar el acuerdo al Ayuntamiento para que emita informe, al objeto de poder adoptar una resolución definitiva.

80. Comunicar al Ayuntamiento de Canillejas que puede realizar el proyecto de saneamiento de la Colonia de Alfonso XIII, siempre que el trazado viario se adapte a lo establecido en el Plan de Ordenación y sea aprobado oficialmente por la Comisión al mismo tiempo que el Plan de ordenación de aquel término.

81. Conceder un plazo de un mes al Ayuntamiento de Fuencarral para que informe sobre el proyecto de Nueva Ciudad Puerta de Hierro e interesar de la Jefatura de Obras Públicas que en igual plazo exprese su conformidad o reparo al enlace de la avenida principal de la ciudad con la Autopista de La Coruña.

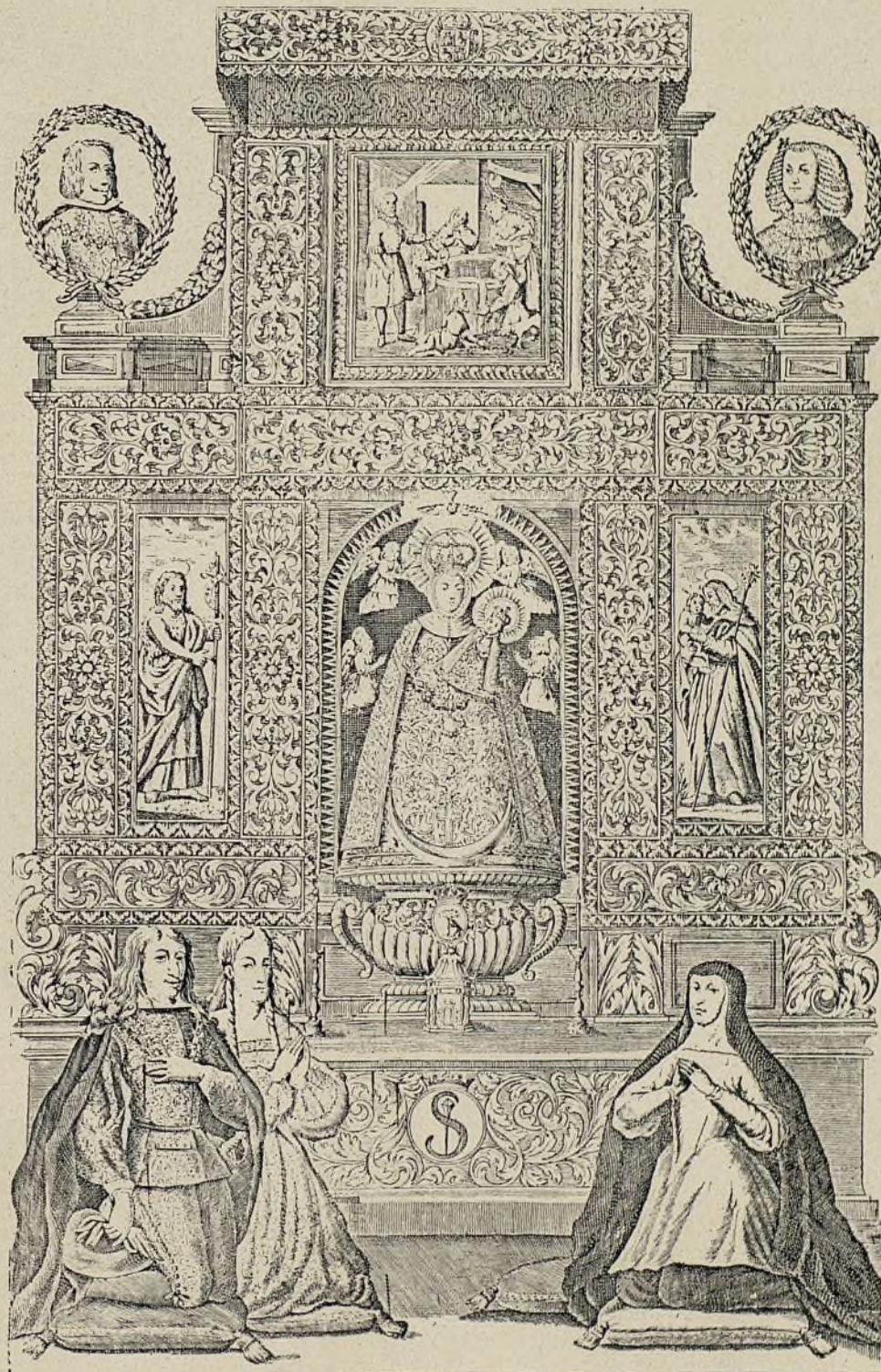
82. Quedar enterada de que en el *Boletín Oficial del Estado* correspondiente al día 12 del actual, se ha publicado Decreto de 13 de febrero último, dictando normas para la Urbanización del Sector de la prolongación del Paseo de la Castellana.

83. Quedar enterada de que por el Ministerio de la Gobernación se han aprobado los presupuestos parciales de los proyectos adicionales de expropiación forzosa en Los Almendrales y en el suburbio de La Ventilla, por un importe de 53.594,04 y 9.773,96 pesetas, respectivamente.

84. Solicitar de los concursantes que han presentado las ofertas más ventajosas, para la adquisición de las obras de construcción de un bloque de viviendas en el Sector NE. de Cuatro Caminos, un pliego cerrado en el que concreten lo relativo a plazos de ejecución, calidad de materiales y garantía para el cumplimiento de compromisos.

85. Facultar ampliamente a la Presidencia para llevar a cabo las gestiones precisas para ultimar los expedientes de expropiación de terrenos o las operaciones de compra de los mismos en la forma más conveniente para los intereses de la Comisión, en los sectores de Cuatro Caminos, Zona Norte, y en La Ventilla, donde se realizan obras por la Comisaría.

NOTICIARIO



RETRATO DE LA ANTIQSS Y MILAG. IMAGEN DE N^{SA} LA REAL DEL ALMUDENA VNICA PAT^{NA} DE LA NOBILISSIMA Y CORONADA
VILLA DE MADRID

CORONACION DE LA VIRGEN DE LA ALMUDENA, PATRONA DE MADRID

El día 10 de noviembre del año 1948, el Obispo de Madrid-Alcalá, Doctor Eijo Garay, coronó solemnemente la imagen de la Virgen de la Almudena, Patrona de Madrid. El acto, de gran brillantez, tuvo lugar en la Plaza de la Armería, bajo la presidencia del Jefe del Estado, Generalísimo Franco, con el Alcalde, conde de Santa Marta de Babio, y con la asistencia de numerosas personalidades eclesiásticas, militares y civiles y numerosísimo público.

REFORMA DE LA CALLE DE LA PRINCESA

La entrada de Madrid por la carretera de La Coruña puede tomar dos direcciones: una, por la calle de Abascal, a buscar el barrio de Salamanca, y la segunda por la calle de la Princesa, en dirección a la Puerta del Sol y la Gran Vía. La primera tiene su interrupción en el cruce de la Castellana, por lo cual el Ayuntamiento se está ocupando en la actualidad en expropiar las fincas que interceptan la salida de la calle de María de Molina a la Castellana, para lo cual existe un proyecto de apertura y urbanización aprobado recientemente. La segunda entrada tenía el entorpecimiento, al desembocar por la calle de Leganitos en la plaza de España, con un verdadero tapón, a la entrada del tercer tramo de la Gran Vía. Para mejorar esta entrada se hizo el estudio y proyecto; y se han realizado las obras de reforma de la plaza de España, que en la actualidad están casi terminadas.

El primer golpe de piqueta, señal del comienzo de los trabajos, se dió el 4 de abril de 1910. Don Alfonso XIII golpeó la fábrica de la casa del cura de San José, en la esquina de la calle de Alcalá-Marqués de Valdeiglesias, donde ahora hay una finca residencial de estilo barroco. Como Presidente del Consejo de Ministros actuó Canalejas. Firmó el acta Francos Rodríguez, en concepto de Alcalde de Madrid, y Aguilera y el Conde de Peñalver, ex Alcaldes, como testigos.

Han transcurrido treinta y ocho años desde que se inició la Gran Vía. La concesión señalaba un plazo de diez años para hacer la reforma. Se han invertido veintiocho años más, incluyendo la ampliación del tramo Leganitos-Princesa. Sin ella, debería haberse finado en 1941.

El tema de la Gran Vía figura en el pentagrama edilicio. Fué en 1862. Se planteó con el proyecto de "ensanche y prolongación de la calle de Preciados". Se pretendía convertir esta calle, que era angosta, tortuosa, con arbitrarias rasantes y alineaciones, en una "gran vía" de 13,50 metros de anchura y 1.400 de longitud, alargándola, a través de la plaza del Callao, hasta la calle de Alcalá. El presupuesto se cifraba en 6.500.000 pesetas. Era un antecedente de la reforma actual.

Iniciados los trabajos, a poco se advirtió la mezquindad de aquella "gran vía". Se suspendieron. El Arquitecto Carlos Velasco solicitó y obtuvo en 1886 permiso de la Municipalidad para estudiar otra reforma de más vuelos. La noticia produjo impresión en el vecindario. Y al calor de ella, el poeta Pérez y González escribió una revista que tituló *La Gran Vía*, que musicaron Chueca y Valverde, y que se estrenó en el teatro Felipe con éxito asombroso. El argumento de *La Gran Vía*, que aun se representa, versa sobre el proyecto urbano de Velasco, que jamás se denominó "Gran Vía", sino "Prolongación de la calle de Preciados y enlace de la plaza del Callao con la calle de Alcalá". Lo de "Gran Vía" no es de Velasco; pertenece a Pérez y González.

Tanta fortuna ha hecho el título, que esa "Gran Vía" es por antonomasia la de Madrid. Ocurra lo que ocurra en nuestra ciudad, ninguna la sustituirá.

Fracasado el intento de Velasco, surgió el proyecto con el nombre oficial de la de Velasco, que presentaron conjuntamente Salaberri y Octavio, y que posteriormente aparece como si fuera sólo del primero.

Respecto del nombre, "oficialmente" se denomina Avenida de José Antonio. Antes se rotulaba al tramo primero calle del Conde de Peñalver; al segundo, Pi y Margall, y al tercero, Eduardo Dato. Las gentes las nombraron siempre Gran Vía.

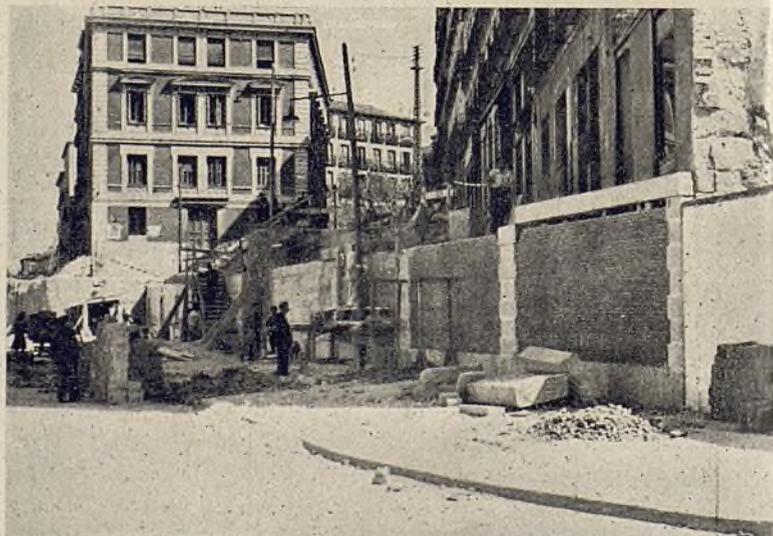


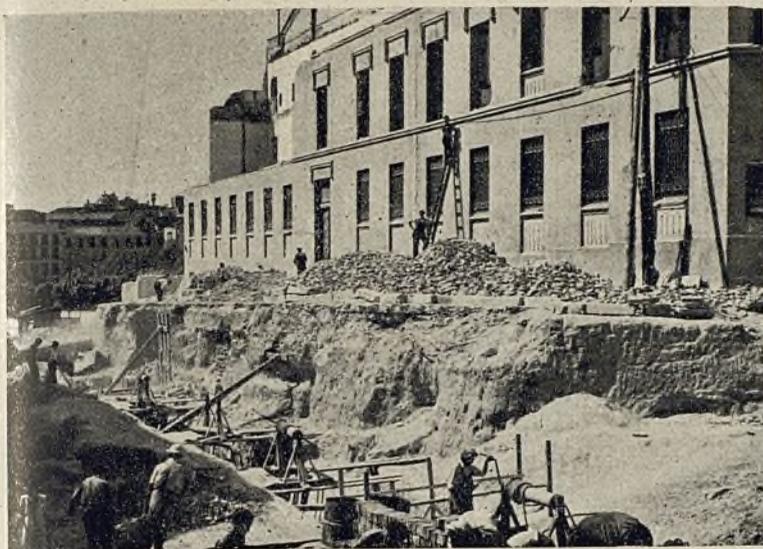
Vista del solar bombardeado de lo que fué Colegio del Sagrado Corazón de Jesús.



Duque de Osuna a mitad de la obra. La calle de Leganitos (a la derecha) ha sido ya cortada para tráfico rodado.

Efectuado ya el desmonte de las tierras en la calzada. Se aprecia el cambio de rasante.





Desmante de terrenos y construcción de alcantarilla nueva.



Desmante de tierras para cambio de rasantes.



El presupuesto de las obras de la plaza de España importa 3.764.645 pesetas, y el de la calle de la Princesa, 2.357.427 pesetas.

Todas las obras descritas, excepto la escalinata de acceso a la plaza de Cristino Martos, han sido proyectadas y dirigidas por el Ingeniero de Caminos D. Mariano García Loygorri, Ingeniero Jefe de Vías y Obras del Excmo. Ayuntamiento.

Las obras de la plaza de España comenzaron el 23 de agosto de 1943, y las propiamente dichas de la calle de la Princesa en enero de 1947. La calzada de la calle de la Princesa está totalmente terminada, y únicamente quedan por hacer las aceras, cuya construcción dependerá de la celeridad con que los propietarios realicen las obras de recalce de las diversas fincas.

Arrancando de la Gran Vía, en dirección a la calle de la Princesa, la rasante antigua subía con una rampa del 5 por 100, y al llegar al número 1 de la calle del Duque de Osuna bajaba con una pendiente del 2 por 100, para volver a subir, ya en Princesa, con una rampa del 4 por 100.

En la actualidad se sube con una rampa del 2,5 por 100, en el primer tramo, y con el 1,3 por 100 en el segundo tramo, pendientes muy inferiores a las que había anteriormente.

Calle de la Princesa: Empedrado, 10.000 m.²; aceras, 3.000 m.²; desmante de tierras, 10.700 m.³; presupuesto total, 2.357.000 pesetas.

Plaza de España: Empedrado, 14.580 m.²; aceras, 8.000 m.²; desmante de tierras, 17.820 m.³; presupuesto total, 3.764.000 pesetas.

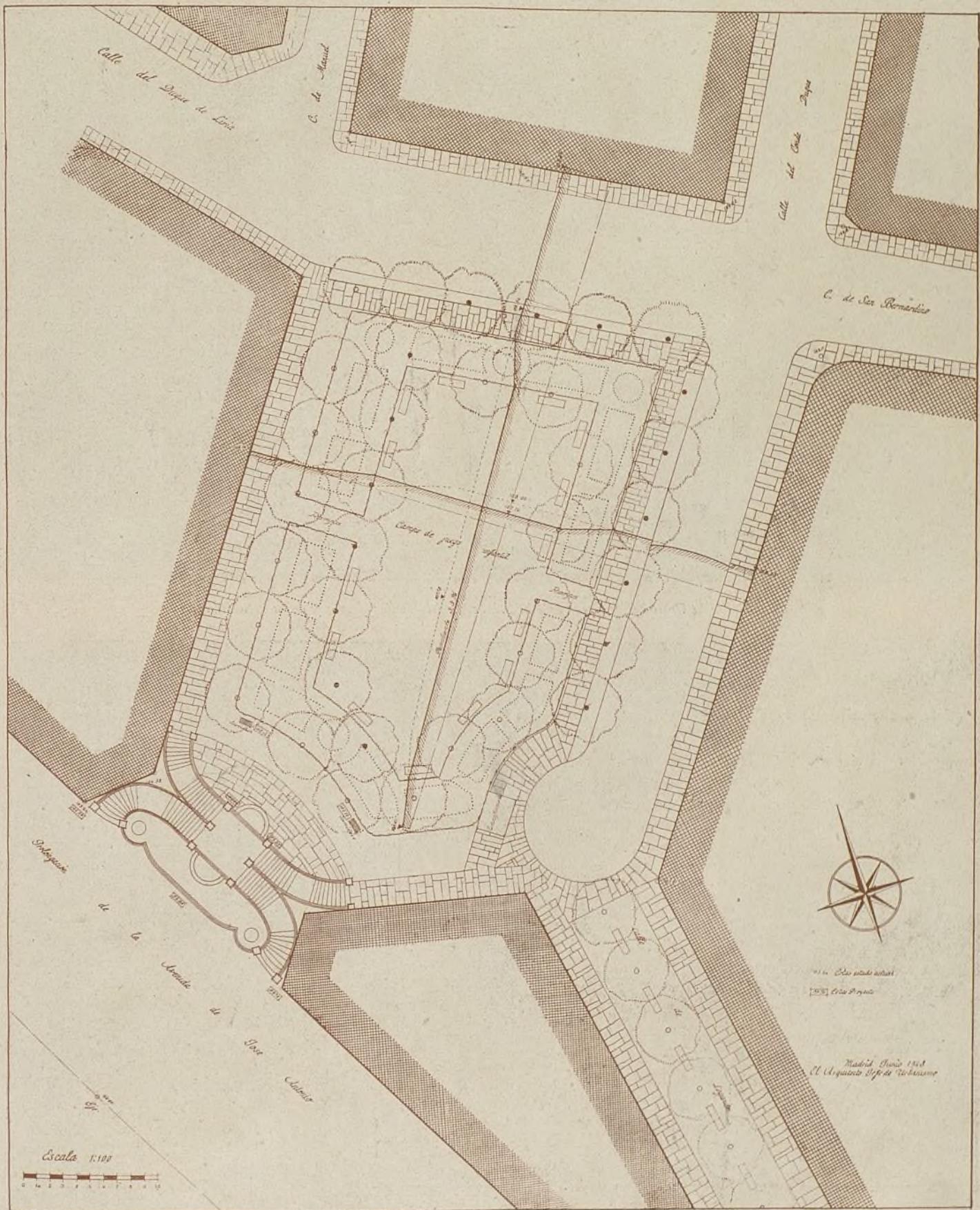
La reforma de la plaza de España lleva aneja las de las calles circundantes. En este proyecto se ha incluido nueva alineación de la calle de los Reyes, la cual está construida y pavimentada la primera manzana, hasta la calle de Castro. Esta última ha sido pavimentada de nuevo y abierta la segunda manzana, cuyo eje queda alineado con la Iglesia de San Marcos, que fué obra del arquitecto Ventura Rodríguez. La supresión de la última manzana de la calle de Dos Amigos, en la desembocadura de la calle de Leganitos. La modificación de línea y rasante de la calle de José Cañizares. El ensanchamiento de la calle de San Leonardo; ensanchamiento, igualmente, de la calzada de la plaza de España para enlazar el paseo de Onésimo Redondo con la calle de Bailén y la Gran Vía y su prolongación, calzada que es la única que queda por construir, y que tendrá un ancho de 35 metros, igual que el paseo de Onésimo Redondo, para dar uniformidad a la entrada, y en la cual se va a modificar la rasante suprimiendo un badén y elevándola en un metro en el punto máximo.

Con relación a la prolongación de la Gran Vía, la mayor parte de la obra está ya ejecutada, con un ancho de calzada de 20 metros, y para su debido enlace con la calle de la Princesa se decidió suprimir el lomo tan pronunciado que existía en la calle del Duque de Osuna. Esto se ha hecho desmontando las tierras en una altura en el punto máximo de 3,50 metros, lo cual ha planteado una serie de problemas en las casas situadas en esta zona, problemas que en algunas de las casas están ya resueltos y en otras están en estudio y pendientes de acuerdo con los propietarios afectados.

La anchura de la calzada es de 20 metros, y la de las aceras de cinco, con un total, entre fachadas, de 30 metros.

Se han modificado los jardines de la Condesa de Pardo Bazán, que ha obligado a cambiar el emplazamiento de la estatua, que está siendo ya reinstalada en sitio adecuado.

El acceso a la calle de la Vizcondesa de Jorbalán se hará por medio de una escalinata sencilla, con tres tramos, y el acceso a la plaza de Cristino Martos se hará por medio de una escalinata en curva, de carácter monumental, proyectada por el Arquitecto municipal Sr. Pérez Minguéz, perteneciente a la Sección de Urbanismo, cuyo Jefe es el Arquitecto D. Manuel Herrero.

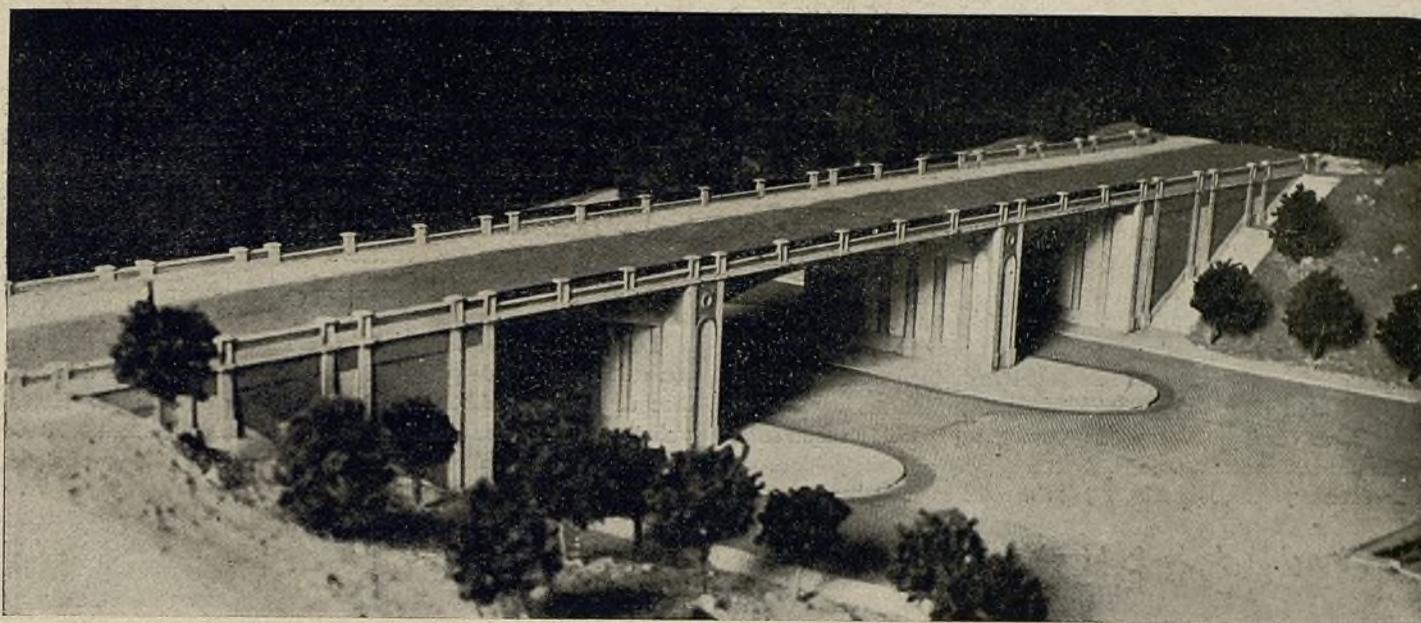




La unión de la Gran Vía y la calle de la Princesa antes de la reforma y en la actualidad.



EL PUENTE DE LA ALMUDENA



El puente del Este, sobre el arroyo de La Elipa, en el acceso al Cementerio de Nuestra Señora de la Almudena, sufrió un derrumbamiento parcial en los estribos en la madrugada del día 4 de marzo de 1947, después de un periodo de prolongadas lluvias.

Aunque los daños, a primera vista, parecían reparables, una inspección de los cimientos hizo patente el mal estado de éstos y la necesidad de demoler totalmente la obra en evitación de mayores desgracias. Simultáneamente con la demolición se ha redactado

por la Dirección de Vías Públicas del Ayuntamiento de Madrid un proyecto del que es autor el Ingeniero de Caminos D. José Ynzenga, en el cual se amplía la luz a 30 metros libres, para dejar paso a una vía inferior, prevista en el Plan de Ordenación de la Comisaría de Urbanismo. Además se dejan dos tramos laterales de 16 metros de luz libre para facilitar las comunicaciones de dicha vía con la de acceso al cementerio, así como con las cuatro calles secundarias que comunican ambas.

EL PALACIO DE LIRIA VA A SER RECONSTRUIDO

El Duque de Alba ha solicitado licencia para reconstruir el palacio de Liria, incendiado durante la guerra civil.

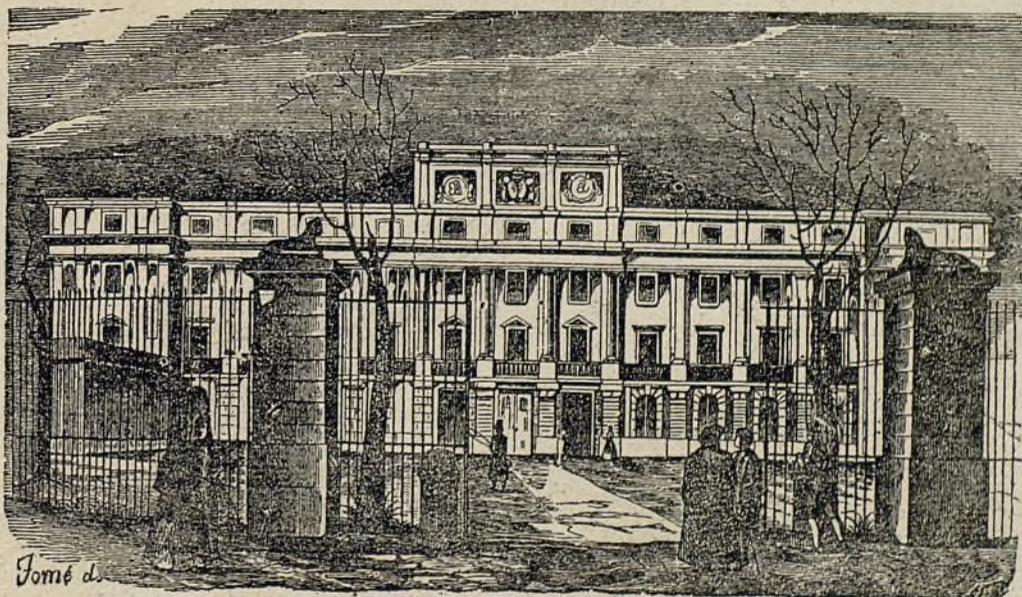
La reconstrucción de este palacio, que ahora, con la prolongación de la Gran Vía hasta su unión con la calle de la Princesa, queda en la fachada de la Avenida de José Antonio, es una noticia grata para la ciudad.

El palacio de Liria era el de más fina tradición aristocrática en el Madrid de los últimos tiempos, y es muy de elogiar la decisión del Duque de Alba de reconstruir, para habitarla, su antigua mansión, ya que en estos últimos cuarenta años la capital está viendo cómo desaparecen las residencias señoriales que tanta dignidad y nobleza proporcionaban.

Algunas de ellas han sido adquiridas por entidades que las conservan con cierto cuidado. Tales el palacio del Marqués de Salamanca, hoy Banco Hipotecario; el palacio de Fernán-Núñez, dedicado a Consejo de la RENFE, y el de los Marqueses de Linares, hoy oficinas de la Transmediterránea.

Otros, en cambio, han sufrido una radical transformación, como

los de Lécera y Parcent, y otros, como los de Casa-Riera y La Laguna, han desaparecido.



La reconstrucción del palacio de Liria, en estas circunstancias difíciles, se ofrece al pueblo madrileño como una lección de verdadero señorío. Está encargado de la reconstrucción el Arquitecto Manuel Cabanyes.

ECONOMIA MADRILEÑA

De «Noticiero español», publicación de la Subsecretaría de Educación Popular.

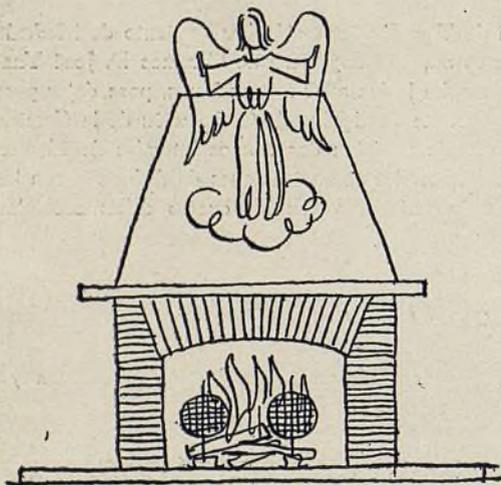
Madrid y su provincia ocupan casi el centro geográfico de la Península Ibérica. Su posición central queda aún más acusada por la característica centralista que proporciona a la urbe la condición de capitalidad, partiendo de ella en sistema radial las comunicaciones ferroviarias y de carreteras, arranque y término de los transportes españoles. En la meseta castellana se tiene una altitud media de 688 metros sobre el nivel del mar.

La extensión de la provincia es reducida: apenas poco más de 8.000 kilómetros cuadrados, representando sólo el 11 por 100 de Castilla la Nueva, siendo la más pequeña de las cinco provincias. La población alcanza los 3,2 millones de habitantes, de los que muy cerca de dos corresponden a Madrid y pueblos suburbanos, con unos 200 habitantes por kilómetro cuadrado y con poblaciones importantes y densas en Alcalá de Henares, El Escorial y Aranjuez.

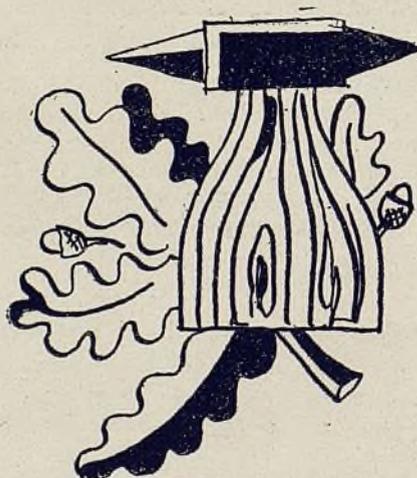
Numerosos ríos cruzan la provincia, con ricas huertas y estrechos valles que fertilizan el Jarama, el Tajo, el Henares, el Tajuña, el Manzanares, el Alberche, el Guadalix, el Guadarrama y el Perales. Hay en el censo municipal 196 pueblos, algunos de tipo característicamente rural, como Colmenar, Chinchón y Arganda. El clima, típicamente continental y extremo, es sumamente frío en los contornos y en las serranías, y se dulcifica en algunos valles y explanadas.

La población madrileña se dedica a las más diversas actividades, con un 25 por 100 de población escolar y un 40 por 100 de miembros de familia, dedicándose el resto, o sea otro 35 por 100, al trabajo, clasificándose en industriales unos 200.000 habitantes, 70.000 dedicados a la agricultura, 85.000 al comercio, 150.000 a profesiones liberales y 65.000 al trabajo doméstico.

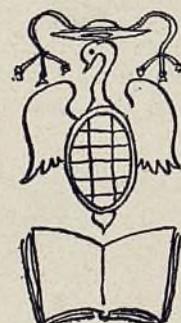
Distribución de la Población Madrileña.



Miembros de familia 40 %

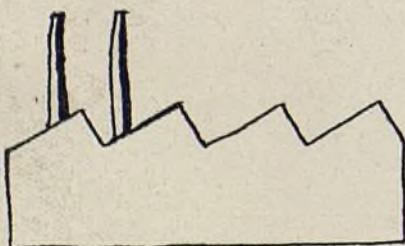


Trabajo 35 %



Población escolar 25 %

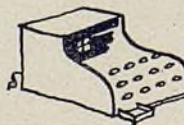
Número de Profesionales.



Industriales
200.000



Profesiones liberales
150.000



Comerciantes
85.000



Agricultores
70.000



Domésticos
65.000

En las actividades económicas hay que distinguir:

MINERÍA.—La producción minera es de escaso interés; sólo arcillas calizas (90.000 toneladas), magnesita y cuarzo y sílice se explotan. Madrid es la primera productora española de magnesita, de la que se derivan las aguas de Loeches y Carabaña, sal de Vaciamadrid. También se produce mica, óxido de calcio, estaño y yeso.

AGRICULTURA, GANADERÍA Y MONTES.—La producción agrícola de Madrid es variada. Los cereales, las legumbres secas y la vid ocupan el primer lugar. Existen zonas vinícolas afamadas, como las de Chinchón y Arganda. Huertas reputadas, como las de Aranjuez y enclaves próximos a la capital, con abundante y muy valorizada producción hortoflorofrutícola.

De los cereales, el primero es la cebada; luego el trigo, la avena, el centeno y algo de maíz. Las superficies sembradas y producción de estos artículos, según las estadísticas, fueron las que se insertan en el cuadro I.

Las legumbres secas más importantes son los garbanzos, las algarrobas, las habas, los guisantes, las judías, los yeros y las lentejas. Sus producciones, estadísticamente consideradas, se cifran en el cuadro II.

CUADRO I

	1942		1943		1944		1945	
	Has.	Qms.	Has.	Qms.	Has.	Qms.	Has.	Qms.
Avena	17.906	86.282	17.973	91.939	16.588	110.086	14.800	110.000
Cebada	31.809	446.857	32.366	404.769	32.651	465.379	30.800	241.000
Centeno	13.484	61.462	14.588	70.077	13.674	81.540	13.000	45.000
Maíz	250	3.654	216	2.807	280	4.060	200	3.000
Trigo	52.357	370.960	52.063	285.024	50.513	406.795	52.400	223.000

CUADRO II

	1942		1943		1944		1945	
	Has.	Qms.	Has.	Qms.	Has.	Qms.	Has.	Qms.
Algarrobas	16.822	83.269	17.050	65.984	15.200	49.000	13.200	24.000
Garbanzos	8.888	30.343	9.129	31.061	8.468	25.536	7.200	20.000
Guisantes	1.127	5.703	1.024	3.541	700	4.000	500	1.000
Habas	2.774	16.398	2.924	5.528	1.492	15.603	1.100	8.000
Judías	2.013	17.007	1.975	13.550	1.900	13.756	1.400	9.000
Lentejas	259	1.412	519	1.910	410	1.435	400	1.000
Yeros	552	2.346	782	2.745	700	3.000	600	2.000

También es de interés la producción de patatas, con unas 3.000 hectáreas sembradas y unos 200.000 quintales métricos de producción. Remolacha forrajera, nabo forrajero, ajos y cebollas (cerca de 150 hectáreas de estas últimas y 40.000 quintales métricos de producción anual).

El almendro cuenta con 22.000 árboles y con unos 500 el avellano. Los cultivos de huerta ocupan más de 6.000 hectáreas, valorándose su producción en más de 80 millones de pesetas por año. La remolacha azucarera se cultiva sobre unas 800 a 1.000 hectáreas, con producción que oscila de 200 a 300.000 quintales métricos.

El olivo ocupa unas 20.000 hectáreas, dando un promedio de

70 a 100.000 quintales métricos de aceituna y de 15 a 25.000 quintales métricos de aceite.

La vid es uno de los cultivos principales; su producción en los años que se citan fué la que insertamos en el cuadro III.

La producción de alfalfa se extiende sobre 1.000 hectáreas, y sobre 250 las praderas artificiales. Las dehesas y pastos ocupan unas 400 hectáreas más.

Esta abundancia de pastos redonda en un buen índice de producción pecuaria. La provincia de Madrid cuenta con más de 400.000 cabezas de ganado lanar, con 118.000 cabras, 50.000 cerdos, 100.000 cabezas de ganado bovino, unas 6.000 de caballo, 20.000 mulas y 15.000 asnos y borricos.

CUADRO III

AÑOS	PRODUCCIÓN			
	Superficie.	Uvas mesa.	Uvas vino.	Mosto.
	Hect.	Qms.	Qms.	Hectl.
1939 - 1943	23.700	34.000	—	264.000
1943	17.187	—	450.353	275.763
1944	19.200	47.000	482.025	294.000
1945	22.000	36.000	—	235.000

Las aves de corral son abundantes, contándose un censo reciente de más de 350.000 cabezas, con 260.000 gallinas, 25.000 ga-

llos, 3.500 capones, 60.000 pollos, 2.000 pavos y pavas, 25.000 palomas (unas 8.000 zuritas), 45.000 pichones, 750 patos y otros cen-

tenares de ocas, gansos, pavos reales y gallinas de Guinea. Abundan los conejos, censándose unos 225.000, y existen 6.000 colmenas, de las que 2.200 son movelistas y el resto fijistas.

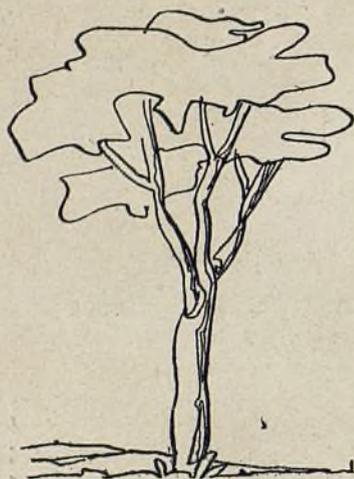
El Matadero de Madrid sacrifica gran número de reses, más de un millón y medio al año, siendo aves 750.000 y corderos más del medio millón; 65.000 reses vacunas y 50.000 cerdos. La leche producida pasa de 60 millones de litros al año (53 millones de vaca, 5 millones de oveja y 6,5 millones de cabra).

La producción forestal ocupa 129.175 hectáreas, de las que

93.300 son de superficie poblada principalmente de encinares, robledales y pinares, más algunas alamedas. La superficie de pinares ocupa 40.000 hectáreas, 27.000 los encinares, 8.500 las alamedas, 7.500 varias especies, 332 los robledales y 100 los hayedos. El monte bajo ocupa 43.000 hectáreas y 4.000 los matorrales y pastos.

Se resinan unos 280.000 pinos. Se producen unos 40 millones de estéreos de leña al año y de nueve a diez mil metros cúbicos de madera anualmente.

Hectáreas de Producción forestal.



Especies varias
77.000 Has.



Pinares
40.000 Has.



Encinares
27.000 Has.

La pesca fluvial es de interés en algunos ríos de la provincia, como en el Jarama, el Alberche y el Tajuña, principalmente.

INDUSTRIA.—Constituye un tópico socorrido suponer que Madrid no es industrial. La estadística profesional por sí sola nos demuestra lo contrario. Hemos asignado ya globalmente unos 200.000 habitantes a la producción industrial, o sea del 35 al 40 por 100 del total de la población activa de Madrid. Clasificada, según censo, la población industrial de Madrid arroja las cifras del cuadro IV.

La característica más importante de las industrias madrileñas es la de su progresión en constante aumento. Asimismo, el elevado número de las mismas y su reciente tendencia a concentración y al establecimiento de grandes industrias de amplios vuelos que rodean a la capital, dando lugar al establecimiento de zonas fabriles como las de Legazpi, Usera, Cuatro Caminos, Vallecas y algunas más distantes hacia Villaverde, Getafe, Torrejón y Vicálvaro.

Un estudio detallado de la variadísima pequeña industria madrileña sería punto menos que imposible hacerlo. La relación alfabética de los productos que esta industria suministra ocuparía por sí sola muchas páginas. En la Memoria Comercial de las Cámaras Oficiales de Comercio, a triple columna, esta enumeración ocupa once grandes páginas en letra pequeña. Pero sí será útil estudiar los principales renglones de las grandes industrias de Madrid.

La industria textil se distingue principalmente por las fábricas de alfombras, tapices y reposteros, que obtienen más de 8.000 metros cuadrados de alfombra al año, 250 de reposteros y 25 de tapiz, recuerdo de la Real Fábrica de Tapices. Hay fábricas de pañuelos y bordados, con una de ellas que produce más de 12.000 docenas de pañuelos al mes y 10.000 metros de bordados al año. Tejidos de

punto y confección en una fábrica que produce más de 32.000 prendas al mes.

CUADRO IV

GRUPOS INDUSTRIALES	POBLACIÓN QUE UTILIZA	
	En la capital	En los pueblos.
Pesca	13	40
Minas y canteras	221	990
Industrias de la alimentación	4.085	3.621
Industrias químicas	1.629	525
Artes Gráficas	5.188	568
Textiles	412	259
Confección	9.871	1.411
Cueros y pieles	3.783	1.372
Industrias de la madera	8.565	3.618
Metalurgia	393	92
Trabajos en metales	14.707	5.629
Trabajos en metales finos	884	117
Construcción	25.484	26.165
Transportes	22.014	6.426
Electricidad, agua y gas	3.559	960
Cristal y loza	502	874
Varias (otras)	36.160	5.451
TOTALES	137.470	58.118

De lavado de lanas hay dos importantes fábricas, produciendo más de trece toneladas de lana lavada al día. En medias de rayón, hay una en Madrid y otra importantísima en Alcalá de Henares. En mantas de lana, se fabrican 40.000 al año. También hay que citar la fábrica de algodón y algodón hidrófilo de Orusco.

En vestido y confección, el número de sastres, modistas y sombrereros llega a los 1.400, con unos 2.000 operarios de zapatería y otros 2.000 a 3.000 de sastres y modistas. Una gran fábrica de artículos plásticos y monturas para gafas, cepillos, peines, etc.

Los peluqueros son más de 3.000.

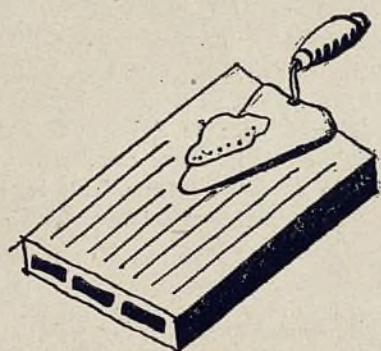
La industria metalúrgica ocupa más de otros 3.000 obreros. Son importantes las fábricas de montaje, accesorios y piezas de automóviles en Villaverde y Alcalá. Las de aviación de Getafe, las de vagones, ejes y piezas Forjas de Alcalá, Boetticher y Navarro, Construcciones Aeronáuticas, Ascensores Schneider... La Standard, de aparatos y accesorios telefónicos; Marconi Española, de

radiotelefonía; Castilla de válvulas y radios; Victorino Simón, de compresores y material neumático; fábricas de contadores eléctricos Electrodo; fabricación de cubiertos, cuchillería y orfebrería, como Espuñes y Meneses o Royal; equipos de control, contadores de agua y gas y de taxímetros, manufacturas de aluminio y de metales especiales, material de precisión, joyería, etc.

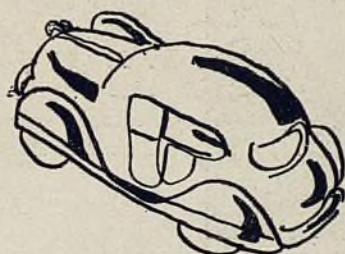
La fabricación de muebles es importantísima. Asimismo la de baúles y maletas, artículos de piel, persianas enrollables, maderas para suelos, molduras y marcos, carrocerías de coches, cochecitos de niños, juguetes y juegos, decoración, relojes y relojería, fonógrafos y accesorios, aparatos de "cine", cuerdas musicales y de tennis...

El grupo de productos químicos ha conseguido un notable desarrollo. Hay más de 150 laboratorios químico-farmacéuticos, fábricas de sueros y vacunas (Ibys, Llorente...), productos opoterápicos y organoterápicos, destilados y gran industria. Más de 50 fábricas

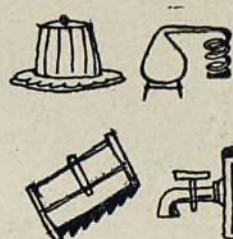
Número de empleados en las industrias.



Construcción
25.484



Transportes
22.014



Alimentación, Químicas, Madera,
Electricidad, Agua y Gas 17.388



Confección
9.870

de perfumería (Gal, Mas, Floralia, ...); fabricación de escobas, cepillos, escobones, brochas, etc. Desinfectantes, bactericidas, ceras, betunes, colas, tintas, barnices, colorantes, cerillas y fósforos, tabacos, explosivos, jabones, grasas y sebos.

También hay fábricas de lejías y de bujías y velas, tripas, glicerina (fábrica de Navalcarnero), resinas.

Se fabrican guantes, bolsos y calzado.

Muy importante es la industria de la construcción, que ocupa el mayor número de obreros, debiéndose citar también las tejedorías, fábricas de ladrillos, mármoles, piedras (Colmenar), cementos (Vicalvaro), material sanitario, cristal, vidrio, espejos y lunas, vidrio de laboratorio, inyectables, envases de vidrio, cristal óptico y de calidad para lámparas, lunas de seguridad, etc.

En la alimentación hay tres grandes fábricas de harinas, numerosas de galletas, pastas para sopa, obleas y barquillos; pastelería, aceitunas rellenas y aderezadas, embutidos, conservas, desecado de frutas y verduras, mantecas y quesos.

La industria del chocolate y bombones (El Escorial) de Madrid y provincia es importante. Más de seis millones de kilos al año y más de 1.000 obreros emplean estas industrias. Hay cuatro fábricas de cerveza (dos importantísimas: Mahou y El Águila), y muchas de hielo, helados, bebidas gaseosas y carbónicas, aguardientes, anisados y licores, vinagres, etc. (Chinchón y Arganda).

Tradicional es la industria de Artes Gráficas, que cuenta con predecesores tan notables como Ibarra, Sancha, Cuesta y Rivade-

neyra, entre otros. Hay tres fábricas de papel de imprimir, talleres de estampación, litografías y huecograbados, fábricas de cartón, de cartulina, manipulados de papel, fábricas de bolsas de papel, estuches, papel ondulado, encuadernadores, fotograbadores, etc. Son más de 1.700 las industrias de este grupo y pasan de 10.000 los obreros empleados.

Una industria singular es la de linóleo y lincrusta, la de aglomerados de corcho y varias de artículos de goma. Otra de neumáticos, muñecos de trapo, ortopedia, etc.

En el orden eléctrico cuenta Madrid con cuatro grandes empresas productoras y varias de menor importancia, que ocupan cerca de 3.000 obreros.

La fabricación de lámparas se lleva a cabo en siete fábricas, con 1.000 obreros. Se fabrican baterías, pilas, acumuladores, válvulas, instalaciones eléctricas varias. Hay una gran fábrica de gas y destilados, con más de 1.000 obreros, y otra de asfaltos y aglomerados.

Los transportes, Metro, tranvías, etc., tienen, con el elemento ferroviario y de las líneas de autobuses y "autos" de alquiler importancia superior a los de cualquier otra provincia y población de España.

Madrid trabaja..., aunque también consume. Quizá incluso trabaje por esta misma razón. Gran centro consumidor, la producción, aun muy incrementada, resulta siempre deficitaria.



Fachada de la calle de las Infantas.

LA «CASA DE LAS SIETE CHIMENEAS»

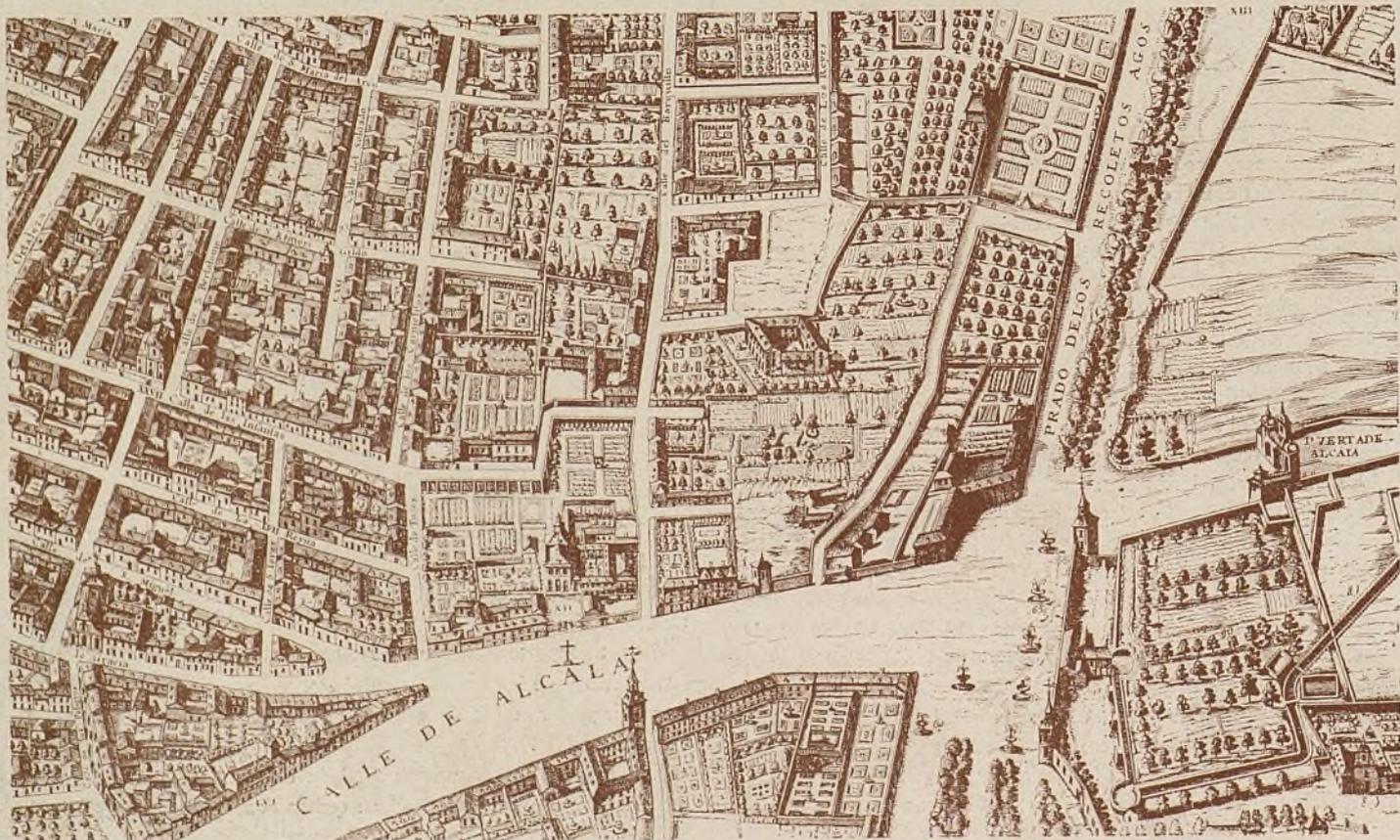
DECRETO de 9 de julio de 1948 por el que se declara Monumento Histórico-Artístico la casa llamada de "las siete chimeneas", de Madrid.

La tradicionalmente llamada "Casa de las siete chimeneas", de Madrid, es quizá la que más recuerdos históricos y legendarios conserva entre todas las madrileñas, uniendo a ellos una nobleza de líneas que ha sido causa de su constante adjudicación a Juan Bautista de Toledo y su ayudante Juan de Herrera.

Trazado su primitivo proyecto en el siglo XVI y construida la casa por el Secretario de Indias Juan de Ledesma, en 1574, son creíbles tales intervenciones, aunque no tengan confirmación documental, pues sabido es de todos la preponderancia de ambos arquitectos en todas las obras que de lejos o de cerca se relacionan con la Corona y los nuevos modos arquitectónicos que nacen de El Escorial.

Sepúlveda, en su curiosa monografía, aporta numerosos datos de interés relativo, por no citar procedencias, por lo que conviene ceñirse a los conocidos con certeza. En 1578 pasa a poder del perulero Arias Maldonado; pertenece luego a Baltasar Ribera y en 1581 a Cataño, de quien a su vez la adquiere Francisco Sande y Mesa, del Consejo Real, que la vincula a su mayorazgo, unido en el siglo siguiente al de los Condes de Polentinos, en cuyas manos permanece hasta 1881, para reformarse ampliamente, pero respetando muros y disposición y aspecto externo, hasta las legendarias siete chimeneas, y servir para oficinas del Banco de Castilla.

Sector del Plano de Teixeira, del año 1656, con el emplazamiento de la «Casa de las siete chimeneas».



Casa de tantos dueños continuó en sus moradores la misma senda iniciada y fué residencia de embajadores de Nápoles, Francia, Austria e Inglaterra, mereciendo una mención especial entre los últimos Juan Digby, Conde de Bristol, que recibió en su morada el viernes 17 de marzo de 1623, entre diez y once de la noche, aquellos dos caballeros cubiertos que ocultaban al Príncipe de Gales y su favorito Buckingham, en su romántica aventura emprendida para conquistar la mano de la Princesa María, hija de Felipe III, para el futuro Carlos I de Inglaterra.

Otras múltiples historias y leyendas la esmaltan: el motín de Esquilache, en 1766, desarrollado ante sus puertas, que guardaban celosamente cerradas la mansión del famoso ministro.

Por lo expuesto, vistos los informes de las Reales Academias de la Historia y de Bellas Artes de San Fernando y de la Comisaría General del Servicio de Defensa del Patrimonio Artístico Nacional, a propuesta del Ministro de Educación Nacional y previa deliberación del Consejo de Ministros,

DISPONGO:

ARTÍCULO PRIMERO.—Se declara Monumento Histórico-Artístico la casa llamada de "las siete chimeneas", de Madrid.

ARTÍCULO SEGUNDO.—La tutela de este Monumento, que queda bajo la protección del Estado, será ejercida por el Ministro de Educación Nacional.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a nueve de julio de mil novecientos cuarenta y ocho.—FRANCISCO FRANCO.—El Ministro de Educación Nacional, José Ibáñez Martín.

En el plano de Texeira, que reproducimos, no aparece la casa tal como está actualmente, pudiéndose ver en esquina, sin cuerpos salientes y tras de una tapia, en forma esquemática, pero con sus siete chimeneas, seis grandes y una pequeña.

Esto ha inducido a que alguien piense que este noble edificio no tiene nada que ver con los Arquitectos de El Escorial, toda vez que el plano de Texeira es posterior a aquéllos. Nada quiere decir esto, porque el citado plano está lleno de incorrecciones en edificios tan importantes como la casa de Cisneros, la torre de San Pedro, las de la Catedral, con un cuerpo alto saliente y cúpulas, o la Plaza Mayor, que hasta tiene en el Texeira un piso más, sin duda por haber desdoblado los dos bajo los soportales.

Y si esto sucede en fábricas monumentales, nada puede extrañar que ocurra lo propio con la "Casa de las siete chimeneas".

La manzana 307-XI del plano de Espinosa no agrega nada nuevo, porque hasta la llegada del hermano de Napoleón no se hace la plaza del Rey, en el huerto de los Carmelitas, representada en el plano de Juan López (1812), y en su ángulo con Infantas se mantiene la casa: por cierto, ya con cuerpos salientes, que no sabemos si tuvo antes, porque la reforma fundamental es muy posterior en fecha.

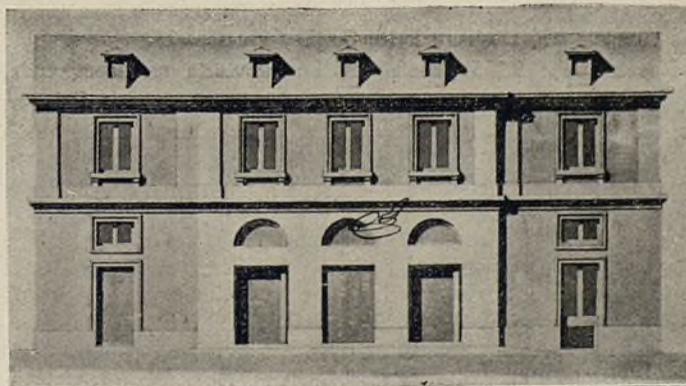
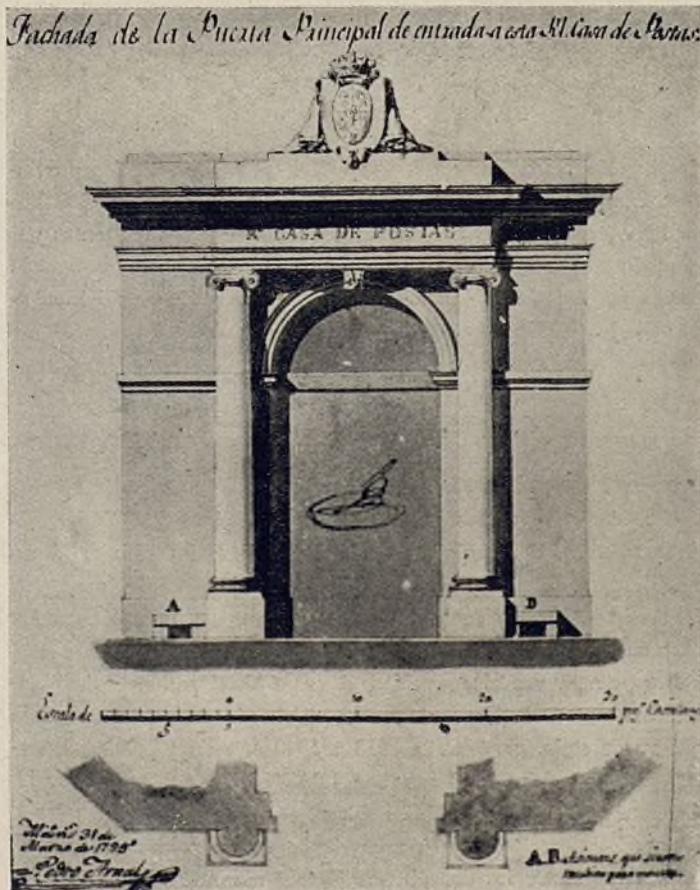
EL CUARTEL DE PONTEJOS

Con objeto de establecer un aparcamiento de coches en la plaza de Pontejos se ha propuesto en una sesión de la Comisión Mu-

nicipal Permanente la demolición del edificio ocupado por las fuerzas de la Policía Armada.

El problema del aparcamiento de automóviles es de una enorme gravedad en todas las ciudades del mundo por el incesante aumento de tráfico, que en un futuro próximo, normalizada la producción de coches, ha de llegar a cifras que constituirán serios problemas de circulación. Es natural, por tanto, que nuestro Ayuntamiento se preocupe de dar solución a este tema habilitando el mayor número de aparcamientos que sean posibles.

El proyecto en la plaza de Pontejos supone la destrucción de un edificio que se construyó en el año 1795 para Real Casa de Postas por el Arquitecto Pedro Arnal, y que se componía de planta baja y un piso. Los dibujos que se acompañan muestran la corrección del proyecto; una desdichada obra posterior, subiendo una planta, y un grosero revoco —actualmente en mal estado— han desvirtuado totalmente el aspecto de la fábrica de Arnal, que aparece a los ojos de nuestra generación como un edificio sin interés que puede ser demolido sin ninguna contemplación.



CIFRAS ESPAÑOLAS

(Del último folleto publicado por el Instituto Nacional de Estadística, de la Presidencia del Gobierno.)



La población relativa de España es de 51,2 habitantes por kilómetro cuadrado. Considerada por regiones, la de Canarias —rectificada la cifra— resulta la más poblada, con 93,5 habitantes por kilómetro cuadrado, casi doble de la densidad media de España. Le siguen Valencia, que tiene 93,4; Cataluña, con 90,5, y Galicia, con 85,6. La región menos poblada es Aragón, que tiene 22,2 habitantes por kilómetro cuadrado, por bajo de la mitad de la densidad media de España.

Considerada por provincias, las de mayor densidad son: Barcelona, con 251 habitantes por kilómetro cuadrado; Vizcaya, 233; Madrid, 197; Guipúzcoa, 166; Pontevedra, 146; Valencia, 117; La Coruña, 112, y Alicante, 104. Las menos pobladas son: Cuenca, 19; Guadalajara, 17, Teruel, 16; Soria y Huesca, 15.

España tiene 9.255 Municipios. La provincia que comprende mayor número es Burgos, con 505, y la de menor, Las Palmas, con 35. Son 5.223 los Municipios que no exceden de 1.000 habitantes; 3.650 tienen de 1.001 a 10.000; 344, de 10.001 a 50.000; 20, de 50.001 a 100.000; 16, de 100.001 a 500.000, dos, superiores al millón.

DISTRIBUCIÓN DE LOS HABITANTES.

La población, de hecho, de España, a primeros del siglo, estaba

dividida de suerte que un 83,2 por 100 correspondía a las provincias, exceptuadas sus capitales, y un 16,8 a éstas. Según el Censo de 1940, esta proporción ha variado notablemente, y los tantos por ciento que corresponden son 75,6 y 24,4, respectivamente. Casi la cuarta parte de la población está, pues, condensada en 50 Municipios de los 9.255 que tiene España.

CRECIMIENTO DE LAS CAPITALES.

Entre los dos últimos Censos de 1930 y 1940, la población, de hecho, de las capitales aumenta de 5.087.941 a 6.317.075, y la de provincias, sin capital, de 18.475.926 a 19.560.906; es decir, 1.299.124 y 1.084.980, respectivamente. Es, por tanto, mayor el crecimiento absoluto de las capitales, y considerablemente superior su aumento relativo.

Por primera vez alcanza Madrid, en 1940, el millón de habitantes. La capital de España, que ha duplicado su población en lo que va de siglo, ganó desde 1930 a 1940 más de 135.000 habitantes, con los que en 1940 sumaban 1.081.175. La población calculada para 1947 es de 1.187.142 habitantes.

Barcelona, capital, también ha duplicado su población en cuarenta años. Entre los dos últimos Censos aumentó 75.000 habitan-

tes, con los que en 1949 sumaban 1.081.175. La población calculada para 1947 es de 1.133.345 habitantes.

Proporcionalmente, ha crecido más Valencia, que de 214.000 almas, a primeros del siglo, sumaba ya en 1940 451.000, con un aumento intercensal, de 1939 a 1940, de 131.000, casi igual al de Madrid, en absoluto, y más del doble, proporcionalmente. Su cifra para 1947 es de 562.967.

La capital de Sevilla registra el mismo vertiginoso crecimiento. En 1900 tenía 148.000 habitantes; en 1930 ya llegaba a 229.000; en 1940, 312.000, y en 1947, 382.000.

Y según el último Censo oficial, el de 1940, las capitales de Málaga y Zaragoza pasan de los 200.000 habitantes, con 238.000 y 239.000, respectivamente; y exceden de 100 millares los municipios de Bilbao, 195; Murcia, 194; Granada, 155; Córdoba, 143; Las Palmas, 120; Valladolid, 116; Palma de Mallorca, 114; La Coruña y San Sebastián, 104, y Santander, 102.

Todas las capitales de España, sin excepción, han aumentado su población desde 1930 a 1940. El mayor aumento relativo es el de Cuenca, que pasa de 16.000 a 25.000, con un 56 por 100 de crecimiento; Salamanca ha crecido un 53 por 100; Cáceres, un 52 por 100, y Burgos, Albacete y Las Palmas, un 50 por 100. Los menores crecimientos absolutos son los de Huesca, Soria y Teruel, que sólo han aumentado en dos o tres mil habitantes.

EL AUMENTO DE LAS PROVINCIAS. (DE 1930 A 1940)

En cambio, las provincias, sin capitales, no aumentaron su población con el mismo ritmo. Los mayores aumentos los presentan las provincias de Valencia, 84.000 habitantes; Sevilla, 74.000; Pontevedra, 68.000; Jaén, 64.000; Madrid, 60.000; Granada, 57.000; Barcelona, 56.000, y Córdoba, 52.000. Lejos de aumentar, han disminuído de población los pueblos, en conjunto, de catorce provincias. En ocho, la pérdida es compensada con exceso por el crecimiento de la capital. No ocurre igual en Gerona, Huesca, Lérida, Tarragona, Teruel y Toledo, donde la población de la provincia, en conjunto, disminuye.

Este incremento de las capitales con perjuicio para la población del resto de los municipios en general, ocasiona el grave problema del absentismo.

LA POBLACIÓN DE ESPAÑA EN EL MUNDO.

Internacionalmente considerada, la población de España ofrece las siguientes comparaciones: En cuanto al número total de habi-

tantes, ocupaba en 1940 el séptimo lugar de las 27 naciones europeas, no obstante ser la tercera en extensión. La densidad media de España, de 51 habitantes por kilómetro cuadrado, es inferior en 23 habitantes a la media de Europa, sin la U. R. S. S., que se eleva a 74. En 16 naciones, la densidad es superior a la de España, y en 10 es inferior. La máxima corresponde a los Países Bajos y Bélgica, con 275 habitantes por kilómetro cuadrado, y las menores a la U. R. S. S. y a Islandia, con ocho y uno, respectivamente.

En Asia, sólo tres naciones tienen mayor población que España: China, India y Japón. La densidad media es de 43, inferior a la de España, y las mayores las registran: el Japón, 191, y la India, 94, únicas superiores a la española.

En América del Norte, los Estados Unidos superan en población a España. La densidad media es de siete, y la máxima, en Estados Unidos, es de 16.

En América Central y las Antillas ninguna nación supera a España en población. La densidad media es de 14, y sólo superan a la nuestra las de Haití y de El Salvador, 100 y 55, respectivamente.

En América del Sur, el Brasil excede la población de España, con 42 millones. La densidad media es de cinco y la máxima, de 11, que corresponde al Uruguay.

En Oceanía y en África ninguna nación superará a España en población ni en densidad. La densidad media es: en África, cinco, y en Oceanía, uno; y las mayores son: 20, en Liberia, y 25, en las posesiones de los Estados Unidos en Oceanía.

España ocupa, pues, el duodécimo lugar del mundo en cuanto a población absoluta y el vigésimoprimer en cuanto a densidad o población relativa.

ENTIDADES Y EDIFICACIONES.

Según el Nomenclátor de las ciudades, villas, lugares, aldeas y demás entidades de población, en 1940 había en España 87.889 entidades, en las que existían 6.434.677 edificaciones, de las cuales un 72 por 100 estaban dedicadas a viviendas. Esas 87.889 entidades relacionadas alfabéticamente y con el detalle, para cada una, de extensión, altitud, distancia, ordenaciones política y administrativa, referencias de comunicaciones y cifras censales, constituirán el primer *Diccionario corográfico de España*, que constará de cuatro tomos, y de los cuales el I. N. E. tiene ya publicados los dos primeros, siéndolo en breve los dos restantes.

V CONGRESO DE LA FEDERACION DE URBANISMO Y DE LA VIVIENDA

En los días del 20 de septiembre al 4 de octubre ha tenido lugar la celebración del V Congreso organizado por la Federación de Urbanismo y de la Vivienda con la colaboración del Instituto Nacional de la Vivienda y de las Direcciones Generales de Arquitectura y Regiones Devastadas.

La inauguración tuvo lugar en Vigo, y la primera sesión del

congreso se verificó en el aula de Fonseca, de la Universidad de Santiago. Los congresistas, y en su nombre el Presidente de la Federación, D. César Cort, hicieron la ofrenda al Apóstol Santiago, después de oír la misa que celebró el Ilmo. Sr. Obispo de la Diócesis.

El congreso ha dedicado una atención especial a la obra reali-

zada por el Instituto Nacional de la Vivienda y por la Dirección General de Regiones Devastadas, visitando los grupos de viviendas protegidas construídos en Cangas de Morrazo, El Ferrol, La Camocha, zona minera del Aller, Mieres, Moreda, Nalón, Sama, Avilés, Maliaño, Bilbao, Eibar y otras localidades. Durante la visita a Gijón, el Arquitecto D. Germán Valentín Gamazo explicó a los congresistas el Plan de Ordenación Urbana de aquella ciudad, cuyos trabajos ha tenido a su cargo. En Bilbao, el Jefe de la Sección de Urbanismo del Ministerio de la Gobernación, D. Pedro Bidagor, explicó a los asistentes al congreso el Plan de Ordenación General de Bilbao, de que es autor.

Entre las obras efectuadas por la Dirección General de Regiones Devastadas que han sido visitadas por los congresistas, además de los grupos de viviendas protegidas construídas en diversas localidades, destacan las de reconstrucción de Santander y, especialmente, de Guernica, cuyo bello conjunto urbano fué objeto de unánimes elogios.

El congreso ha dedicado sus sesiones al estudio de los dos temas que figuraban en el programa, cuyas conclusiones publicamos a continuación, habiéndose presentado al tema primero dos ponencias por el Arquitecto D. José Fonseca, del Instituto Nacional de la Vivienda, y al tema segundo varias de los Sres. D. Juan A. de Zulueta, Letrado de la Dirección General de Regiones Devastadas; D. José Paz Maroto, Ingeniero Sanitario; D. J. Alcázar Olalla, Secretario del Ayuntamiento de Villanueva del Arzobispo, y el Sr. Fonseca. Intervinieron en las discusiones para el estudio de dichas ponencias los Sres. D. César Cort, Presidente de la Federación; D. Marcelo Usera, representante de la Asociación de Propietarios de Madrid; D. Carlos Trias, representante del Ayuntamiento de Barcelona; D. Manuel Gutiérrez, Arquitecto chileno, Catedrático de la Universidad Católica de Chile; D. José Iglesias, Arquitecto de Puerto Rico, y D. Juan Guerrero Ruiz, representante de la Comisaría General de Ordenación Urbana de Madrid y del Instituto de Estudios de Administración Local.

Las sesiones celebradas en Oviedo fueron presididas por el Ilmo. Sr. D. Federico Mayo, Director General del Instituto de la Vivienda, haciendo el resumen de la última celebrada en aquella población el Magnífico Sr. Rector de la Universidad, Sr. Alvarez Gendin.

La sesión de clausura, que tuvo lugar en San Sebastián, fué presidida por el Ilmo. Sr. D. Francisco Prieto-Moreno, Director General de Arquitectura, en representación del Sr. Ministro de la Gobernación; con el Gobernador civil de la provincia, Sr. Barón de Benasques; el Arquitecto Jefe de Regiones Devastadas, D. Gonzalo de Cárdenas; Alcalde de San Sebastián, señor representante del Colegio de Arquitectos de Puerto Rico, Sr. Presidente de la Federación de Urbanismo y de la Vivienda y representantes de Portugal, Colombia, Chile y Argentina. El Sr. Cort hizo un resumen de los trabajos realizados por el congreso, destacando la importancia de los temas tratados y el interés de las visitas realizadas a las obras del Instituto Nacional de la Vivienda y de Regiones Devastadas.

El Sr. Cárdenas expuso la gran obra realizada por la Dirección General de Regiones Devastadas, celebrando que los congresistas, tanto hispanoamericanos como españoles, hubiesen podido visitarlas y conocer la eficacia de los trabajos llevados a cabo por el servicio a su cargo.

El delegado portorriqueño Sr. Iglesias agradeció en cálidas fra-

ses el honor que significaba para su país haber sido enviado a este congreso, ensalzando la magnífica labor realizada por el Estado español, tanto en los estudios para ordenación urbana de ciudades como para la reconstrucción de lugares devastados por la guerra y para resolver el problema que existe actualmente en todo el mundo de proporcionar viviendas a las clases humildes. El Sr. Iglesias ofreció a su regreso a Nicaragua y Puerto Rico propagar la verdad española, que ha tenido ocasión de comprobar durante su viaje con motivo de este congreso.

Finalmente, el Director general de Arquitectura, Sr. Prieto-Moreno, saludó a los representantes portugueses e hispanoamericanos, agradeciendo su asistencia al congreso, cuyos meritorios trabajos puso de relieve, declarando clausurado el congreso.

TEMA I.—Conclusiones.

I. La vivienda obrera, en los casos en que por circunstancias intrínsecas de las industrias tenga una localización geográfica obligada, debe ser considerada como parte integrante de la propia empresa, puesto que es inseparable del concepto "mano de obra".

II. Debe evitarse, con todo, que la extensión de tal directriz impida la continuación de una política tendente al acceso de la propiedad de la vivienda por parte de los usuarios.

III. Construir, por tanto, viviendas obreras en aquellos casos o ayudar a construirlas es ayudar a la industria.

IV. Este auxilio, que permita dar las viviendas en alquiler por debajo del precio marcado, influye en el ciclo económico general, disminuyendo los costos y, por tanto, los precios.

TEMA II.—Conclusiones.

I. El Congreso estima que es de la mayor conveniencia que los Ayuntamientos emprendan una política adecuada del suelo como medio de llegar a la buena urbanización de las zonas que están sometidas a su jurisdicción.

II. En muchos casos puede ser conveniente llegar a la adquisición de la nuda propiedad del suelo urbano, debiendo dotarse a las Corporaciones municipales del instrumento económico específico y suficiente para su realización.

III. Convendrá dar la elasticidad necesaria a las normas de tasación en las expropiaciones para que en todo caso resulten justas y no dañen los legítimos intereses privados al amparar los públicos.

IV. Para proteger las poblaciones contra el aumento de valor de los terrenos en las zonas limítrofes de los núcleos habitados, no deberá permitirse edificar en proporción superior a sus necesidades agrícolas, ni construir viviendas en terrenos que no tengan la previa calificación de solares por los servicios de que dispongan.

V. Entre los medios que pueden utilizarse para conservar en manos de la colectividad los beneficios del plusvalía que la misma produce, se considera como eficaz y conveniente otorgar autorizaciones de construcción a censo en sus diversas modalidades, modificando en lo preciso la legislación vigente.

VI. Deberá autorizarse en determinadas zonas la cesión temporal y obligada del dominio útil de los solares a los constructores de viviendas económicas mediante el pago del canon correspondiente, de acuerdo con el principio actualmente reconocido de la transmisión forzosa del suelo para fines de construcción.

«SANTIAGO DE 4 SIGLOS»

Film sobre el desarrollo urbanístico y arquitectónico de la capital de Chile, realizado por el Arquitecto Carlos Trupp W., y bajo la supervigilancia de la Sección de Urbanismo de la Dirección de Obras Públicas de ese país.

“Las ciudades son un producto del tiempo, son los moldes en los cuales la vida de los hombres se ha enfriado y congelado, dando forma permanente, mediante el arte, a momentos que de otra manera se desvanecerían con lo viviente...” “En la ciudad, el tiempo se hace visible...” Lewis, Mumford, *The Culture of Cities*.

Muchos han sido estos momentos en cada ciudad; muchos también han desaparecido sin dejar rastro.

Hoy en día, el cine, arte magnífico de nuestra época, nos permite aglomerar ante los ojos del espectador etapas enteras, que luego se transformarían en recuerdo o en olvido. Calles, avenidas, monumentos, etc., caen bajo su mirada, dejando huellas profundas aun en las mentes de los indiferentes e ignorantes. Y no hay que olvidar que este espectador pudo ignorar para siempre lo que está conociendo.

Aquí os presento una ciudad de cuatro siglos, nacida en la joven América, en una zona donde Dios se prodigó con una naturaleza exuberante y magnífica. Así lo sabían sus habitantes de antaño, aquellos bravos guerreros araucanos; así lo comprendió también el fundador D. Pedro de Valdivia, y en una de sus epístolas dirigida a su Rey Carlos V, lo prueba diciendo: “... y para que haga saber a los mercaderes y gentes que se quisieren venir a avencindar, que vengan, porque esta tierra es tal, que para vivir en ella y perpetuarse no la hay mejor en el mundo, dígolo, porque es llana, sanísima, de mucho contento...” Y termina luego: “... la creó Dios aposta para tener todo a la mano.”

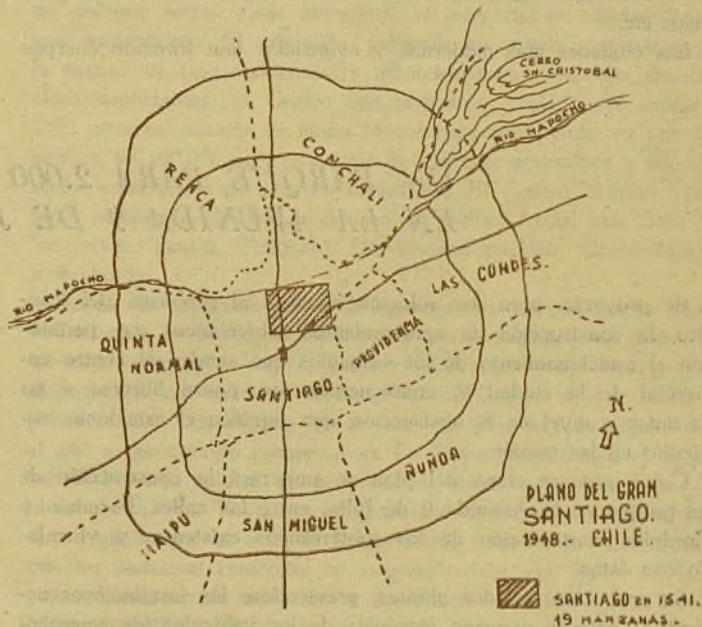
Santiago, del nuevo extremo, capital de Chile, fundada en el valle llamado Mapuche en el año 1541 por D. Pedro de Valdivia,

comprendía en su primer plano, trazado por el Alarife Pedro de Gamboa, 19 manzanas cuadradas, rodeadas por calles de 125 metros de largo por 12 de ancho.

Su crecimiento fué, en un principio, ordenado y paulatino, extendiéndose solamente al costado Sur del río Mapocho, para seguir en etapas posteriores un desarrollo radial algo desordenado, caso muy frecuente en ciudades que no conocieron la clásica muralla medieval.

Pero el hombre avanza y la urbe queda rezagada; es un ser que reacciona con lentitud. Nace, crece, se desarrolla y muere, o bien rejuvenece de nuevo.

Cuando su circulación se hace difícil hay que ensanchar sus ar-



El valle de Las Condes. - Santiago-Chile.

terias e inyectar nueva vida; se ampliarán sus pulmones y, en fin, su vida vegetativa estará de acuerdo con las nuevas necesidades, y aun más con las que en el futuro puedan venir.

La inteligencia y la cultura puestas al servicio de las necesidades desarrollan los inventos; éstos obligan a nuevas técnicas que nos crean problemas y, a su vez, son éstos los que debemos solucionar.

Esta constante ebullición se refleja en la ciudad a través de sus diferentes épocas, y el resultado generalmente es un desorden causado por una sociedad totalmente diferenciada.

Hoy en día ya se ha comprobado que el mejoramiento de las ciudades no consiste en resolver problemas unilaterales; es necesario coordinar una serie de funciones: sociales, económicas, políticas, etc.

Las ciudades más modernas y avanzadas han formado cuerpos

técnicos que se dedican al estudio y mejoramiento de estos problemas urbanos.

El departamento de Urbanismo de la Dirección General de Obras Públicas de Chile, consciente de su labor, ha pretendido divulgarla por diferentes medios y hacerla extensiva a todo a quien interese.

Mostrar en pocos minutos todo el desarrollo de una ciudad, por pequeña que sea, es imposible; pero sí es factible dar una idea de sus adelantos y mejoras, y más que todo de los elementos de belleza y clima con que cuenta.

En este *film* se persigue esto último especialmente, y es por ello que se detiene al mostrar barrios nuevos residenciales en el sector llamado El Valle de las Condes, orgulloso jardín de la capital, que obliga a repetir, mientras contemplamos su paisaje, aquello de "... para vivir en ella y perpetuarse no la hay mejor en el mundo".

UN PARQUE PARA 2.000 COCHES SE CONSTRUIRA EN LA AVENIDA 9 DE JULIO, EN BUENOS AIRES

Se proyecta, para dar solución efectiva al problema del tránsito, la construcción de aparcamientos subterráneos que permitirán el estacionamiento de los vehículos que acuden al centro comercial de la ciudad y, consecuentemente, podrá librarse a las calzadas a nivel de la obstrucción que significa el estacionar vehículos en las mismas.

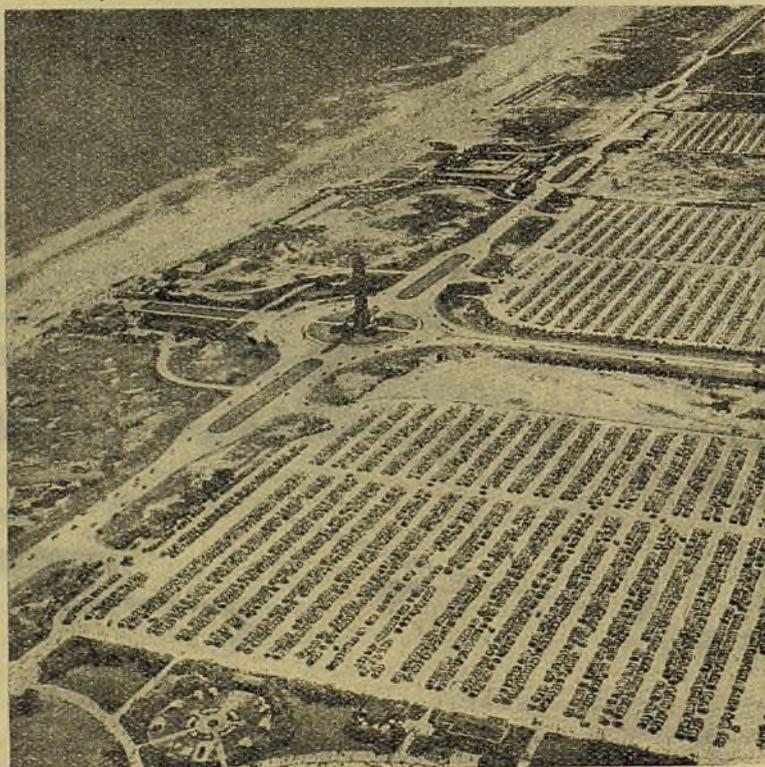
Como primera etapa del plan se empezará la construcción de un parque en la Avenida 9 de Julio, entre las calles Tucumán y Córdoba, continuación de los subterráneos existentes y vinculado con éstos.

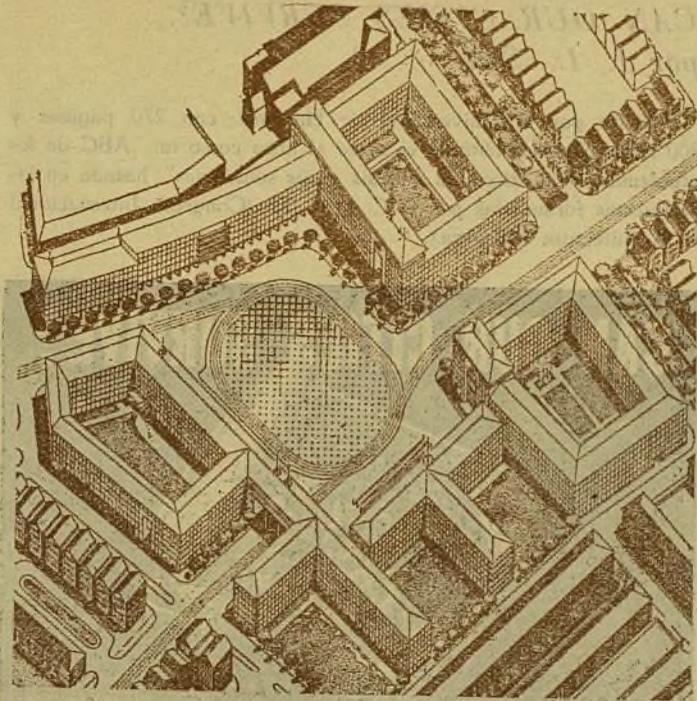
Se proyectará en dos plantas, previéndose las instalaciones accesorias para la atención mecánica de los vehículos (de emergencia) y aprovisionamiento de combustibles y lubricantes. Su capacidad resultará de unos 2.000 vehículos, y se estudia la cons-

trucción de otro garaje o parque subterráneo de características similares, con capacidad para 800 a 1.000 automóviles, a construirse frente al edificio de Correos y Telecomunicaciones.

En etapas sucesivas se estudiará el aprovechamiento, con destino a nuevos aparcamientos subterráneos, de los subsuelos de diversas plazas céntricas, como de algunas arterias de la misma zona, que estarán, en lo posible, vinculadas por túneles a las líneas de tránsito subterráneo existentes para el transporte de pasajeros.

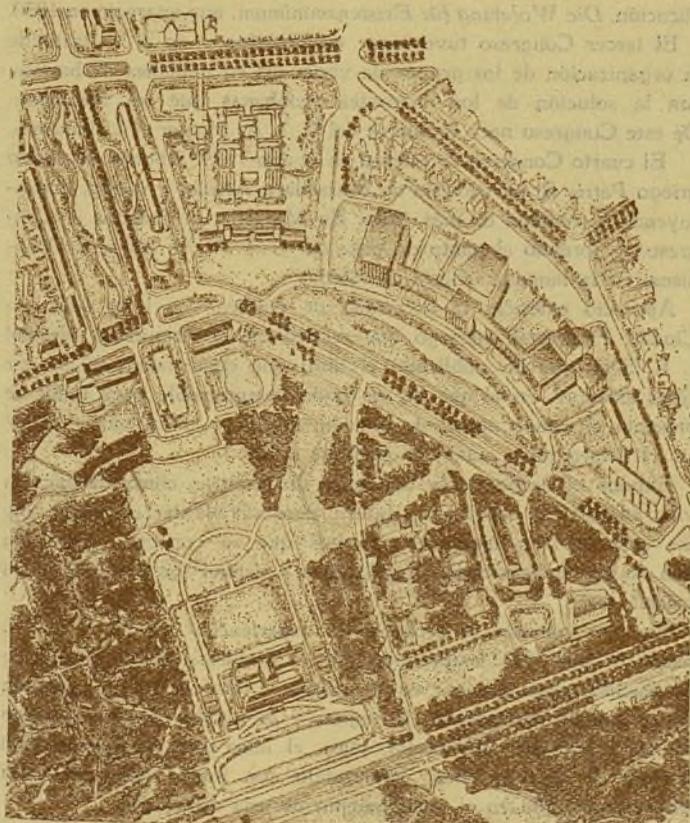
El plan completo prevé una capacidad de estacionamiento de alrededor de 20.000 automóviles, cifra ésta que se considera satisfactoria para llenar no sólo las actuales exigencias, sino también las futuras, en lo que respecta al estacionamiento en el centro de la ciudad.





Perspectiva axonométrica del Centro administrativo, cerca de la Estación central. El proyecto de distribución interior de los edificios es libre, pero la ordenación general de fachadas está impuesta en las Ordenanzas del Plan.

El Centro Cultural. En la parte superior, a la derecha, el grupo de edificios: teatro, congreso, sala de conciertos.



EL NUEVO PLAN DUDOK PARA LA RECONSTRUCCION DE LA HAYA

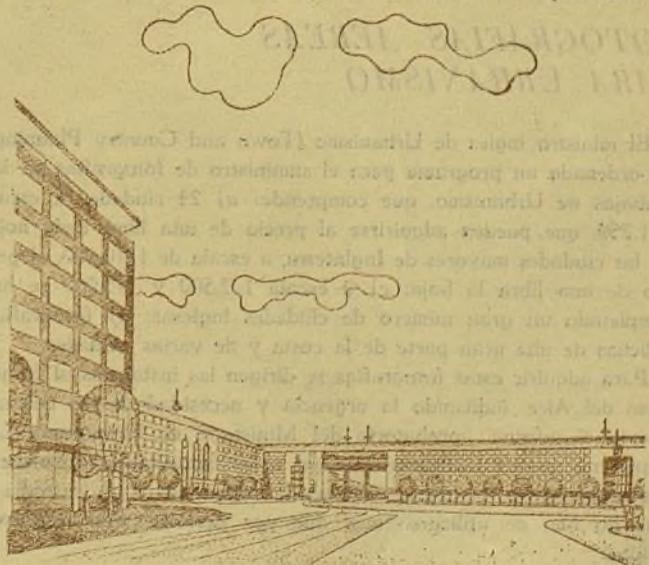
Durante la pasada guerra, La Haya ha sido, después de Rotterdam, la ciudad holandesa que ha sufrido mayores daños de guerra y, como consecuencia, ha tenido que hacer frente a un importante problema de reconstrucción. Ha hecho el proyecto el Arquitecto W. M. Dudok, autor del Ayuntamiento de Hilversum, considerado como la obra más lograda en la tendencia de la arquitectura funcionalista mundial.

Para La Haya, Dudok ha preparado un amplio plan de conjunto, del que forma parte integrante el proyecto de reconstrucción que comentamos. El urbanista, teniendo en cuenta el carácter de la ciudad, de tipo residencial y administrativo, desarrolla dos núcleos importantes: el *Centro administrativo* y el *Centro cultural*.

El primero, además de cinco Ministerios, comprende, en una superficie de 100.000 m.², una serie de edificios destinados a los servicios comerciales de grandes sociedades. El Centro cultural agrupará, además del existente Museo de Bellas Artes, una Sala de conciertos, Teatro, Congreso, Universidad popular, Conservatorio y Archivos.

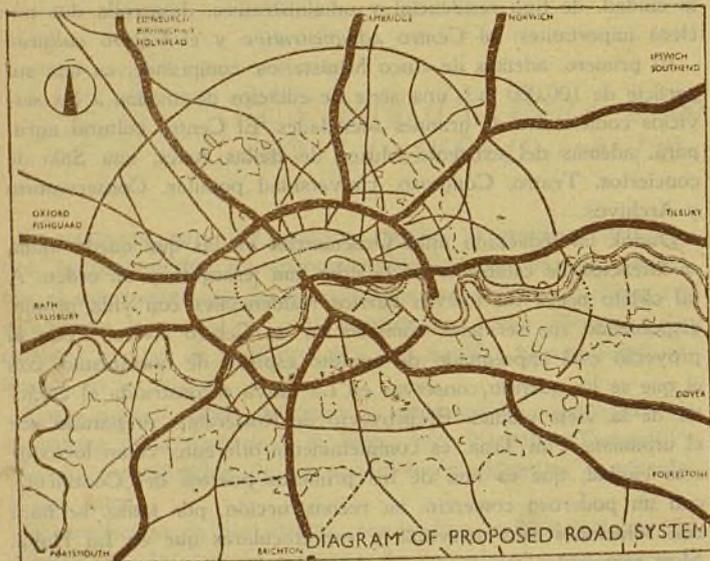
Dudok ha redactado unas Ordenanzas, en las que queda fijada su intención de establecer en la urbe una jerarquía y un orden. A tal objeto prevé los nuevos barrios residenciales con vida propia, disponiendo sus servicios comunes en un Centro cívico. Todo el proyecto está impregnado de un alto espíritu de humanismo, con el que se ha querido conservar en La Haya reconstruida el carácter de la vieja ciudad. El proyecto de Rotterdam, preparado por el urbanista Van Traa, es completamente diferente, como lo exige esta ciudad, que es uno de los primeros puertos del Continente, con un poderoso comercio; su reconstrucción, por tanto, se hará con soluciones más atrevidas y espectaculares que en La Haya. Muy razonable este criterio de los urbanistas holandeses, que no pretenden imponer unas normas de laboratorio, en no importa qué sitio, sin preocuparse por las propias peculiaridades que cada caso presenta.

Un aspecto de la plaza de la Regencia, donde se emplaza el Centro administrativo, con la traza general de ordenación de fachadas.



OBSERVACIONES AL PLAN DE ORDENACION URBANA DE LONDRES

El plan de ordenación de Londres y su reconstrucción fué preparado fundamentalmente durante la guerra. Gran parte de esta labor se hizo con anterioridad a la promulgación de la Ley de Ordenación Urbana y Rural, efectuada en 1944, y que da infinidad de ocasiones al urbanismo inglés para desenvolverse convenientemente. La Comisión encargada por la Ciudad de Londres para seguir adelante con aquel plan pidió el parecer sobre el mismo a diferentes entidades oficiales, las cuales designaron sus Comisiones correspondientes. A una de ellas se refiere el estudio que comen-



tamos y que comprende un conjunto de observaciones al plan publicado en 1944, ya tan conocido, examinando muy detenidamente cuestiones tan importantes como son las diferentes maneras de resolver los problemas que plantea la circulación de la Ciudad, los espacios abiertos y públicos dentro de la misma, así como zonas importantes dentro de ella (no tan sólo intrínsecamente, sino en su aspecto histórico y artístico), como son la torre de Londres y la catedral de San Pablo.

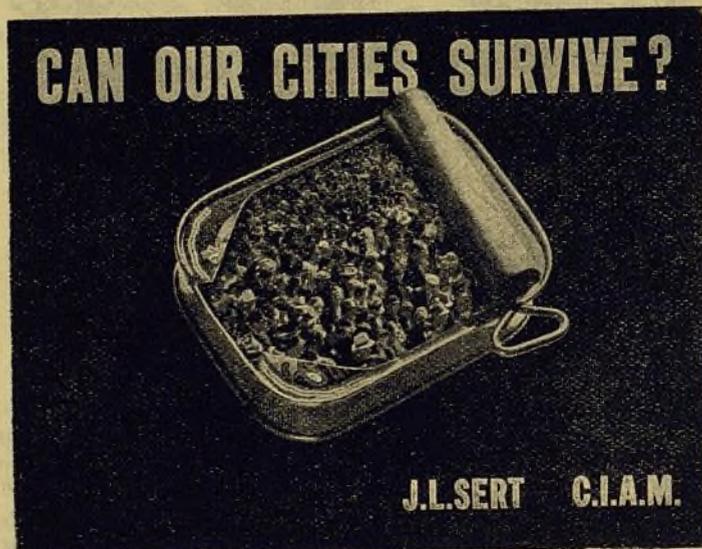
FOTOGRAFIAS AEREAS PARA URBANISMO

El ministro inglés de Urbanismo (Town and Country Planning) ha ordenado un programa para el suministro de fotografías en los trabajos de Urbanismo, que comprende: a) 24 ciudades a escala 1/1.250, que pueden adquirirse al precio de una libra cada hoja; b) las ciudades mayores de Inglaterra, a escala de 1/10.000, al precio de una libra la hoja; c) a escala 1/2.500 y 1/5.000 se han completado un gran número de ciudades inglesas; d) fotografías oblicuas de una gran parte de la costa y de varias ciudades.

Para adquirir estas fotografías se dirigen las instancias al Ministerio del Aire, indicando la urgencia y necesidad de las mismas, previo el informe aprobatorio del Ministerio de Urbanismo. Las copias no pueden facilitarse más que a las autoridades urbanísticas correspondientes, al objeto de tener la seguridad de su custodia y que no han de utilizarse más que por personas con responsabilidad.

CAN OUR CITIES SURVIVE?, por J. L. Sert.

Editado por la Universidad de Harvard, con 270 páginas y 300 ilustraciones. Subtitula el autor el libro como un "ABC de los problemas urbanísticos, su análisis y sus soluciones", basado en las propuestas formuladas por el C. I. A. M. (Congreso Internacional de Arquitectura Moderna).



En el año 1928 se reunieron en el castillo "La Sarraz", en Suiza, un grupo de Arquitectos europeos que dieron lugar al C. I. A. M. El problema principal de estas deliberaciones fué el de la vivienda para las clases humildes.

En el segundo Congreso, celebrado en Frankfurt, se hizo una exposición de los diferentes proyectos que sobre la vivienda se habían realizado en todos los países. Y con ello se hizo una publicación, *Die Wohnung für Existenzminimum*, que apareció en 1930.

El tercer Congreso tuvo lugar en Bruselas y en él se trató de la organización de los grupos de viviendas en unidades de barrios, con la solución de los diferentes problemas que les afectaban. De este Congreso nace el interés del C. I. A. M. por el Urbanismo.

El cuarto Congreso se celebró en el año 1933, a bordo del barco griego *Patris II*, en travesía de Marsella a Atenas y vuelta, constituyendo la reunión de más éxito. En Marsella, al finalizar el Congreso, se formuló el punto de vista del C. I. A. M. sobre el Urbanismo en la llamada "Carta de Atenas".

Apareció entonces la necesidad de publicar un libro sobre la Ciudad Funcional, encargo que recayó en el Arquitecto español J. L. Sert, que ha publicado el libro que comentamos *Can our cities survive?*, en el que de un modo comprensible para todos se presenta el estado actual de la vida urbana y el camino a seguir en el futuro para evitar el presente caos.

Expone el hecho de la inutilidad de nuestras ciudades para la vida moderna y, sobre todo, futura, pero sin olvidar al tiempo que las ciudades son fenómenos eternos que se conectan con cada una de las civilizaciones. "Civilización y ciudad son palabras de la misma raíz."

En este volumen se recogen las experiencias del C. I. A. M. desde el año 1928, empezando por el problema de la unidad de habitación, para terminar en el amplio y total de la urbanización de la ciudad, la comarca, la región y la nación, desde un punto de vista humano. Representa, pues, el libro una recopilación del trabajo de muchos años, emprendido con buena voluntad, para ofrecer una guía en el cumplimiento de una aspiración.

