



641  
349

# GRAN MADRID

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

AÑO **4** 1949

# S U M A R I O

	PÁGINAS
Los planes del Canal de Isabel II en el suministro de agua a Madrid.....	1
Parque forestal en la Ciudad Universitaria de Madrid... ..	7
Proyecto parcial de ordenación del término de Canillejas.....	12
Comisión de Urbanismo de Madrid. (Índice de los acuerdos adoptados en las sesiones celebradas durante los meses de abril, mayo, junio y julio de 1948).....	17
Noticiario.....	25
Información general.....	33

---

Copyright, 1949  
Es propiedad.  
Queda hecho el depósito que marca  
la Ley.

---

# Los planes del Canal de Isabel II en el suministro de agua a Madrid

por Roberto González de Agustina, Ingeniero de Caminos.

**B**ASTANTE se ha escrito sobre la brillante historia del Canal de Isabel II. Poco, sobre todo en plan de vulgarización, en relación con los planes actuales y futuros. Por ello hemos creído preferible referirnos a estos últimos, teniendo además en cuenta que un boletín como GRAN MADRID tiene como fin principal informar al público sobre todos aquellos proyectos que han de concurrir necesariamente a la formación de su futuro.

Es un hecho general comprobado que las ciudades crecen aun dentro de condiciones económicas y sociales adversas. Los consumos de agua siguen en concordante marcha con tal crecimiento, y no parecen entender de crisis ni de depresiones.

Las instalaciones de suministro de agua de una gran

capital son complejas y su explotación complicada. No es sencillo ni fácil su ampliación y mejora. Todo ello hace que en general, como en casi todo proceso de producción y consumo, crezcan con más rapidez las necesidades de la higiene pública y privada que las instalaciones precisas para atenderlas. La historia de todos los abastecimientos de agua es semejante y se repite periódicamente: épocas verdaderamente angustiosas en que la necesidad pública reclama nuevas y mayores obras e instalaciones; período intenso constructivo, resuelto el previo y fundamental económico; cierta tranquilidad descansando en la amplitud de las instalaciones durante un tiempo más o menos largo con las necesidades ampliamente cubiertas; época en que las instalaciones y

*Canal antiguo. Sifón del Morenillo.*



obras van quedándose pequeñas, y al final vuelve el ciclo a repetirse.

Si éste es el panorama general de cualquier abasto de agua a una gran ciudad, considérese el caso de Madrid, tan afectado por el malestar social durante la República, los destrozos y paralizaciones habidos como consecuencia de la guerra interior, las dificultades surgidas con motivo de la guerra mundial y, por último, el retraso en llegar a una normalidad en la postguerra. Consecuencia de todo ello ha sido el que si los planes anteriores y sucesivos del Canal se han venido desarrollando con cierta regularidad, no se pudo conseguir lo mismo con el que se debió ejecutar de 1935 a 1941, aprobado por Orden ministerial de 30 de septiembre de 1940, con plazo de ejecución prorrogado hasta el 31 de diciembre de 1944 por Orden ministerial de 12 de febrero de 1943, y después hasta fin del año 1946 por Orden ministerial de 29 de enero de 1945.

Este plan llegó a ser insuficiente, tanto en su presupuesto como por las instalaciones proyectadas, habiéndose procedido a la confección de un nuevo plan, redactándose los proyectos correspondientes de acuerdo con lo que disponía el apartado 3.º de la Orden ministerial de 29 de enero de 1945.

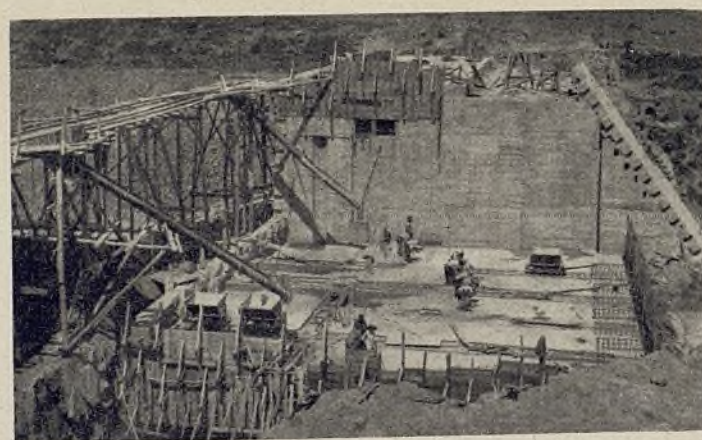
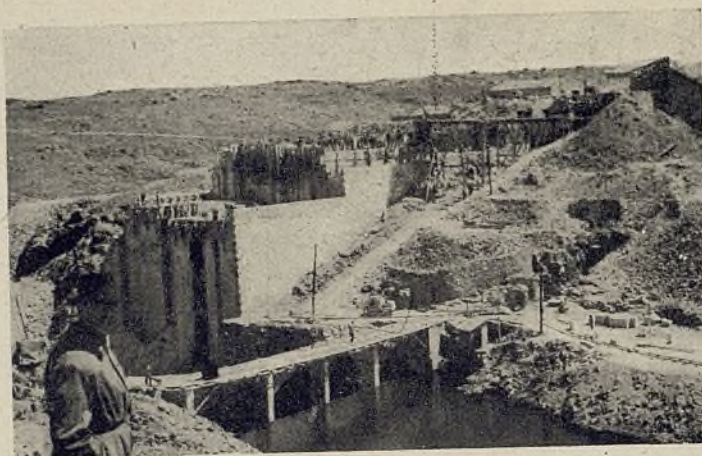
Este nuevo plan hoy vigente fué aprobado por Decreto del Ministerio de Obras Públicas de 7 de noviembre de 1947.

Toda obra requiere para su realización un gasto. Las de un abastecimiento de agua a una gran urbe son complicadas y costosas, a desarrollar en bastantes años, con presupuestos muy elevados. El estudio económico previo es obligado y premisa indispensable para conseguir el éxito deseado.

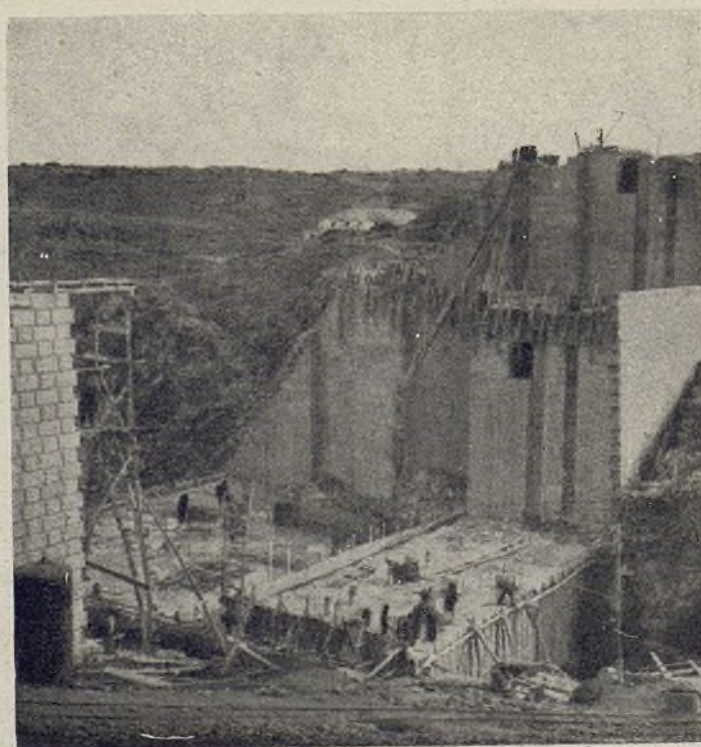
El Canal de Isabel II no dispone de más ingresos para acometer sus obras que los de la venta del agua y los mucho más reducidos de venta de energía eléctrica. Sus tarifas databan nada menos que del año 1903, que suponían inclusive una rebaja sobre las anteriores de 1886. A nadie puede extrañar que las tarifas de hace casi cincuenta años fuesen insuficientes para acometer durante quince años las importantes obras del suministro de agua que puedan atender a lógicas previsiones durante otros veinticinco.

Fué, por tanto, preciso acometer la modificación de las tarifas, de tal modo que con ellas se pudiera atender a los gastos normales de la explotación, tan afectados por justas mejoras sociales, y el constante incremento en los precios de los materiales y el pago de los intereses y amortización de los empréstitos necesarios para realizar las nuevas obras e instalaciones.

El citado plan del Canal se deberá desarrollar en quince años, entre los de 1948 a 1962, dividido en dos partes: el primero de nueve años, con presupuesto de unos 303

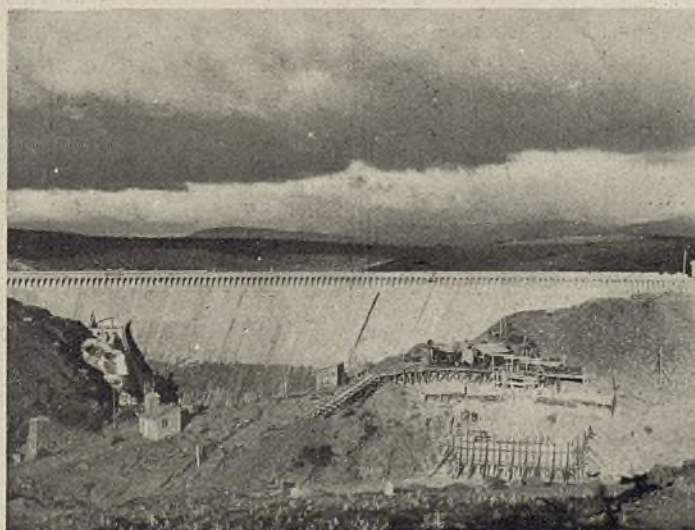


*Presa de Ríosequillo (actualmente en construcción).*



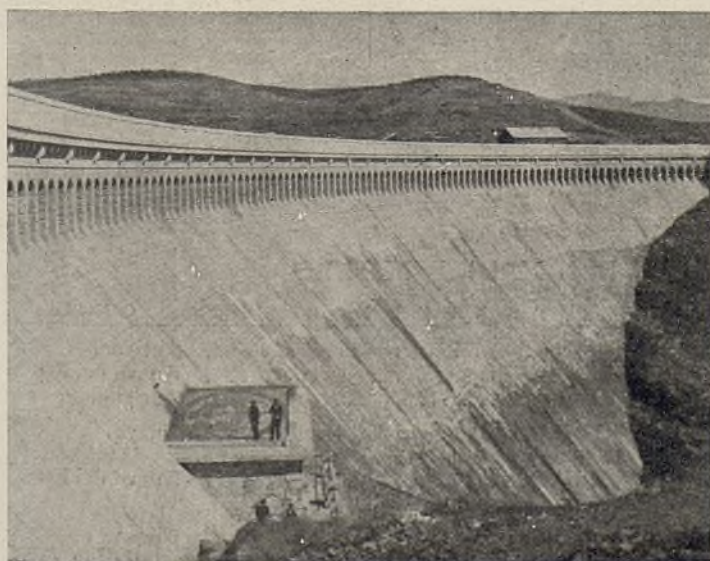


*Presa de Ríosequillo.*



*Presa de Puentes Viejas durante su construcción.*

*Presa de Puentes Viejas durante su construcción.*

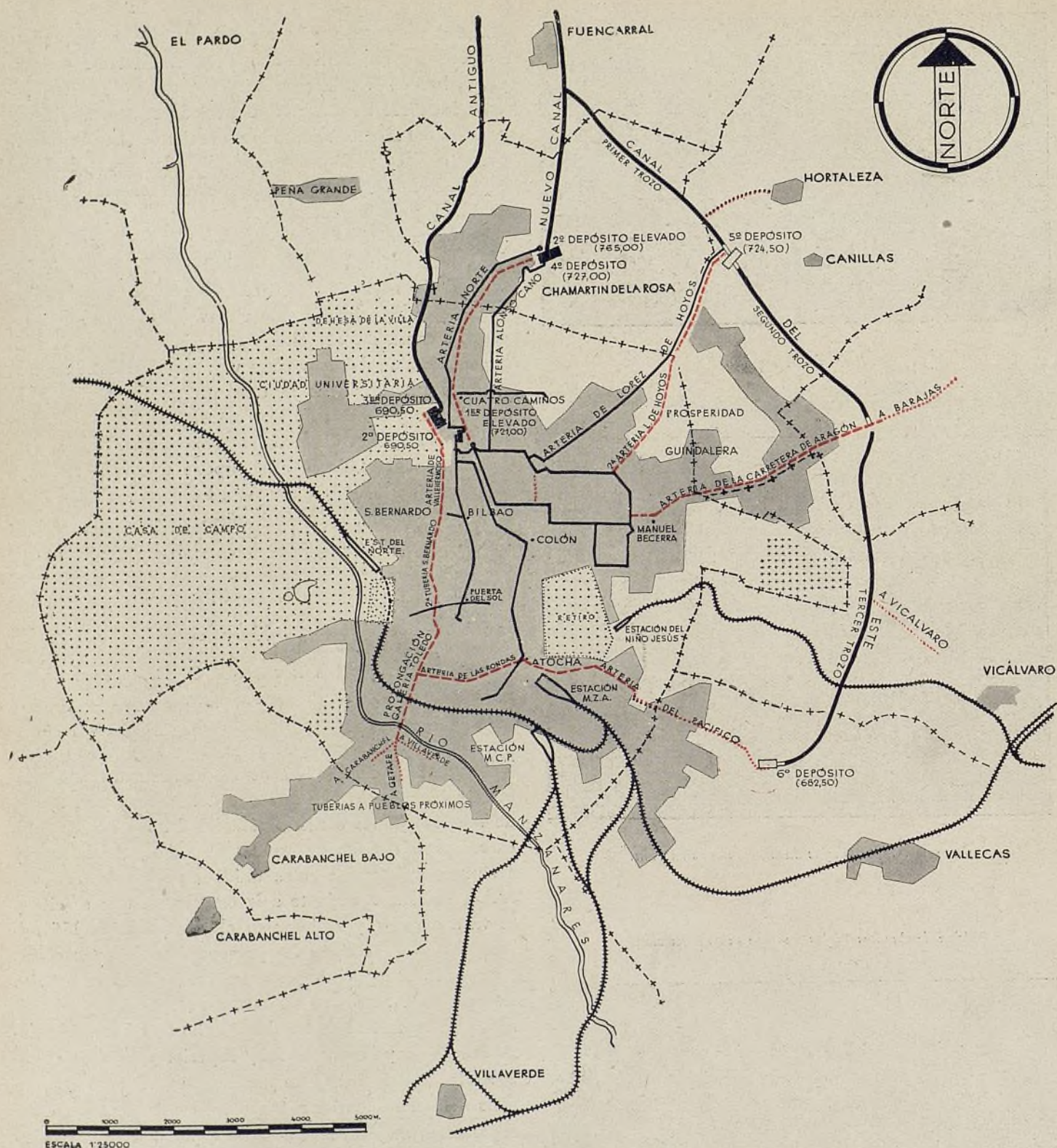


millones de pesetas, y el segundo de seis, con un gasto probable de 235 millones de pesetas. Un resto de proyecto, hasta 247 millones estimados como diferidos, podrán incluirse en uno u otro período si necesidades especiales del abastecimiento lo aconsejasen. Las obras comprenden el curso lógico y natural de las aguas desde su captación hasta ponerlas al alcance del consumidor en la cuantía y presión precisas.

En el principio de los primeros nueve años se espera dar terminación al embalse de Ríosequillo, en el río Lozoya, de 50 millones de capacidad, hoy en construcción, y que será una inestimable reserva para atender a los grandes consumos actuales, y una pieza fundamental en la conservación del agua clara y pura, a lo que se atiende también con obras de saneamiento en la cuenca y la ampliación y mejora de los actuales canales de alimentación, evacuación de crecidas y aislamiento de los embalses actuales, todo lo cual supone unos 111 millones de pesetas. Esto es lo que cuesta tener en cantidad agua clara y depurada. En los seis años siguientes aun se perfecciona este conjunto original de obras mediante la construcción de otros nuevos canales, tales como el de aislamiento del embalse de Ríosequillo, y la presa de desviación y canal de desviación de crecidas de este mismo embalse, y el de alimentación y enlace de los embalses de Ríosequillo y El Villar. Otros 67 millones se presuponen en este período para asegurarnos en lo posible el evitar aguas turbias. Fuera de estos períodos, pudiéndose incorporar a cualquiera de ellos, se prevén nuevos embalses, para cuando el consumo de Madrid lo necesite, establecidos en los ríos serranos del Jarama y el Sorbe, de tan semejantes características al del río Lozoya, con su complejo sistema de canales de unión, aislamiento y evacuación, formando otra unidad, por decirlo así, en dichas cuencas semejante a la establecida que se cita y se va a ampliar y mejorar en el Lozoya. Unos 155 millones de pesetas serán los presupuestos de estas obras.

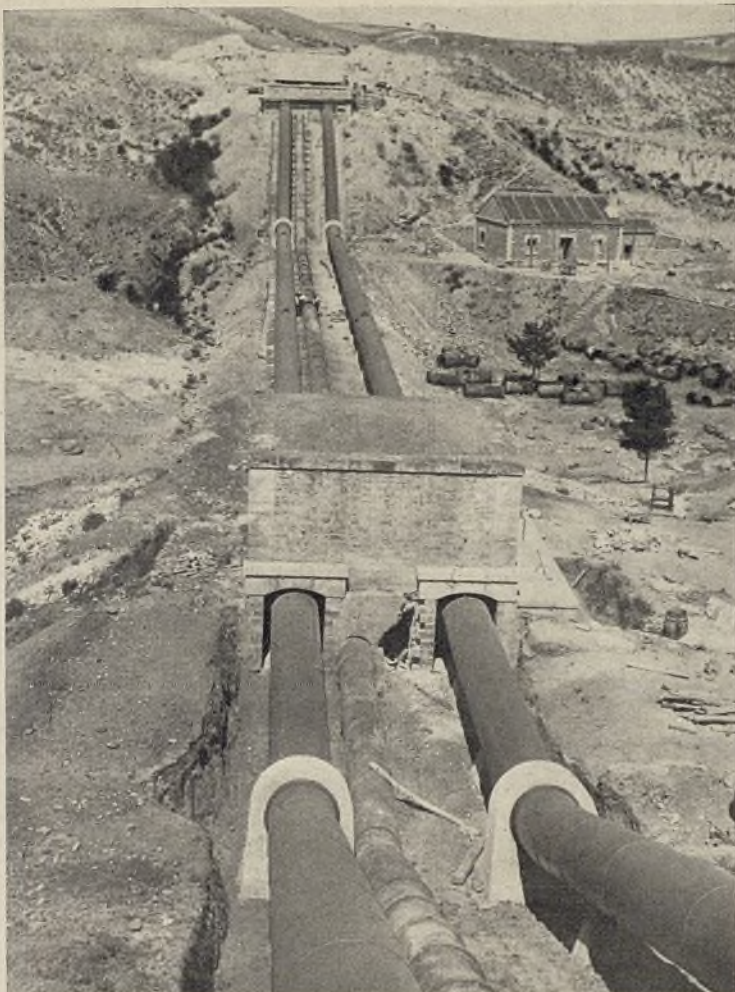
Captada el agua en perfectas condiciones es preciso transportarla al centro de consumo, a Madrid. Actualmente la capacidad de los dos canales de conducción llamados Viejo y Nuevo es muy superior a la de los embalses y a la de la red de distribución, y, por tanto, en ellos no son necesarias más que obras de consolidación, reparación, mejora, aumento de capacidad de algún sifón importante y alguna variante para evitar zonas yerosas peligrosas. Por ello, en los nueve primeros años se inicia el canal del Jarama, que se termina en el período siguiente, con presupuesto de 117 millones de pesetas en total, en el cual se supone también se ejecute el del Sorbe, de coste aproximado a los 15 millones de pesetas.

El Nuevo canal se prolonga dentro de Madrid hasta el origen esencial del abastecimiento del Canal sito en la calle de García Morato, número 127, mediante dos enor-



### CONSUMO TOTAL Y DISTRIBUCION DEL MADRID FUTURO

		M. <sup>3</sup> DIARIOS	ARTERIAS	CANALES
ZONA BAJA..... (Por debajo de 660 m.)	2.º y 3.º depósitos (690,50)	175.000 m. <sup>3</sup>	Fuencarral-San Bernardo-Barrios Bajos..	Antiguo.
	6.º depósito (682,50).....	120.000 »	Pacífico-Rondas. ....	Nuevo del Este.
	Riegos (2.º y 3.º).....	25.000 »	Acequias.....	Antiguo.
ZONA INTERMEDIA.. (Entre 660-690 m.)	4.º depósito (727,00) .....	175.000 »	1.ª y 2.ª de Salamanca-Vallehermoso....	Nuevo.
	5.º depósito (724,50) .....	75.000 »	Carretera Aragón y Hortaleza (López de Hoyos).....	Nuevo del Este.
	Riegos.....	50.000 »		
ZONA ALTA..... (Por encima de 690 m.)	2.º elevado .....	60.000 »	Del Norte .....	Nuevo.
PUEBLOS PROXIMOS.....		25.000 »		
TOTAL.....		705.000 m. <sup>3</sup>		



*Canal Antiguo. Sifón del Morenillo (obras de sustitución y ampliación).*

mes tuberías de 1,40 metros de diámetro en galería subterránea con sección equivalente a la del ferrocarril Metropolitano. Esta instalación suprimirá la elevación del agua y es esencial para la seguridad del suministro.

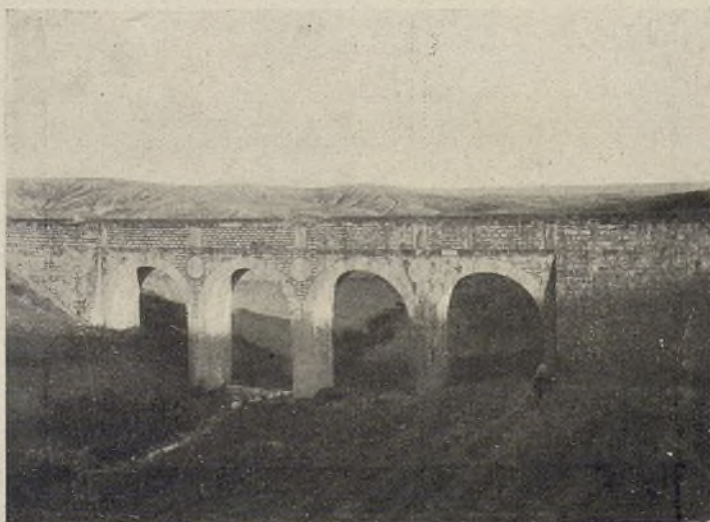
Del Nuevo Canal, al poco de pasar el pueblo de Fuenarral, se deriva el Canal del Este, hoy casi totalmente construido, a falta de completar alguna muy pequeña longitud, y que es uno de cintura de 3,5 m.<sup>3</sup> de capacidad, alimentador de los depósitos 5.º y 6.º, y que llevará el agua al sur de Madrid, sin interferir y con independencia de la red de distribución urbana central.

Todas estas obras llevan un sinnúmero de otros accesorios menos importantes, tales como caminos de servicio, casillas para guardas, líneas telefónicas, etc. Los presupuestos son de 87,4-82,3 y 4 millones, respectivamente.

Hacia el final de estos canales, y para regular el suministro de agua y servicios de reserva, se colocan los depósitos. En los nueve primeros años se terminará la instalación de impulsión del 2.º depósito elevado y se comenzará el 5.º, y en el segundo período el 6.º, dejando incierta su terminación hasta que el consumo y la regulación obligue a ello. Los presupuestos son de 7, 7 y 23,4 millones de pesetas.

De los depósitos arrancan las arterias de gran diámetro o principales, que se desarrollan por las vías públicas más importantes aproximadamente centradas en zonas a las que alimentan; estas tuberías, de un metro de diámetro, van alojadas en galerías subterráneas visitables; de ellas se derivan otras de menor diámetro que, a su vez, se subdividen en nuevas conducciones, y así hasta llegar a los últimos ramales, que se extienden hasta las calles más apartadas. Se atiende primeramente a la mejora de las arterias principales, ya que son piezas fundamentales de un buen servicio y precisas e indispensables para obtener presión y caudal suficientes aun en

*Canal Antiguo. Acueducto de Regachuelo.*



*Canal Antiguo. Acueducto del Espartal.*



los últimos y más apartados lugares que abarque la red de distribución. Las viejas arterias, de tan rancias denominaciones como las de San Bernardo, Fuencarral, calle de Toledo y Barrios Bajos, con un servicio tan recargado, teniendo hoy día que acudir a abasto de zonas para las que no fueron proyectadas ni calculadas, se refuerzan en el plan mediante el establecimiento durante los nueve primeros años de la arteria de Vallehermoso, hoy en construcción, que atenderá a la mejora del suministro del barrio de Ferraz, y la ampliación de la arteria de San Bernardo, pendiente de adjudicar el concurso, que mejorará su servicio propio y permitirá el acudir al sur de Madrid y márgenes del río Manzanares, hoy tan necesitado de ayuda. Ampliación y complemento de estas obras es la instalación de tuberías en las galerías ya construídas de las Rondas (Atocha y Toledo) y en la calle de Toledo, desde Concepción Jerónima hasta el río Manzanares. De esta forma se tiene un muy amplio y capaz sistema de utilización de los canales Viejo y Nuevo y Este, y de los depósitos 2.º, 3.º y 6.º, habiéndose incrementado muy sensiblemente el servicio, que primitivamente se daba sólo por el 6.º depósito.

El suministro de agua a la zona alta o del barrio de Salamanca ha habido que ayudarlo con la arteria de Alonso Cano, derivada del 4.º depósito por falta de capacidad de la estación de elevación, y en el nuevo plan se reforzará con la instalación de una tubería en la galería ya construída por la carretera de Aragón, y con una nueva arteria, además de la proyectada y ya instalada del 5.º depósito o final del trozo 1.º del Canal del Este, a unir con las arterias de agua elevada en Francisco Silvela-Diego de León.

En los seis años siguientes se termina e instala la arteria del Pacífico.

Como obras diferidas de menor importancia se tienen la rehabilitación de la arteria de los Barrios Bajos, frente al Jardín Botánico, y la construcción de galerías para tuberías de arterias hoy enterradas. Los presupuestos son de 49, 29 y 10 millones de pesetas.

Complemento indispensable de esta red de arterias principales es la instalación de tuberías de todos los órdenes, con su secuela de obras accesorias y numerosas (llaves, desagües, registros, ventosas, etc.). Todo ello supone un gasto de 27,5-33,4 y 18 millones de pesetas.

Se atiende también al abasto de agua a otros términos municipales próximos (Vicálvaro, Getafe, etc.), con presupuestos de 780.000-2 y 6,7 millones, respectivamente.

También se mejora el aprovechamiento de energía eléctrica hidráulica, para lo que se destina en los nueve primeros años 2,8 millones de pesetas, quedando como obras a acometer en momento oportuno los aprovechamientos de pie de presa de Ríosequillo, Puentes Viejas y El Villar, con presupuesto de 14 millones de pesetas.

Gastos generales e imprevistos y otras pequeñas instalaciones llegan con sus presupuestos a completar los reseñados al principio.

Los datos esenciales de consumos en la red de distribución se resumen a continuación:

Canal Antiguo: 2.º y 3.º depósito (690,50) .....	175.000 m. <sup>3</sup>	Arterias: Fuencarral, San Bernardo, Barrios Bajos.
Riegos. ....	25.000 m. <sup>3</sup>	
Canal Nuevo: 4.º depósito (727,00) .....	175.000 m. <sup>3</sup>	Arterias: B. Salamanca, Vallehermoso.
Con unión al colector de Arterias.....		Cuatro Caminos.
5.º depósito (724,50) .....	75.000 m. <sup>3</sup>	Arterias: Carretera de Aragón. Carretera de Hortaleza.
6.º depósito .....	120.000 m. <sup>3</sup>	Arterias: Pacífico. Rondas. Toledo.
Pueblos próximos. ....	25.000 m. <sup>3</sup>	
Riegos. ....	50.000 m. <sup>3</sup>	
Canal Nuevo: Agua elevada, 2.º depósito elevado (765,00) .....	60.000 m. <sup>3</sup>	Arterias: Norte.
295.000 m. <sup>3</sup> .....		Zona baja, por debajo de la cota 660 metros.
25.000 m. <sup>3</sup> riegos .....		(2.º, 3.º y 6.º depósitos.)
25.000 m. <sup>3</sup> pueblos próximos. ....		Intermedia, entre cotas 660-690 metros.
250.000 m. <sup>3</sup> .....		(4.º y 5.º depósitos.)
50.000 m. <sup>3</sup> riegos .....		Zona alta, por encima de la cota 690 metros.
60.000 m. <sup>3</sup> .....		(2.º depósito elevado.)
En definitiva:		
Canal Antiguo: Consumo. ....	200.000 m. <sup>3</sup>	
Capacidad .....	300.000 m. <sup>3</sup>	
Canal Nuevo: Consumo. ....	505.000 m. <sup>3</sup>	
Capacidad .....	570.000 m. <sup>3</sup>	

En el plano que se acompaña pueden apreciarse perfectamente todas estas instalaciones.

# Parque forestal en la Ciudad Universitaria de Madrid

por Jesús Ugarte Caiseca,  
Ingeniero de Montes.

CUMPLIENDO especial mandato de la Superioridad fué redactado, en 2 de febrero de 1941, un "Anteproyecto para la creación de cubierta vegetal en la Ciudad Universitaria".

Esta importante disposición perseguía la finalidad de borrar, en el más breve plazo posible, el aspecto desértico que ofrecieron los terrenos comprendidos en su recinto en 1939, sustituyendo aquel ambiente de desolación propio de un suelo ferozmente maltratado, a través de tres largos años, por todos los horrores de una guerra permanentemente sostenida en ellos, por otro más digno de la gran obra que la erección de nuestra Ciudad Universitaria constituye, más en consonancia con la riqueza arquitectónica que dicha Ciudad fuera acumulando y mejor dispuesto para lograr, con la mayor eficacia, la importante misión educadora de buena parte de la juventud española.

Más aun. Se hacía menester no sólo olvidar los efectos de nuestra reciente contienda nacional en los terrenos que nos ocupan, sino también suprimir, por lo menos en su extensa superficie, los de la tenaz labor destructora de nuestro típico y bello paisaje en el curso de dilatadas generaciones, de manera a lograr una Ciudad Universitaria digna de la capital de España y dotando al espíritu escolar madrileño, con auxilio de todos los medios, de los afanes constructivos que con señalada energía nos reclaman los momentos presentes.

Para cumplir la finalidad propuesta se proyectaron, como dejamos dicho, los trabajos de repoblación de los terrenos de la referida Ciudad Universitaria apropiados para ello (no destinados a edificaciones, vías de comunicación, campos de deportes, etc.), para llegar en plazo relativamente corto, en el supuesto de contar con los



*Quercus ilex, L.*

recursos económicos precisos, a la posesión de lo que pudiéramos llamar un "Parque Forestal".

Nada de repetir una vez más en Madrid sus clásicas superficies arboladas, admirablemente representadas por "El Retiro" y el "Parque del Oeste". En los ilimitados matices que caben dentro de la serie "Jardín-Parque propiamente dicho-Monte", los referidos pueden conceptuarse comprendidos entre los dos primeros términos, siendo algo que contiene entre los dos últimos lo que en la Ciudad Universitaria se pretende instaurar, con los auxilios de todo orden que viene prestando su Junta de Gobierno y con los medios propios de su especialidad bajo la di-





*Pinus Pinea*, L.

a.—Rama con piñas de uno y dos años. b.—Rama con piñas maduras.

recepción de la Escuela Especial de Ingenieros de Montes.

La prosecución de esta idea motriz ofrece, en este caso particular que nos ocupa, manifiestas ventajas.

En primer lugar, constituye una novedad en la capital de España y es de ejecución y conservación extraordinariamente más económicas que aquellos parques citados.

Permite, además, restaurar, en la medida posible, la pasada y genuina naturaleza madrileña, reponiendo su esencia y propiedades características y armonizando perfectamente con las superficies arboladas de la "Casa de Campo" y monte "El Pardo" de las que este suelo puede considerarse continuación, máxime, según se viene haciendo, con la introducción como especies dominantes y en forma aparentemente selvática del *Pinus pinea* (pino

piñonero) y del *Quercus ilex* (encina) y como subordinadas de las arbóreas y arbustivas que la Providencia supo disponer en los alrededores de Madrid con arte y beneficio insuperables. Estimamos también que, de este modo, la repoblación forestal en curso adelantado de los terrenos de la Ciudad Universitaria constituirá, sin duda, una aportación estimable a la empresa de creación del "Cinturón verde" de nuestra capital, a la que concedemos, y seguramente todos con nosotros, la cualidad de uno de los más acertados entre los proyectos que nuestras autoridades tienen en estudio.

Las expuestas directrices de esta labor repobladora consienten, por último y sin perturbarlas, la introducción más esporádica ya de representaciones de cuantos árboles, arbustos y matas sean compatibles con las características del suelo y clima disponibles, de modo a constituir un rico muestrario vegetal natural —sin adulteraciones debidas a la intervención humana— de indiscutible interés didáctico para diversos Centros de enseñanza (Facultades de Ciencias Naturales y de Farmacia, Escuelas Especiales de Ingenieros Agrónomos y de Montes, etc.).

Preparados los oportunos viveros; establecidos los sistemas de riego y de saneamiento de los mismos y de las zonas en que sucesivamente se ha venido desarrollando la labor encomendada; dispuestos los cerramientos de alambre espinoso que fueron impuestos para la defensa de las repoblaciones en sus primeros años y habilitados los medios auxiliares precisos para la ejecución del plan establecido, se han venido practicando estos años los trabajos de repoblación proyectados, consiguiendo los resultados siguientes, referidos a plantas arraigadas y, por tanto, susceptibles de perdurar salvo accidentes imprevistos:

Años	Núm. de plantas
1941 .....	3.969
1942 .....	37.259
1943 .....	41.400
1944 .....	61.812
1945 .....	45.990
1946 .....	26.920
1947 .....	27.415
1947 .....	14.842
<i>Total</i> .....	259.607

A esta cantidad total de plantas arraigadas habría que añadir, para completa exactitud las que se logren de las plantaciones realizadas en el otoño último, de cuyo número, aun desconocido, prescindimos para compensar las que pudieran haber desaparecido, después de su definitiva consecución, por causas de difícil evaluación exacta.

La empresa acometida está prácticamente desarrollada, restando tan sólo completarla en zonas muy limitadas, perfeccionarla en las ya pobladas, atender a su debida conservación y saber esperar muy pocos años para que la restauración forestal de estos terrenos se vea totalmente lograda. Todo lo proyectado va siendo posible, con entera fidelidad, a costa de los sacrificios que, con todo cariño para esta obra, supo imponerse siempre la Junta de gobierno de la Ciudad Universitaria y de las evidentes serias dificultades que viene siendo preciso vencer, derivadas de la pobreza del suelo, de la rudeza de nuestro clima y de todos los peligros (daños, incendios, etc.), inherentes a los arrabales de las grandes poblaciones, máxime, como ocurre en éste, cuando constituye lugar de permanente expansión para nutridísimas multitudes.



*Repoblación de un barranco con «Sauce».*



*Mezcla de «Cipreses» con «Encina».*

*Repoblación de un barranco con «Chopo».*



*Mezcla de «Pino», «Encina» y «Almendro».*





*Mezcla de «Chopo» y «Cedro».*



*Repoblación lineal con «Plátano».*



*Mezcla de «Pino piñonero» y «Encina».*

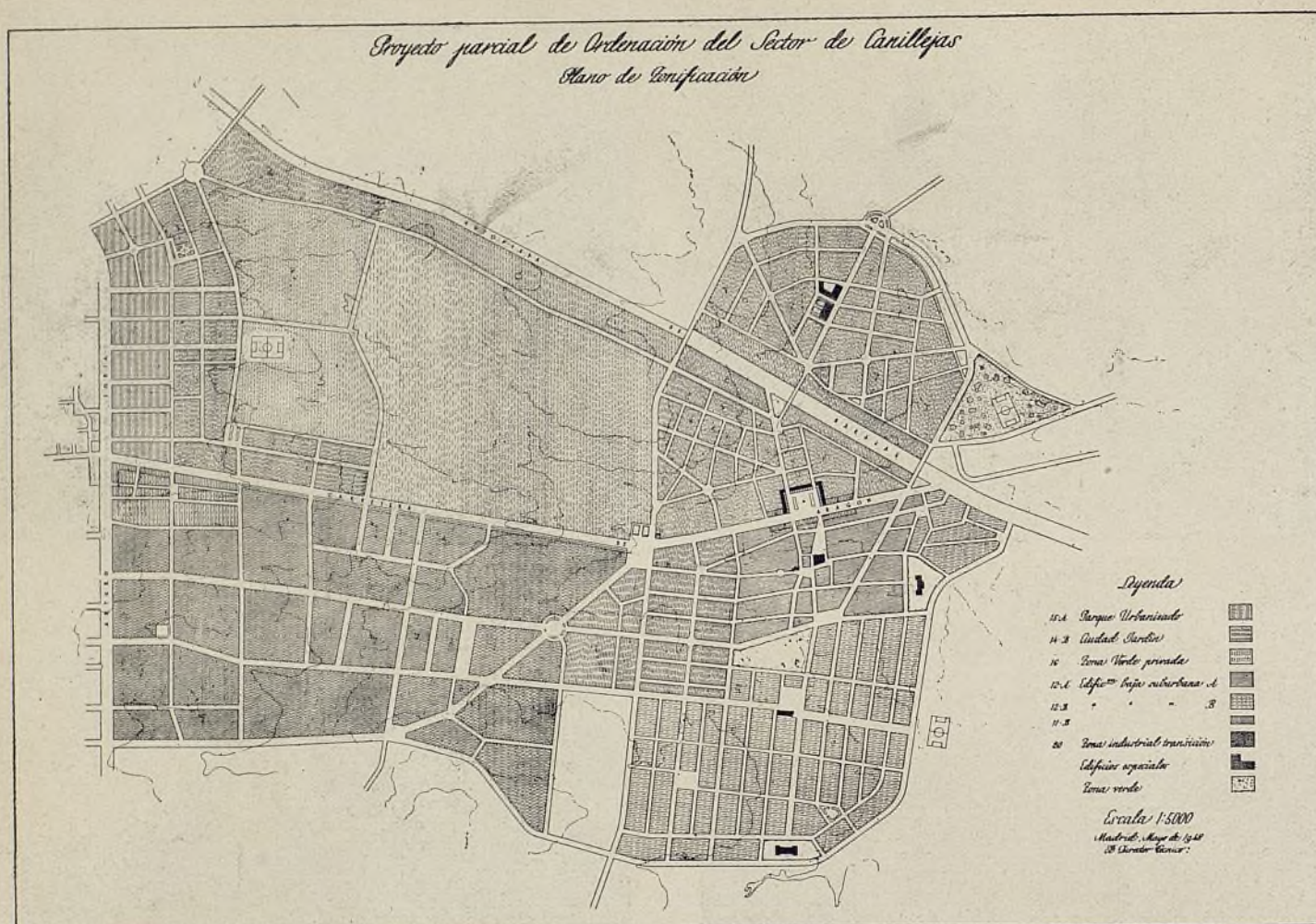
*«Joven masa» de «Pino piñonero».*



*Repoblación con «Chopo piramidal».*

*Un aspecto del Vivero.*





## Proyecto parcial de ordenación del término de Canillejas

### ORDENACIÓN ACTUAL.

EN el Plan General de Ordenación de Madrid, el término de Canillejas se extiende entre la prolongación de la calle de Alcalá, desdoblando la actual carretera de Aragón y la de O'Donnell, que pasa al Norte del Cementerio y termina en la autopista de Barajas.

En la zona referida se proyectaba un núcleo de edificación rural alrededor del núcleo propiamente dicho del pueblo de Canillejas. Al Este del mismo, otra zona de edificación suburbana y en el ángulo de la Ciudad Lineal con la carretera de Aragón una zona industrial. El proyecto referido ha sufrido una alteración radical, debido principalmente al nuevo trazo de las vías más importantes. Por una parte, el término de Canillejas queda

afectado por la autopista de Barajas, prolongación de María de Molina, que atraviesa el término por la parte Norte. Se ha suprimido la prolongación de la calle de Alcalá como desdoblamiento de la carretera de Aragón, y, por último, la prolongación de O'Donnell se proyecta pasando al Sur del Cementerio de la Almudena, y, por consiguiente, se separa del núcleo de Canillejas.

El estado actual del término de Canillejas se reduce al pequeño núcleo existente en el poblado a base de edificación rural, a la zona con predominio de edificación aislada, al Norte de la carretera de Aragón y al Oeste de la de Ajalvir, a la zona de influencia de la Ciudad Lineal al Este de la misma a base de edificación aislada, y a la industrial que se ha ido estableciendo al Sur de la carretera de Aragón, alguna de suficiente importancia,

como la F. E. N. S. A., la Gravera del Jarama y las cerámicas entremezcladas con edificación rural o aislada de escaso valor, y, por último, a la existencia al Norte de la carretera de Aragón de grandes fincas aisladas, entre las que destacan la de los Molinos y la de Torrearías.

#### PROYECTO REDACTADO.

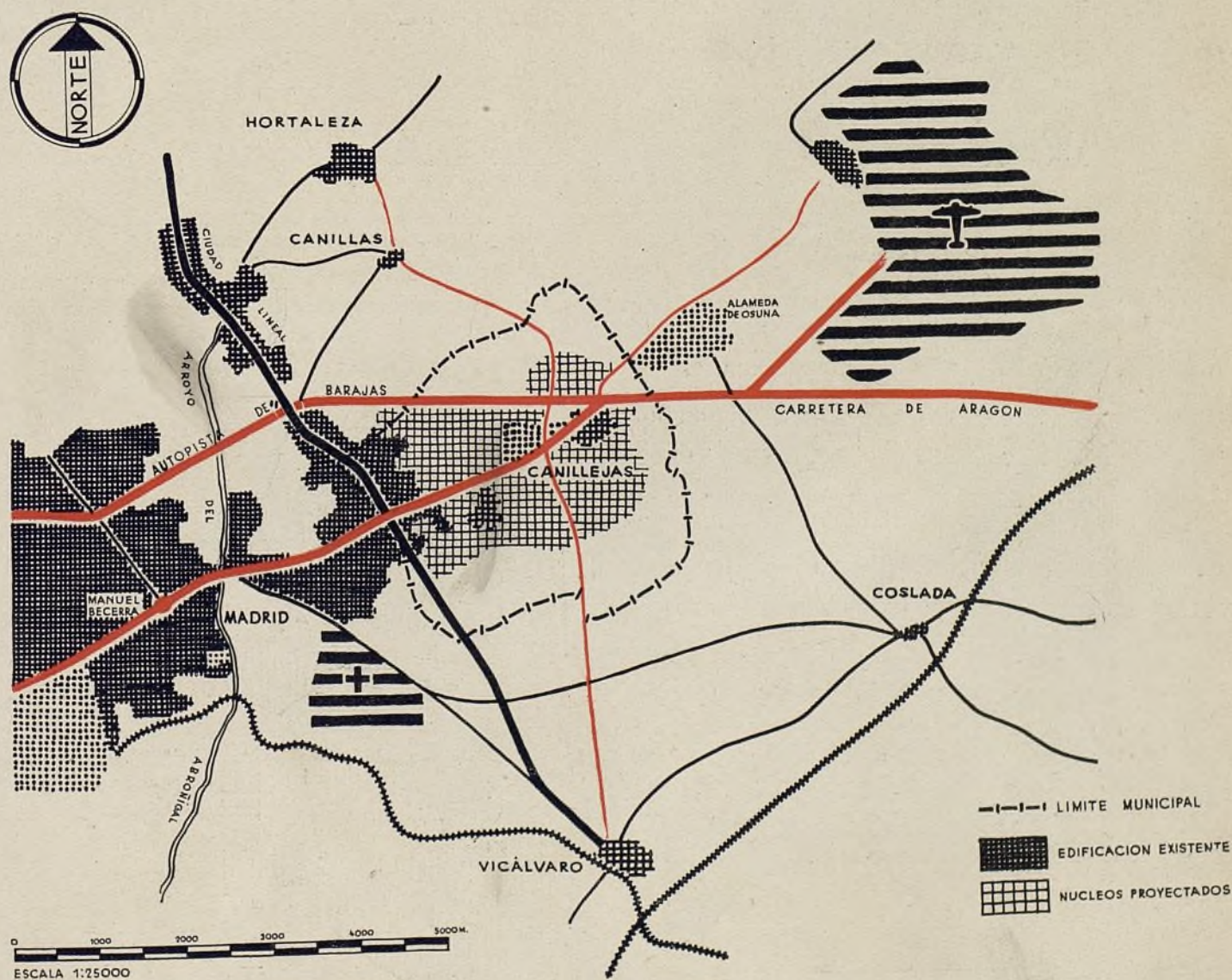
El nuevo proyecto ha obligado, en primer lugar, a una delimitación clara del núcleo, que ha quedado limitado al Norte por la nueva autopista de Barajas; al Oeste, por la avenida de Arturo Soria, y al Sur, por una vía límite que, envolviéndola totalmente, empalma con la carretera de Aragón a la entrada de la Alameda de Osuna, vía que es prolongación de la que delimita igualmente el barrio de Bilbao; únicamente al Norte la autopista de Barajas se rebasa con un núcleo de edificación aislada con objeto de respetar un gran número de fincas existentes.

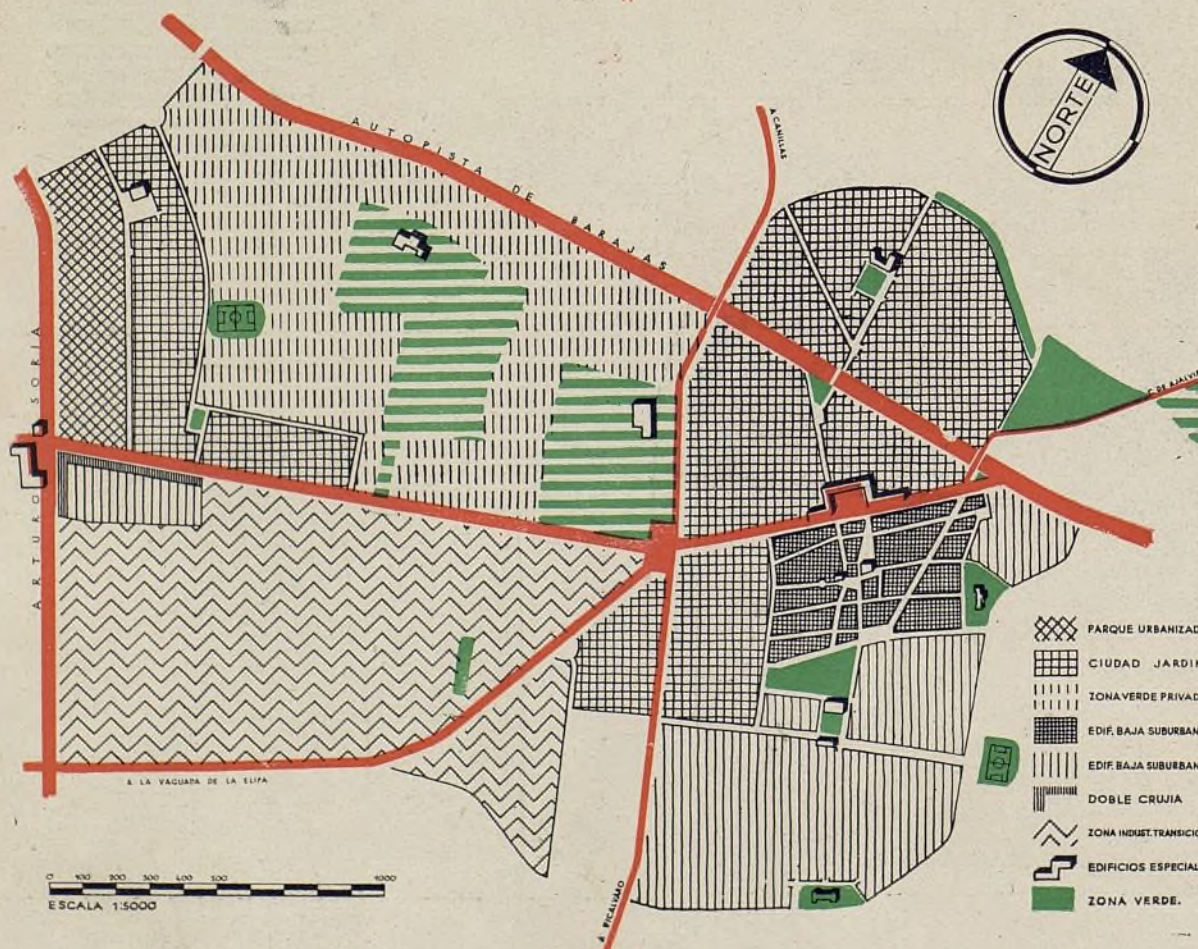
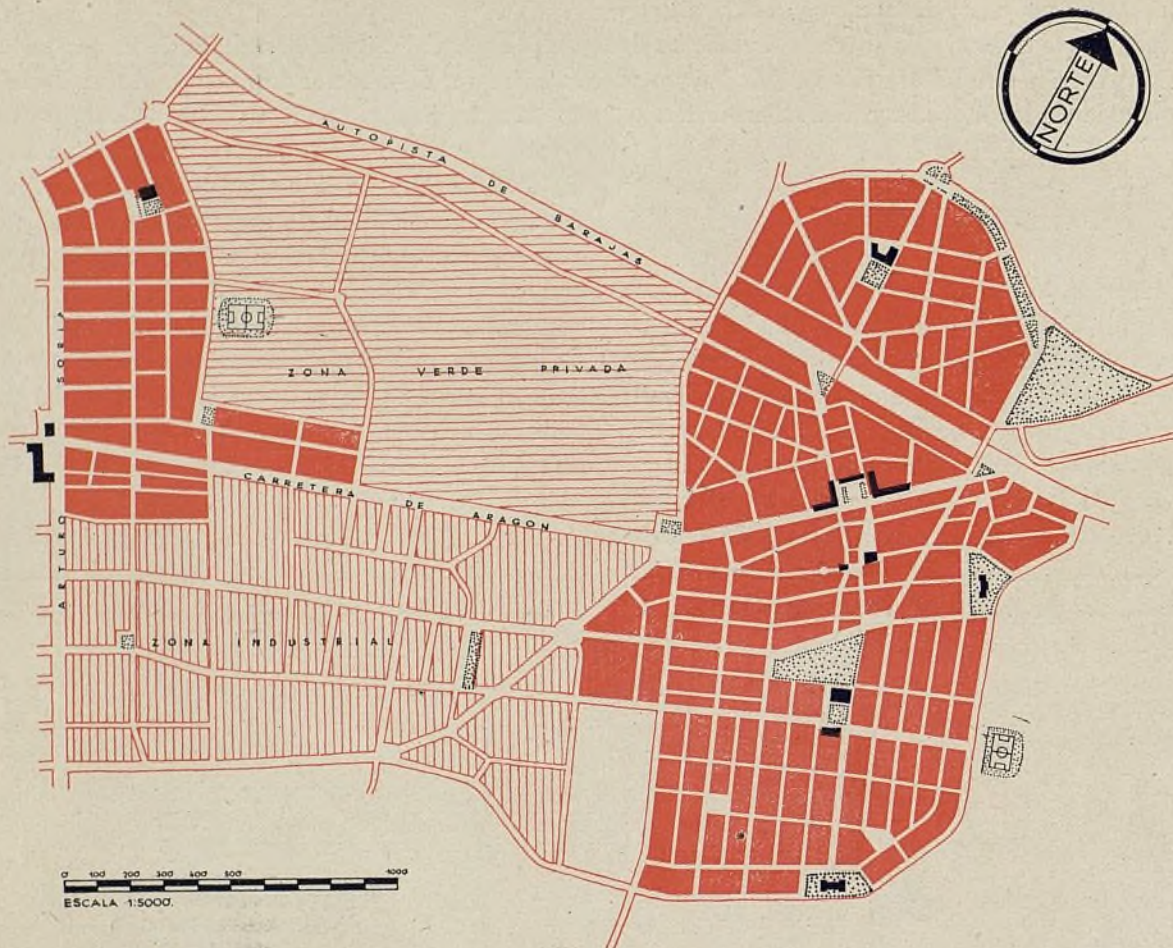
#### ZONIFICACIÓN.

La zona delimitada se subdivide en cuatro subzonas: la primera, de carácter industrial, al Sur de la carretera de Aragón y entre la vía de Arturo Soria y carretera de Vicálvaro. Esta zona industrial tendrá gran importancia en el desarrollo de la ciudad por su situación estratégica, dada la facilidad de acceso a la misma y el quedar emparedada entre barrios residenciales de carácter popular.

Al Este de la zona industrial y al Sur de la carretera de Aragón se proyecta un núcleo importante de edificación intensiva baja, como ampliación del núcleo del poblado existente y pensando en que albergue una gran parte de la población obrera que preste sus servicios en la zona industrial.

Al Norte de la carretera de Aragón y a ambos lados de la autopista de Barajas se establece un núcleo importante de edificación aislada de tipo de Ciudad Jardín, respetan-





do la mayor parte de las edificaciones ya existentes e igualmente los trazados de calle, salvo en la zona de influencia de la vía de Barajas, donde se obliga a unas expropiaciones indispensables para el trazado de la misma.

Al Este de la avenida de Arturo Soria y Norte de la carretera de Aragón se ordena la zona de influencia de la Ciudad Lineal con edificación aislada dentro de las Ordenanzas 14-B y 15-A, y, por último, al Norte de la carretera de Aragón y entre ésta y la autopista de Barajas se establece la zona de grandes fincas con arreglo a la Ordenanza 16.

#### RED VIARIA.

Las vías principales que se proyectan son las siguientes: la referida autopista de Barajas al Norte del sector; la carretera de Aragón existente, que se rectifica en su ancho hasta 40 m. y en su tramo central con objeto de establecer una zona arbolada y una vía auxiliar para el servicio de la zona industrial; la carretera de Vicálvaro, que se prolonga hacia el Norte desde su encuentro con la de Aragón como iniciación de la vía de circunvalación de poblados que forma parte del Plan General; la vía límite al Sur del núcleo que, partiendo de la carretera del Cementerio, envuelve el barrio de Bilbao, atraviesa la Ciudad Lineal, desdoblándose a continuación en dos: una que con carácter de vía diagonal termina en el encuentro de la carretera de Vicálvaro y la de Aragón, y un segundo ramal delimitado por el Sur del poblado de Canillejas hasta su encuentro con la autopista de Barajas. Por último, la vía de prolongación de la que atraviesa el barrio de La Elipa por la vaguada y pasando bajo el puente de la carretera de Vicálvaro atraviesa el barrio de Bilbao y da lugar al eje principal del núcleo industrial y continúa atravesando el poblado actual de Canillejas hasta el empalme con la carretera de Ajalvir. El resto de las vías proyectadas de carácter secundario tiene la función principal de reparcelar debidamente los núcleos proyectados y se ha seguido un criterio totalmente realista en su trazado, respetando la mayoría de las existentes.

#### ESPACIOS LIBRES.

El proyecto comprende una serie de espacios libres con distintas finalidades. Por una parte, las zonas arboladas que se establecen a lo largo de algunas vías, entre ellas la de la carretera de Aragón en su tramo central, con la finalidad de separar la zona de grandes fincas con la industrial, los espacios libres que se establecen al Norte de la autopista de Barajas como zonas de repoblación forestal, protegiendo la referida vía y dando más amenidad al paisaje, y con la misma finalidad se crea

otra zona verde al Sur de la vía límite, aprovechando las laderas de una de las vaguadas principales. Al Este del núcleo se establecen dos zonas verdes que dan motivo a la instalación de campos deportivos y de parques públicos, y en el interior de todo el sector, aparte de los pequeños jardines que se establecen en todas las plazas, se crea un parque alrededor del Cementerio de Vicálvaro, como zona de protección.

#### BARRIOS Y CENTROS.

Dentro de la red arterial definida se establece una diferenciación en barrios, en cada uno de los cuales se crea su centro en forma de plaza para dar lugar al emplazamiento de los edificios necesarios (Parroquia, Mercados, Grupos escolares). En líneas generales, se establecen dos barrios al Este de la Ciudad Lineal y Sur de la de Barajas, otros dos al Este de la carretera de Vicálvaro y Sur de la de Aragón como ampliación del poblado de Canillejas y otros dos al Norte de la carretera de Aragón y a ambos lados de la autopista de Barajas.

#### AUTOPISTA DE BARAJAS.

Este nuevo acceso a Madrid requiere un cuidado especial en la edificación que pueda surgir con vistas a la misma. A estos efectos, y partiendo del proyecto redactado por Obras Públicas, que implica un estudio a diferente nivel de las vías transversales, se ha procurado que en la mayor parte de la vía no exista edificación más que en la zona Sur y a base principalmente de grandes fincas que presenten abundantes masas arboladas. Al Norte de la vía se prohíbe totalmente la edificación de ningún género, estableciendo las zonas convenientes de repoblación forestal para protección y mejor aspecto del paisaje.

#### FERROCARRIL.

El ferrocarril de circunvalación afecta muy parcialmente al núcleo proyectado, habiéndose prohibido toda edificación al NE. de la nueva vía ferroviaria y creándose en el lugar conveniente la zona ferroviaria con vistas al emplazamiento de la estación.

#### ORDENANZAS.

Como consecuencia de la zonificación estudiada se establece la aplicación de las siguientes Ordenanzas del Plan General de Ordenación:

La Ordenanza de Parque Urbanizado (15-A) en la

zona de influencia de la Ciudad Lineal, hasta la vía límite oriental.

La Ordenanza de Ciudad Jardín (14-B) para el resto de las zonas de Ciudad Jardín proyectadas, tanto en las proximidades de la Ciudad Lineal y autopista como en las situadas al Este del sector y Norte de la carretera de Aragón, que queda dividida por el paso de la referida autopista.

La Ordenanza de edificación baja suburbana en su variante 12-A, de edificación de fondo con patios interiores, se aplica al propio poblado de Canillejas y su zona de influencia, y la misma Ordenanza en su variante 12-B, de edificación de doble crujía, para la gran ampliación que experimenta el referido núcleo hacia el Sur.

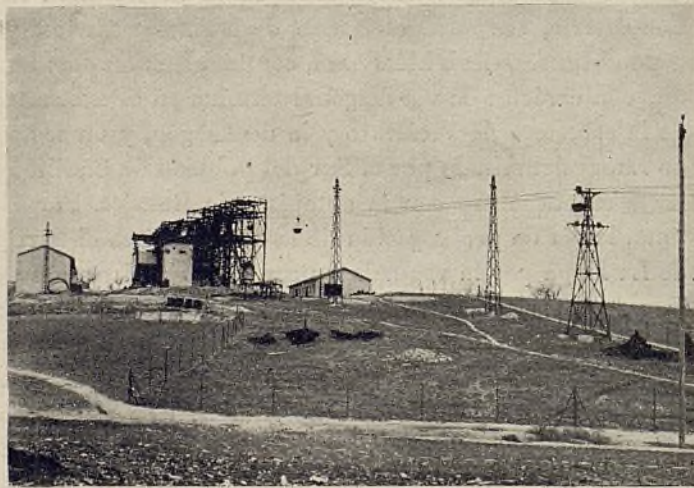
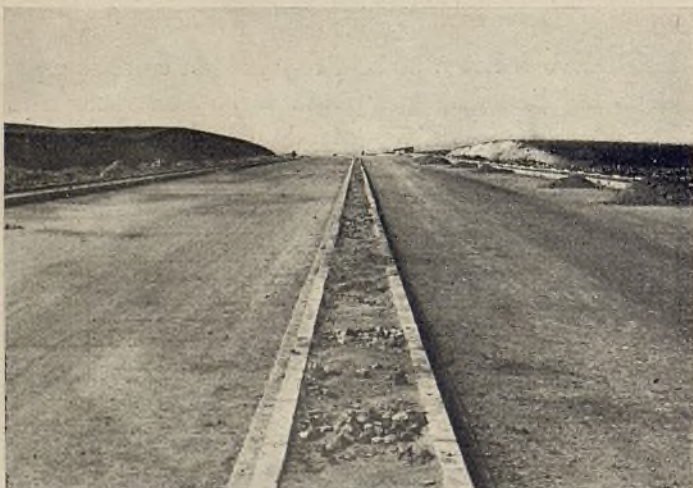
La Ordenanza de edificación restringida en zonas verdes privadas (16) para las grandes fincas que se establecen al Sur de la autopista de Barajas en su parte intermedia y, por último, la Ordenanza de edificación en zona industrial de transición (núm. 20) para toda la zona in-

dustrial situada al Sur de la carretera de Aragón y Este de la Ciudad Lineal.

A las dos plazas importantes del Proyecto, la primera en el ángulo que forma la avenida de Arturo Soria con la carretera de Aragón y la situada en la propia carretera de Aragón, en la zona del pueblo de Canillejas, se le aplica la Ordenanza de edificación alta en carreteras (11-B) con objeto de darles mayor realce y por el propio carácter comercial que ambas pueden tener.

El resto de las plazas, aunque sujetas a Ordenanza especial, deben ser objeto de protección en cuanto a la composición de las edificaciones que las integran, debiendo redactarse proyectos parciales con previsión de los edificios en cada una de ellas.

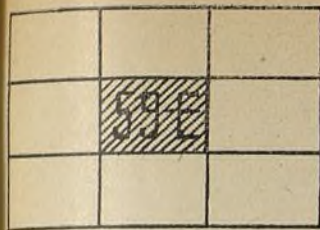
La autopista de Barajas, en todo su desarrollo, deberá ser objeto de una Ordenanza especial que defina las características a que deberán sujetarse las edificaciones y muy especialmente los cerramientos para lograr darle la debida categoría.



40-E	39-E	38-E
50-E	49-E	48-E
60-E	59-E	58-E



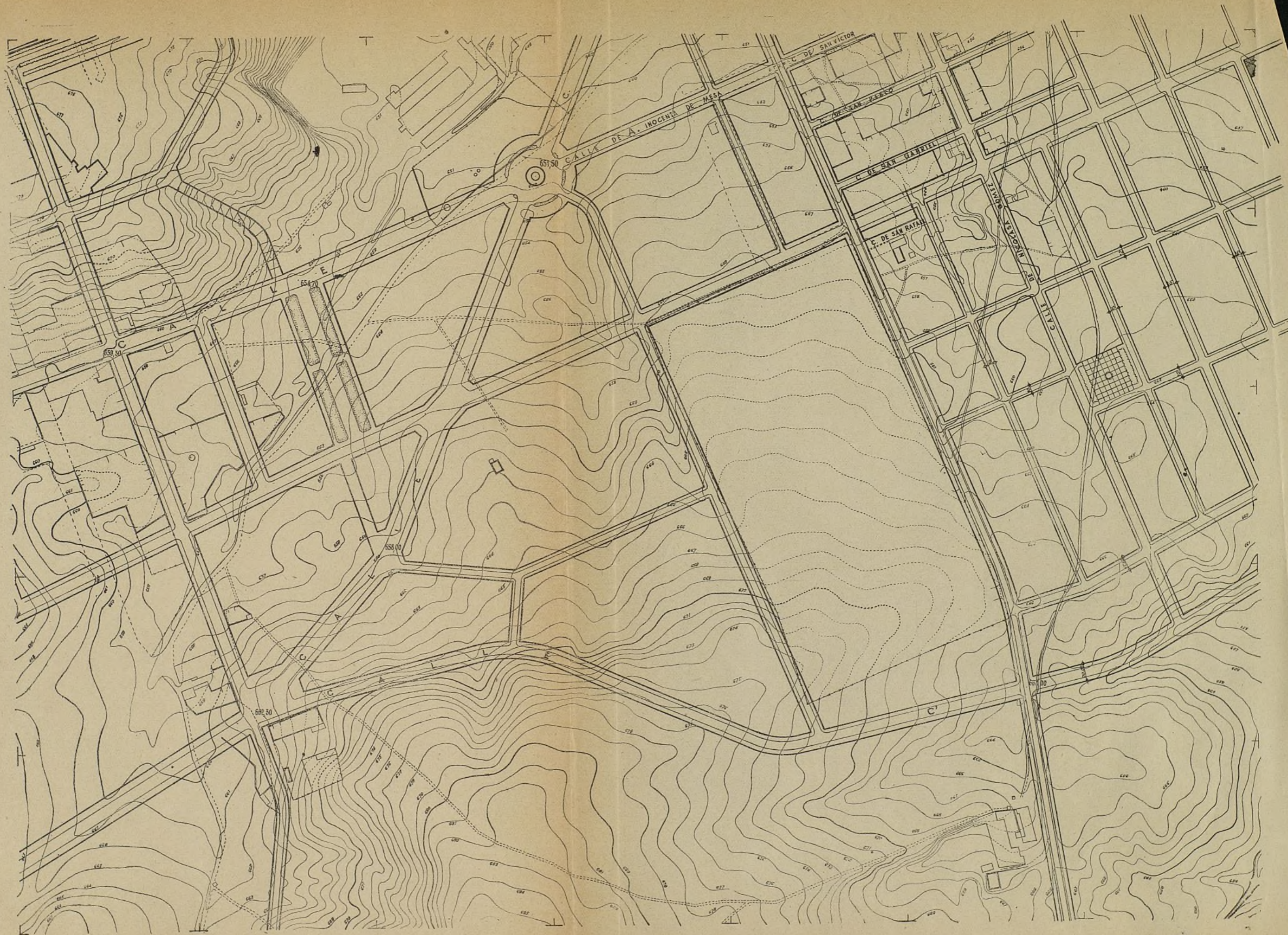
Ayuntamiento de Madrid



[illegible]

Ayuntamiento de Madrid

50	50-E	49-E
60	60-E	50-E
70	70-E	69-E



39	40	
49	50	
59	60	



Ayuntamiento de Madrid

59	60	
69	70	
79	80	



# COMISION DE URBANISMO DE MADRID

## INDICE DE LOS ACUERDOS ADOPTADOS EN LAS SESIONES CELEBRADAS DURANTE LOS MESES DE ABRIL, MAYO, JUNIO Y JULIO DE 1948

### MES DE ABRIL

*Sesión celebrada el día 7.*

86. Aprobar el acta de la sesión anterior, celebrada el día 17 de marzo último.
87. Que por la Dirección Técnica se proponga el solar que haya de cederse a Educación Nacional en compensación del que se ha solicitado, propiedad de este Departamento, situado en el Sector de La Ventilla.
88. Aprobar definitivamente el proyecto de expropiaciones para realizar la primera fase del proyecto de urbanización y saneamiento del suburbio situado en el Sector Norte de La Ventilla, expropiaciones que ascienden a 4.257.229,62 pesetas.
89. Aprobar definitivamente el proyecto de expropiaciones para llevar a cabo la construcción de viviendas unifamiliares en el suburbio de La Ventilla, que asciende a 138.983,89 pesetas.
90. Quedar enterada de la comunicación de la Urbanizadora Vasco-Central, S. A., relativa a la publicidad efectuada por dicha Sociedad para la venta de parcelas y chalets en la Ciudad Satélite La Florida.
91. Conceder la autorización solicitada por D. Ignacio Fernández Huete para construir una nave con una planta superior en fachada en la calle de Antonio Folgueras (Vallecas), y llevar a cabo la rectificación correspondiente del Plan General.
92. Acceder a lo solicitado por D. Félix Belinchón, suprimiendo la calle proyectada en el Plan General de Ordenación, que afecta al solar de su propiedad, sito en la calle de Meneses, núm. 20, y conservar la transversal existente.
93. Rectificar el trazado de la calle proyectada en el Plan General, donde se ha construido por el Ministerio de Trabajo una edificación para Escuela Nacional Sindicalista de Capacitación Social, estableciéndola como prolongación de la calle de la Villa, y aprobar el plano en que se señalan los límites de la parcela propiedad de dicho Departamento.

94. Que por el Vocal representante de Obras Públicas, Sr. Escario, se realice una gestión en aquel Ministerio, para poder resolver el expediente promovido por la Dirección de la Guardia Civil, en relación con la finca denominada "El Alba", situada en las Cuarenta Fanegas.

95. Solicitar el dictamen de la Dirección de Arquitectura Municipal y del Ayuntamiento de Madrid en el expediente promovido por D. Juan Ramón Angulo González, que solicita autorización para edificar en solar situado en la calle de Almansa, núm. 70.

96. Informar favorablemente al Ayuntamiento de Madrid la aprobación del proyecto de edificación presentado por D. Gabriel Fernández Moreno para construcción de una casa en el Paseo de Rosales, núm. 98 c/v a la calle de Ecija.

97. Aprobar la numeración de manzanas que señala el orden más conveniente para el desarrollo de la urbanización y consiguiente edificación en el polígono A del Sector de la prolongación de la Avenida del Generalísimo, conforme a lo establecido en el Decreto de 13 de febrero del presente año.

98. Declarar de interés inmediato para su urbanización y edificación las manzanas números uno y dos del Polígono A del Sector de la Prolongación de la Avenida del Generalísimo, teniendo en cuenta las circunstancias requeridas por el artículo 6.º del Decreto de 13 de febrero de 1948.

99. Adjudicar a la Empresa Constructora Termac, S. A., las obras de construcción del bloque de viviendas del Sector NE. de Cuatro Caminos, por un importe de pesetas 5.978.815,24, con un plazo de dieciséis meses, quedando obligada al cumplimiento de los demás compromisos y condiciones que se fijan.

*Sesión celebrada el día 14.*

100. Aprobar el acta de la sesión anterior.

101. Denegar el permiso solicitado por la Sociedad Lonjas y Mercados para construir con altura de cinco plantas en el solar sito en la Avenida de José Antonio, núm. 7 (Vallecas).

102. Aprobar la rectificación de las alineaciones interiores correspondientes a la manzana comprendida entre las calles de García Morato, Luchana, Covarrubias y Manuel Cortina, en el expediente incoado por D. Silvino Garrido.

103. Desestimar la petición de D. Gonzalo López de Ceballos y Ulloa, que solicita la supresión del patio de manzana de un solar situado en la calle de Andrés de la Cuerda, significándole que puede edificar naves de una planta en la parte correspondiente a dicho patio y edificación de altura en el resto del solar.

104. Acceder a lo solicitado por D. Enrique Domínguez Fernández, Gerente de Arrabal Magda, S. L., que proyecta construir viviendas en terrenos situados entre la Cuesta del Sagrado Corazón y el Camino de Canillas, sustituyendo la Subzona B de la Ordenanza de Ciudad Jardín núm. 14 por la Subzona A de dicha Ordenanza.

105. Que por la Dirección Técnica se realice una visita de inspección al término municipal de Barajas, al objeto de levantar el plano correspondiente y redactar un informe que permita llevar a cabo el estudio para la ordenación de aquel término de acuerdo con todos los organismos oficiales interesados.

106. Que por la Dirección Técnica se redacte el pliego de condiciones y bases que puedan servir para anunciar la subasta de las manzanas urbanizadas por la Comisaría, que solicita la Inmobiliaria Vasco-Central, S. A., en la carretera de Aragón, Sector de La Quintana.

*Sesión celebrada el día 21.*

107. Aprobar el acta de la sesión anterior.

108. Autorizar a D.<sup>a</sup> Trinidad Gutiérrez González para construir una nave y viviendas en la calle de Isidra Ximénez (Barrio de Usera), pudiendo utilizar el sesenta por ciento de la parcela como patio de manzana.

109. Autorizar a D. Gerardo Rueda para construir dos viviendas y dos naves en la calle de Uceda, núm. 50 (Vallecas), pudiendo utilizar el sesenta por ciento de la parcela como patio de manzana.

110. Trasladar al Ayuntamiento de Madrid la comunicación de la Fiscalía Superior de la Vivienda, solicitando determinados datos en relación con el edificio proyectado por la Inmobiliaria Metropolitana en la Plaza de España.

111. Autorizar a D. Eduardo Lagarde y demás propietarios del solar situado en la calle de José Antonio c/v a la de Manuel Fernández (Chamartín de la Rosa), para redactar el oportuno proyecto de construcción, sustituyendo la planta resultante de la aplicación de la Ordenanza 13-B por otra de forma rectangular.

112. Ceder a D. Manuel Fernández Valcárcel los materiales de derribo de la finca que le fué expropiada en el suburbio de La Ventilla, calle del Vertedero, núm. 20, a condición de desalojar la nueva vivienda que le ha sido concedida, en un plazo de seis meses.

113. Autorizar al Sr. Comisario Presidente para resolver los casos que puedan presentarse análogos al acuerdo anterior, en la misma forma.

114. Aprobar el proyecto parcial núm. 1 de la Ciudad Satélite La Florida presentado por Urbanizadora Vasco-Central, S. A., a excepción de los trazados de la plaza principal y los empalmes con la carretera de La Coruña, que deberán ser estudiados nuevamente, de acuerdo con la Jefatura de Obras Públicas y la Dirección Técnica. Aceptar como solución provisional el abastecimiento de agua por medio de pozos, comprobándose la suficiencia de su caudal, mediante aforo realizado con intervención del personal de la Dirección Técnica.

115. Comunicar al Ayuntamiento de Chamartín de la Rosa, en relación con las obras sin licencia ejecutadas por D. Andrés Cuéllar y D. Doroteo Mayo en las calles de Hernán Cortés, núm. 3, y Marqués de Viana c/v a Ferreluz, respectivamente, que debe ordenar la suspensión total de las obras, en caso de que no hayan sido terminadas, y remitir los expedientes con un informe del Arquitecto municipal y un ejemplar de las Ordenanzas municipales en vigor.

116. Comunicar al Ayuntamiento de Chamartín de la Rosa, en relación con las obras sin licencia ejecutadas por D. Mamerto Arranz en la calle de San Roque, núm. 34, que debe reiterar del interesado la presentación del proyecto correspondiente, y en caso de no ser atendido este requerimiento lo comunique a la Comisaría para proceder en consecuencia.

117. Comunicar al Ayuntamiento de Chamartín de la Rosa, en relación con la construcción de un cobertizo provisional para obreros realizada por D. Enrique Domínguez, sin haber obtenido la previa licencia municipal, que no procede la imposición de multa alguna por tratarse de edificación con una finalidad determinada autorizada por la Comisión de Urbanismo.

## MES DE MAYO

*Sesión del día 5.*

118. Aprobar el acta de la sesión anterior, celebrada el día 21 de abril último.

119. Autorizar a D. Manuel Fernández para edificar en el solar sito en la calle de Los Requena, núm. 52 (Vallecas), un edificio con viviendas y nave industrial.

120. Reiterar al Ayuntamiento de Madrid la comunicación interesando la prohibición de un vertedero en terrenos sitos a la derecha del kilómetro 7 de la carretera del Cementerio de Nuestra Señora de la Almudena, propiedad de D. Pedro Rodríguez.

121. Tomar en consideración las rectificaciones del proyecto de ordenación del sector de la prolongación de la Avenida del General Mola, a consecuencia del estudio efectuado por el Gabinete de Accesos de Ferrocarriles para servicio de la nueva Estación de Chamartín, abriéndose una in-

## MES DE JULIO

*Sesión celebrada el día 14.*

204. Aprobar el acta de la sesión anterior, celebrada el día 30 de junio último.
205. Dejar sobre la Mesa, para nuevo estudio, el expediente promovido por D. Salvador de la Arena Sota, propietario de una parcela sita en la carretera de Chamartín, núm. 21.
206. Dejar sobre la Mesa el expediente promovido por D. Manuel Falcó Escandón, solicitando la aprobación de la parcelación de la finca de su propiedad situada en la Avenida de Eduardo Dato c/v. a las calles de Fortuny, Jenner y Avenida del Generalísimo.
207. Aprobar el proyecto de ordenación del término municipal de Canillejas, aceptando las propuestas de la Dirección Técnica en las reclamaciones presentadas, y solicitar la aprobación del Consejo de Ministros.
208. Quedar enterada del proyecto de urbanización remitido por la Compañía Madrileña de Contratación y Transportes de los terrenos limitados por las calles de Vallehermoso, Fernando el Católico, Magallanes, San Bernardo y Rodríguez San Pedro, y comunicar al Ayuntamiento de Madrid que la Comisión espera conocer su criterio respecto del proyecto de que se trata, antes de adoptar acuerdo sobre el mismo.
209. Solicitar el informe del Ayuntamiento de Madrid en el expediente promovido por D. Luis Hernández Alvaro, relativo al solar situado en la calle de Embajadores entre las de Divino Vallés y Guillermo de Osma.
210. Conceder la autorización solicitada por D. Julián Colindres para construir una nave-almacén en el solar situado en la calle del Olvido c/v. a Dolores Barranco, en el Barrio de Usera.
211. Conceder la autorización solicitada por D. Eladio Arana para construir un edificio de una sola planta en la calle Nueva, núm. 16, del Puente de Vallecas, propiedad de D. Fernando Luengo.
212. Conceder la autorización solicitada por D. Eladio Arana para construir un edificio de una sola planta en la calle de Manuel Nogueiro, núm. 4, del Puente de Vallecas, propiedad de D. Angel Moreno.
213. Quedar enterada de que por el Sr. Ministro de la Gobernación se han aceptado las propuestas de inversión de 1.000.000 de pesetas en el proyecto de expropiación forzosa del suburgio de La Ventilla, Sector Norte, primera fase, que asciende a un total de 4.257.229,62 pesetas.
214. Quedar enterada de que por el Sr. Ministro de la Gobernación se ha aprobado la inversión de 400.000 pesetas en el proyecto de urbanización del Sector de La Quintana, segunda fase, que asciende a un total de 1.314.099,54 pesetas.

215. Quedar enterada de que por el Sr. Ministro de la Gobernación se ha aprobado la inversión del presente año en el proyecto de expropiaciones forzosas en el suburbio de La Ventilla, para la construcción de viviendas unifamiliares que asciende a 138.983,89 pesetas.

216. Quedar enterada de la comunicación del Sr. Delegado del Gobierno en el Canal de Isabel II, accediendo a la segregación de una parcela de su propiedad sita en la prolongación de la Avenida del Generalísimo, y que por la Dirección Técnica se lleve a cabo la gestión oportuna.

217. Autorizar, en principio, la cesión de dos parcelas de terreno en el Sector de La Ventilla, a la Dirección General de Arquitectura para la construcción de viviendas económicas.

*Sesión celebrada el día 21.*

218. Aprobar el acta de la sesión anterior.
219. Hacer constar en actas la satisfacción de la Comisión por haber sido otorgadas las grandes Cruces del Mérito Civil, de la Orden de Cisneros y Medalla de Oro de la Previsión, a los Sres. Prieto-Moreno, Ruiz García y Fernández Hernando, respectivamente.
220. Autorizar a D. Jerónimo Martínez para construir una nave para garaje en solar situado en el Barrio de Doña Carlota.
221. Autorizar a D. Faustino Díaz para edificar una nave-taller en el interior de la parcela de su propiedad, sita en la calle de Don Folrentino, núm. 16.
222. Diferir la resolución de los expedientes promovidos por Azma, S. A., para construir una fábrica e industria metalúrgica en Getafe, hasta que se redacte el proyecto parcial de ordenación de dicho término.
223. Desestimar las reclamaciones presentadas por D. Manuel Parrondo y Parrondo-Mayo contra las expropiaciones de las fincas números 1 y 4 del proyecto del Sector de Pueblo Nuevo y conservar el trazado previsto, llevándose a cabo las expropiaciones correspondientes.
224. Autorizar a la Real Congregación de Arquitectos de Nuestra Señora de Belén para edificar un grupo de doce casas unifamiliares para obreros de la construcción en dos parcelas de terreno del Sector de Pueblo Nuevo, cuya cesión en propiedad se verificará oportunamente al precio mínimo a que resulten los terrenos en esta zona, y que se fijará por la Comisión.
225. Aprobar la rectificación de alineaciones correspondientes a la desviación de la carretera de Extremadura, en los terrenos propiedad de D. José Guasch Moreno, entre la Casa de Campo y la calle del Dante, haciendo la consiguiente rectificación en el Plan General.
226. Desestimar la petición formulada por Inmobiliaria Layetana, S. A., significándole que en la ampliación de la finca número 32 de la calle de Alcalá debe mantenerse el espacio libre interior con las alineaciones señaladas en el

Plan General de Ordenación y suprimirse el segundo ático solicitado.

Sesión celebrada el día 22.

227. Aprobar el acta de la sesión anterior.

228. En el expediente incoado por D.<sup>a</sup> Mercedes Torres, en relación con la finca de su propiedad situada en la calle de Nuestra Señora del Pilar, núm. 36 (Chamartín de la Rosa), que no procede realizar obras de consolidación de estructura en dicha finca, por tratarse de vivienda en condiciones sanitarias deficientes y estar afectada por un espacio destinado a zona verde.

229. Solicitar el informe de la Jefatura Provincial de Obras Públicas en la petición de D. Sabino Manuel Rementería, que solicita autorización para construir hotel en el kilómetro 12,800 de la carretera de Madrid a La Coruña.

230. Dejar sobre la Mesa, para estudio, el expediente promovido por D. Luis Díaz Guerra, solicitando autorización para construir una nave con viviendas en el kilómetro 6 de la carretera de Madrid a Castellón.

231. Devolver al Ayuntamiento de Madrid los expedientes promovidos por diversos particulares para la elevación de segundos áticos en distintas fincas, manifestando que se considera que no se pueden autorizar estos casos en contra de las Ordenanzas municipales, y que se le envían con el fin de que la Corporación resuelva lo procedente, teniendo en cuenta las circunstancias excepcionales que pudieran concurrir en cada caso.

232. Tomar en consideración el proyecto de expropiaciones relativo a los terrenos situados entre el Camino de Canillas, la calle de Santa María y la prolongación de la calle

Norte-Sur, a que se refiere el proyecto de urbanización parcial del Sector del Calero, en término de Canillas, y abrir información pública durante un mes para oír reclamaciones de los afectados por las expropiaciones.

233. Quedar enterada de que por el Sr. Ministro de la Gobernación se ha aprobado el proyecto correspondiente a la construcción del cuarto bloque de treinta viviendas en el suburbio de La Ventilla, cuyas obras se ejecutarán en el presente año, por un importe de 1.833.510,52 pesetas.

234. Quedar enterada de que por el Sr. Ministro de la Gobernación se ha aprobado el proyecto de construcción del quinto bloque de viviendas en el suburbio de La Ventilla, cuyas obras se ejecutarán en el presente año, por un importe de 1.370.246,78 pesetas.

235. Aprobar el balance de situación de fondos correspondiente al segundo trimestre, cerrado al 30 de junio próximo pasado.

236. Conceder un voto de confianza a la Presidencia para que gestione que el proyecto de abastecimiento de agua de la Colonia de los Almendrales se pague con cargo al Fondo de Protección Benéfico-Social.

237. Que por la Sección Jurídica se informe si es obligación de la Comisaría realizar la modificación del tendido de una línea de alta tensión de la Unión Eléctrica Madrileña, que se precisa llevar a cabo en uno de los suburbios a consecuencia de las obras de la Comisaría.

238. Rectificar el acuerdo adoptado en sesión del 14 del actual, facultando a la Presidencia para que decida el emplazamiento de los dos grupos de viviendas económicas que proyecta construir la Dirección General de Arquitectura en el sector que se considere más conveniente.



formación pública para oír reclamaciones de los interesados.

122. Tomar en consideración el proyecto parcial de ordenación del término municipal de Canillejas y someterlo a información pública durante treinta días para conocimiento del Ayuntamiento y de los interesados a que afecte.
123. Denegar la autorización solicitada por D. Emilio Gómez Ugalde, en nombre de Cerámica de Aravaca, S. A., para instalar una fábrica de ladrillos en el término municipal de Aravaca.
124. Pasar a estudio de la Sección Jurídica las Bases propuestas por la Dirección Técnica para subastar los solares resultantes en la manzana de la Plaza en el Sector de La Quintana.
125. Aprobar provisionalmente el proyecto de expropiaciones necesarias para realizar la urbanización del Sector de Pueblo Nuevo, término de Canillas, en su segunda fase, por un presupuesto total de 1.175.516,25 pesetas, y exponerlo al público por término de quince días.
126. Aprobar provisionalmente el proyecto de expropiaciones formulado para ejecución del proyecto completo de urbanización del Sector de La Quintana, término de Canillas, por un importe total de 1.314.099,54 pesetas, y exponerlo al público por término de quince días.
127. Solicitar el informe del Arquitecto Jefe de la Sección de Obras de esta Comisaría, antes de resolver sobre la forma de ejecución de los proyectos cuarto y quinto bloques de viviendas en el suburbio de La Ventilla.
128. Autorizar al Sr. Comisario General para suscribir los correspondientes contratos de arrendamiento de los bloques de viviendas construidos en La Ventilla.
129. Trasladar a la Dirección Técnica, para su estudio, los ruegos de los Vocales Sres. Tourné y Blein, en relación con la estación de gasolina sita en Puerta de Hierro.

#### *Sesión del día 12.*

130. Aprobar el acta de la sesión anterior.
131. Solicitar informe del Ayuntamiento de Chamartín de la Rosa sobre el expediente promovido por D.<sup>a</sup> Mercedes Torres González, relativo a la finca de su propiedad sita en la calle de Nuestra Señora del Pilar, núm. 36 (Tetuán de las Victorias).
132. Conceder la autorización solicitada por D. José Ramón Caso, como Consejero Delegado de Playa de Madrid, S. A., para reconstruir los locales e instalaciones deportivas, debiendo realizarse estas simultáneamente con la construcción del nuevo acceso.
133. Que por la Dirección Técnica se amplíe su informe relativo a la petición de D. Miguel Martínez Martínez solicitando autorización para reconstruir un hotel sito en el Paseo de Rosales, núm. 72.

134. Significar a D.<sup>a</sup> Maria Fedriani Martín-Esperanza que no se puede acceder a la modificación del proyecto parcial de la prolongación de la Avenida del General Mola, que solicita, y que se interesará el Ayuntamiento de Madrid la expropiación en momento oportuno de la parte de solar de su propiedad sito en la calle de Gabriel Lobo.

135. Solicitar de la Dirección de la Campsa remita con urgencia el proyecto de estación de gasolina en Puerta de Hierro, para su estudio.

136. En el expediente que remite el Ayuntamiento de Madrid, incoado por la Inmobiliaria Bancaya, S. A., para construcción de un bloque de viviendas en la Avenida del Aeropuerto de Barajas, informar que se puede autorizar el fondo de edificación de 22 metros en lugar de los 20 señalados en el Plan General, pero en cuanto al volumen, deberán atenerse a los 20 metros fijados, cumpliendo en todo lo demás lo acordado por la Comisión.

137. Que por la Dirección Técnica se amplíe el informe redactado sobre la instancia presentada por D. Miguel Leyúñ, en relación con la cesión de terrenos de su propiedad, sitos en el Sector de La Elipa.

138. Aprobar las alineaciones del proyecto parcial correspondiente en lo que afecta a la finca núm. 22 de la Carretera de Vicálvaro, y remitir el expediente al Ayuntamiento de Madrid para que sea practicada nuevamente la correspondiente tira de cuerda.

139. Pasar nuevamente a la Dirección Técnica, para ampliación de su informe, el expediente promovido por D. José Torán Peláez, en nombre de Construcciones Civiles, S. A., en relación con la finca núm. 23 de la calle de Fernando VI.

140. Aprobar los proyectos para la construcción del cuarto y quinto grupo de viviendas en el solar de La Ventilla, el primero por un importe de 1.833.973,20 pesetas, y el segundo con un presupuesto de 1.393.724,15 pesetas, ejecutándose las obras por administración directa.

#### *Sesión del día 19.*

141. Aprobar el acta de la sesión anterior.
142. Aprobar la modificación del trazado de la calle de la Cuesta del Zarzal (Chamartín de la Rosa), solicitada por D. Javier Barroso, en representación de la Fundación de los Condes del Val.
143. En el expediente promovido por D.<sup>a</sup> Josefina Serrano de la Iglesia solicitando autorización para edificar en un solar situado en la Carretera del Pardo, núm. 27, que por la Dirección Técnica se informe sobre la conveniencia de llevar a cabo la expropiación de dicha finca, por cuenta de la Comisión de Urbanismo, sin perjuicio de solicitar del Ayuntamiento comunique si le interesaría adquirir estos terrenos para una instalación deportiva municipal.
144. Pasar nuevamente a la Dirección Técnica, para que realice una información detallada sobre el problema que se plan-

cial de la Plaza del Hotel del Negro, en el Sector de La Ventilla, en su parte relativa al movimiento de tierras, comprendiendo expropiaciones por un importe de pesetas 4.315.730,72, que será expuesto al público para oír reclamaciones de los interesados.

183. Aprobar el proyecto de reforma y ampliación de las viviendas incluidas en el proyecto de urbanización parcial del suburbio de La Ventilla, por un importe total de pesetas 531.307,73, y solicitar del Sr. Ministro de la Gobernación su aprobación definitiva y su ejecución por administración o destajos parciales.
184. Aprobar el proyecto reformado de los bloques de viviendas incluidas en el proyecto de urbanización de Pueblo Nuevo (Canillas), por su importe de 1.009.739,13 pesetas, y solicitar del Sr. Ministro de la Gobernación le preste su aprobación definitiva y su ejecución por administración o destajos parciales.
185. Aprobar el proyecto de enlace de la Avenida de la Ciudad Universitaria con la Plaza de la Moncloa (solución segunda), con la advertencia de que el edificio público que se proyecta en dicha plaza ha de ser sometido a conocimiento de la Comisión de Urbanismo.
186. Aprobar la alineación de la calle del Conde de Vilches en la parte correspondiente a la plaza que se forma en el encuentro con la calle de Erasó, introduciendo una ligera rectificación en el Plan General, accediendo a lo solicitado por D. Félix Durán Jiménez, propietario de la finca número 48 de la calle de Erasó.
187. Trasladar al Ayuntamiento de Madrid la petición de don Justo González Duarte, solicitando se proceda a urbanizar la calle de Sánchez Pacheco, donde proyecta construir doce casas con viviendas.
188. Solicitar el informe del Ayuntamiento de Madrid en la petición formulada por D. Luis Levisón Arroyo y D. Manuel Faltré Segovia solicitando la supresión de la plaza proyectada en el encuentro de las calles de Julián Rabadano y Paseo del Molino, en la prolongación de la de Embajadores.
189. Establecer una ligera modificación de alineaciones del proyecto parcial de la Avenida del Generalísimo, manteniendo el trozo de la calle suprimida de Asunción Castells, correspondiente a la fachada de la finca propiedad de D. José Morán Luna.
190. Conceder la autorización solicitada por D. Florencio Arana Angulo para reconstruir la finca situada en el kilómetro cinco de la Carretera de Extremadura, con la condición de que sean decoradas las medianerías que han de quedar al descubierto.
191. Aprobar la rectificación de algunas alineaciones del proyecto de ordenación del Sector de la prolongación de la Avenida del General Mola, a la que se dará la tramitación correspondiente.
192. Significar al Ayuntamiento de Madrid que la Comisión no estima aceptable la aprobación del proyecto de Ordenan-

za para la construcción de segundos áticos, teniendo en cuenta las razones aducidas por la Dirección Técnica y por estar pendientes de aprobación las Ordenanzas Generales de la Edificación.

*Sesión celebrada el día 30.*

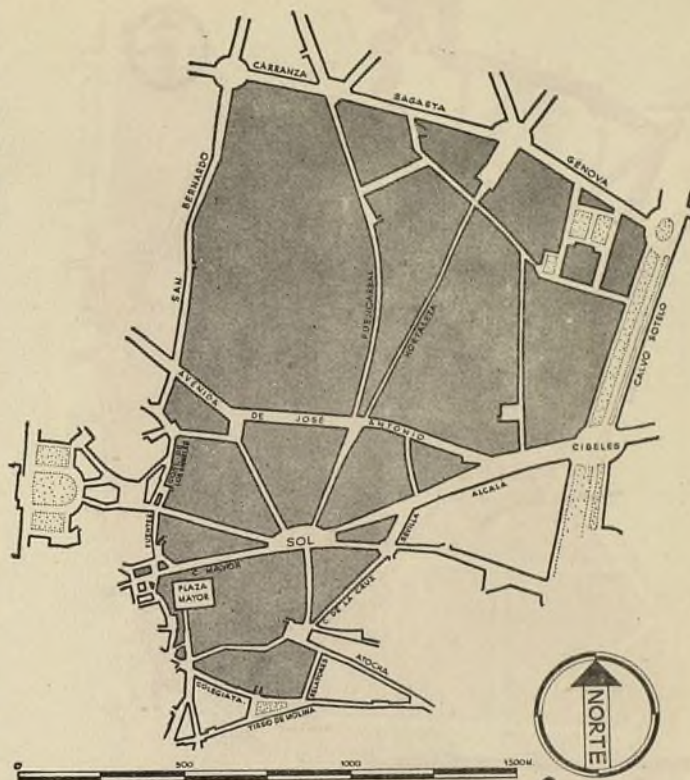
193. Aprobar el acta de la sesión anterior.
194. Que por la Dirección Técnica se redacte el Plan parcial de ordenación del término municipal de Getafe, una vez terminados los trabajos que actualmente tiene dicha Oficina pendientes de ejecución.
195. Rectificar las alineaciones interiores y exteriores de la manzana en que se halla situada la finca número 8 de la calle de Villamil, propiedad de D.<sup>a</sup> Catalina Pastells Peñuelas, y exponer al público dicha modificación para que puedan formularse reclamaciones.
196. Que por la Dirección Técnica se lleven a cabo nuevos aforos del caudal de agua existente para el abastecimiento del establecimiento industrial que trata de instalar D. Santiago Rocamora Moratónas en el kilómetro 5 de la Carretera de Toledo.
197. Autorizar a D. Eladio Arana Angulo para construir una vivienda de una planta con nave interior en la calle de Francisco Laguna (Vallecas), con arreglo a la Ordenanza 12-B, Edificación Baja Suburbana de doble crujía.
198. Autorizar a D.<sup>a</sup> Emérita Aceves Cabreja para construir un almacén en planta baja con viviendas en fachada en la planta superior, con arreglo a la Ordenanza de Edificación Baja Suburbana de doble crujía (12-B).
199. Conceder la autorización solicitada por el Ayuntamiento de Villaverde para construir una nave-almacén en la calle del Olvido, núm. 37, del Barrio de Usera, con arreglo a la Ordenanza de Edificación Baja Suburbana de doble crujía (12-B).
200. Dejar sobre la Mesa, para estudio, las reclamaciones presentadas durante el período de exposición al público del Plan de ordenación parcial del término municipal de Canillejas.
201. Quedar enterada de la comunicación del Sr. Ministro de la Gobernación aprobando la inversión durante el presente año de dos millones de pesetas en el proyecto de urbanización del Sector de Pueblo Nuevo, con un global importe de cuatro millones quinientos mil trescientas noventa y cuatro pesetas treinta y nueve céntimos, realizándose las obras por administración o concursos destajados.
202. Elevar una petición al Sr. Ministro de la Gobernación con objeto de que la haga llegar al Consejo de Ministros, interesando se activen las obras del acceso de Barajas a Madrid por María de Molina.
203. Conceder la gratificación de una paga por trabajos extraordinarios, con cargo al Presupuesto de la Comisaría, al personal de delineantes, auxiliares, subalternos y de limpieza.

# NOTICIARIO

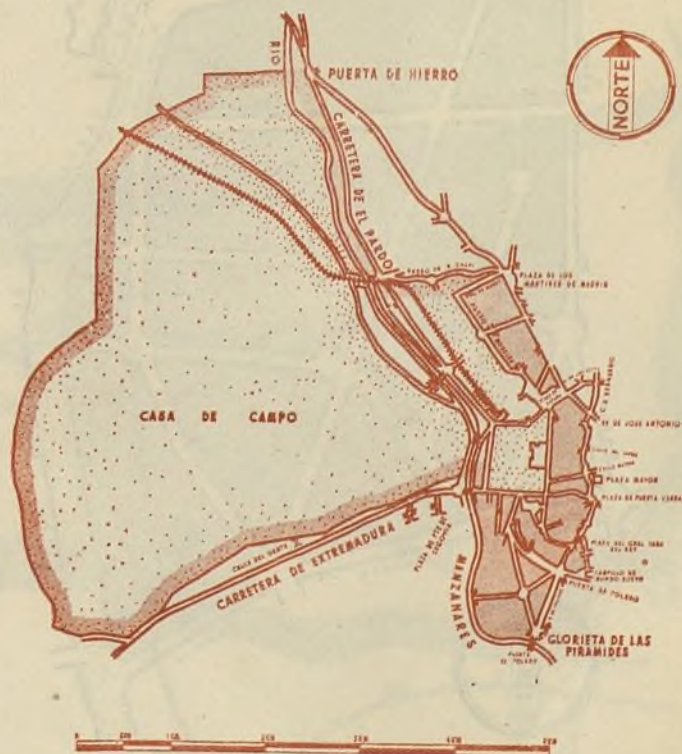
## LA NUEVA ORDENACION URBANA DE MADRID

Publicamos a continuación el callejero de cada uno de los doce distritos en que ha quedado dividido recientemente el término municipal madrileño:

*Distrito número 1. Centro.*—Parte de la plaza de Tirso de Molina, continúa por la calle de la Colegiata a plaza de Segovia Nueva, sigue por la calle de Tintoreros a Puerta Cerrada, calle de Cuchilleros, Cava de San Miguel, cruza la calle Mayor y por la plaza del Comandante Las Morenas, plaza de Herradores, calle de las Fuentes, Costanilla de los Angeles, plaza de Santo Domingo, calle de San Bernardo hasta la glorieta del mismo nombre, sigue por Carranza, glorieta de Bilbao y calle de Sagasta a la plaza de Alonso Martínez, baja a la calle de Génova hasta la plaza de Colón, continúa por el paseo de Recoletos a la plaza de la Cibeles, toma la calle de Alcalá hasta la de Sevilla, continúa por ésta, plaza de Canalejas, calle de la Cruz a la plaza de Jacinto Benavente, tuerce por la calle de Atocha, baja por Relatores a unirse con su punto de iniciación en la plaza de Tirso de Molina.

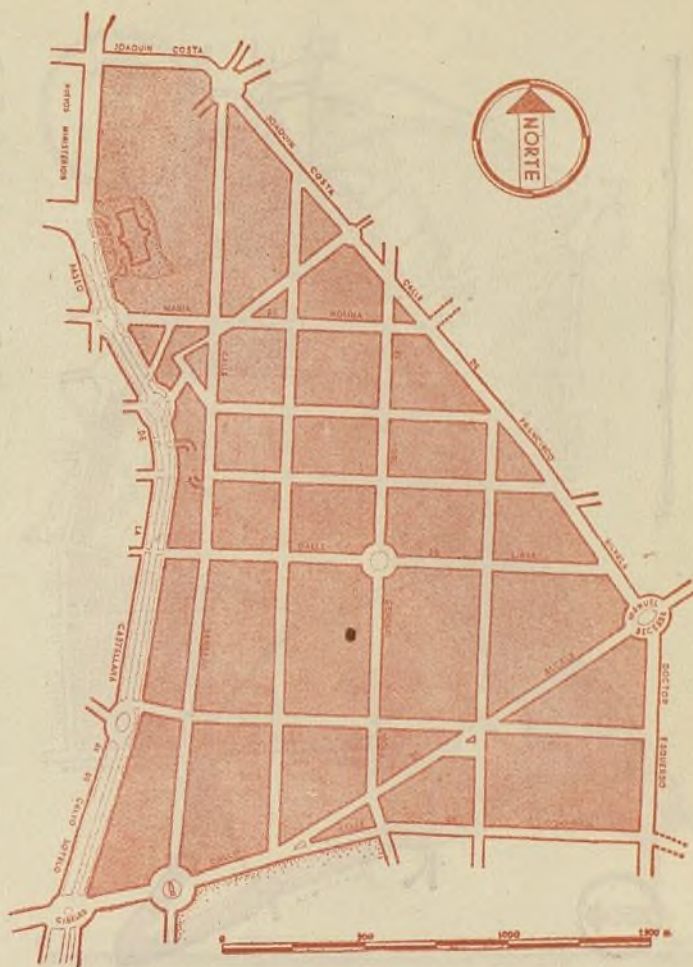


*Distrito núm. 2. Latina-Palacio.*—Parte de la plaza de Santo Domingo, baja por la Costanilla de los Angeles, toma por la calle de las Fuentes, plaza de Herradores, plaza del Comandante Las Morenas a la calle Mayor, continúa por la Cava de San Miguel, calle de Cuchilleros, Puerta Cerrada, Tintoreros, plaza de Segovia Nueva, baja por Toledo, toma por la calle de López Silva, plaza del General Vara del Rey, calle de Carlos Arniches, Campillo de Mundo Nuevo, Ronda de Toledo a la glorieta de la Puerta de Toledo, baja por la calle de Toledo, glorieta de las Pirámides, y, pasando por el Puente de Toledo, sube por la margen derecha del río Manzanares hasta el Puente de Segovia, pasa la plaza del mismo nombre, toma el paseo de Extremadura y calle del Dante hasta las tapias de la Casa de Campo, bordeando dicho recinto por la línea límite de Madrid, continúa hasta Puerta de Hierro, baja por la carretera del Pardo, sube por el paseo de Ruperto Chapí a la plaza de los Mártires de Madrid, toma la calle de Moret, paseo del Pintor Rosales, plaza del Marqués de Cerralbo, calle de Ferraz, plaza de España, calle de los Reyes a la de San Bernardo, toma la citada calle hasta su unión con el punto de arranque en la plaza de Santo Domingo.

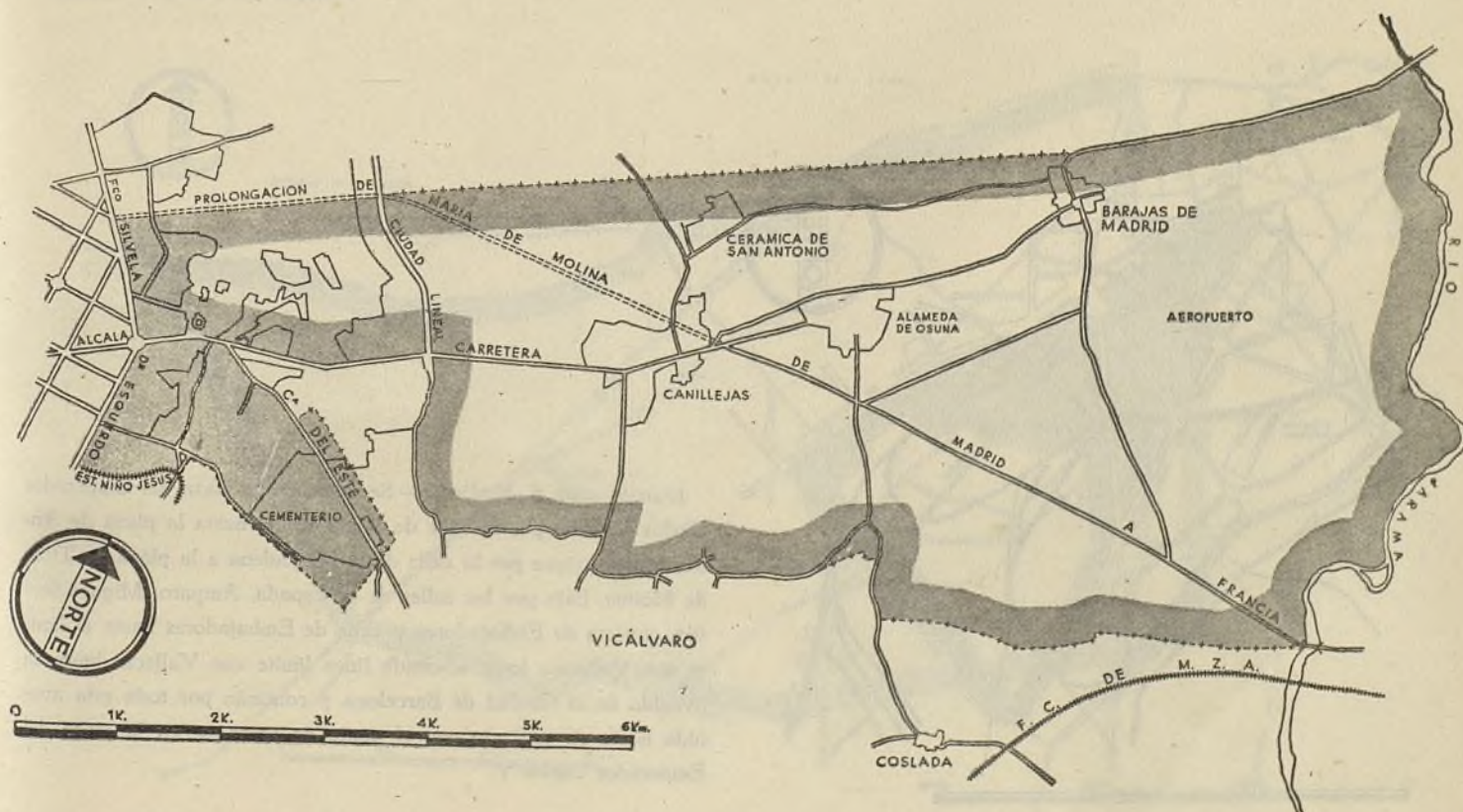


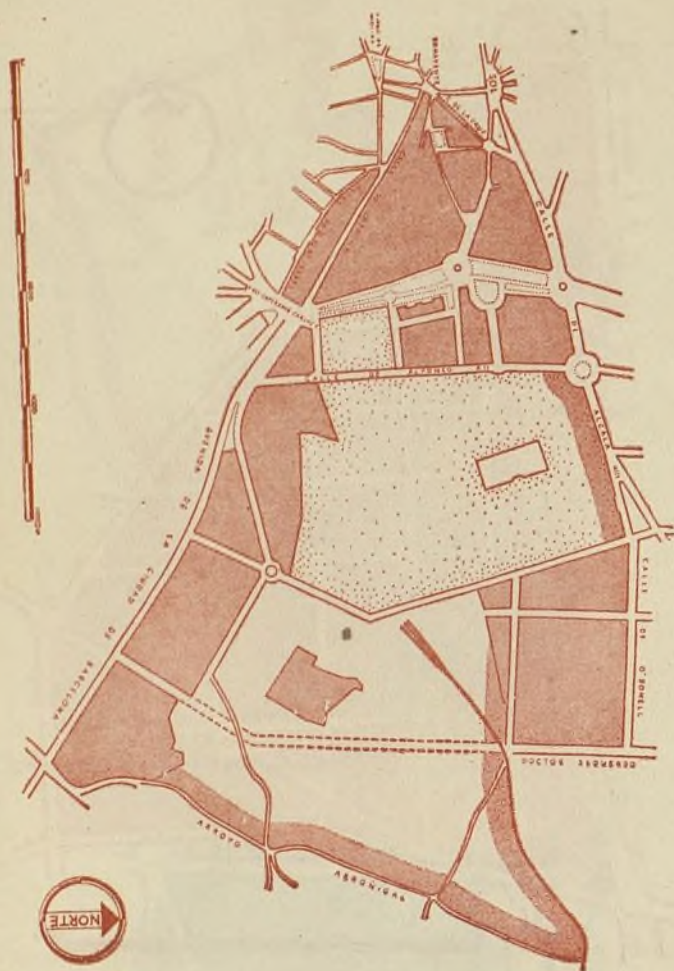


*Distrito núm. 5. Buenavista.*—Parte de la plaza de la Cibeles, sube por el paseo de Recoletos, plaza de Colón, paseo de la Castellana hasta la calle de Joaquín Costa, continuando por dicha calle, plaza de Julio Ruiz de Alda y calle de Francisco Silvela hasta la plaza de Manuel Becerra, baja por la avenida del Doctor Esquerdo hasta la calle de O'Donnell, toma toda esta calle y la de Alcalá hasta el punto de arranque en la plaza de la Cibeles.

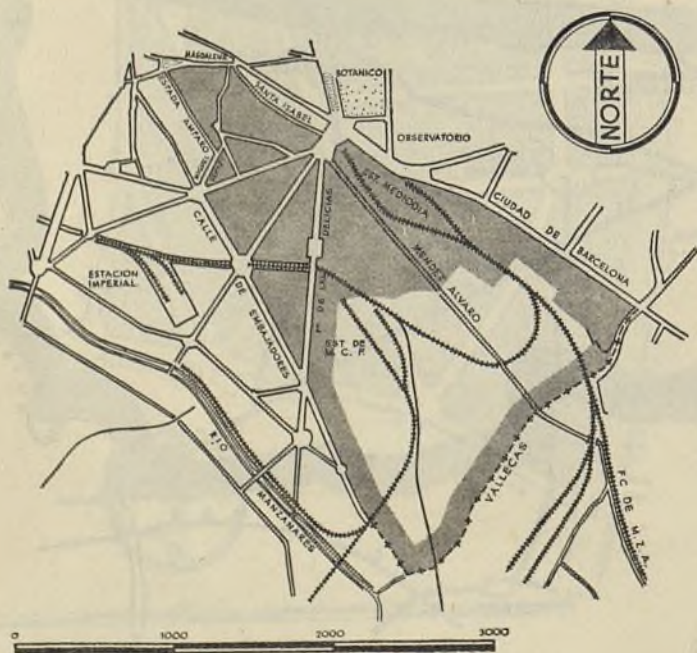


*Distrito núm. 6. Ventas.*—Parte de la plaza de Manuel Becerra, toma la calle de Francisco Silvela, en dirección Norte, hasta la prolongación de la calle de María de Molina, continúa por ésta hasta Barajas, siguiendo en línea recta, por otra línea imaginaria, hasta el límite de Barajas, en el río Jarama; toma en dirección Sur la línea límite indicada hasta la común de Barajas y Coslada, continúa por ella en dirección Oeste hasta la de Barajas con Vicálvaro. Sigue por ella y por la de Canillejas y Canillas con Vicálvaro hasta el límite antiguo de Madrid en la carretera de Aragón, continúa por la carretera del Este y línea límite de la zona de defensa de la Necrópolis, continúa la antigua línea límite de Madrid con Vicálvaro, adentrándose en Madrid por la línea férrea de la estación del Niño Jesús hasta la avenida del Doctor Esquerdo, toma en dirección Norte dicha avenida hasta su contacto con el punto de arranque en la plaza de Manuel Becerra.



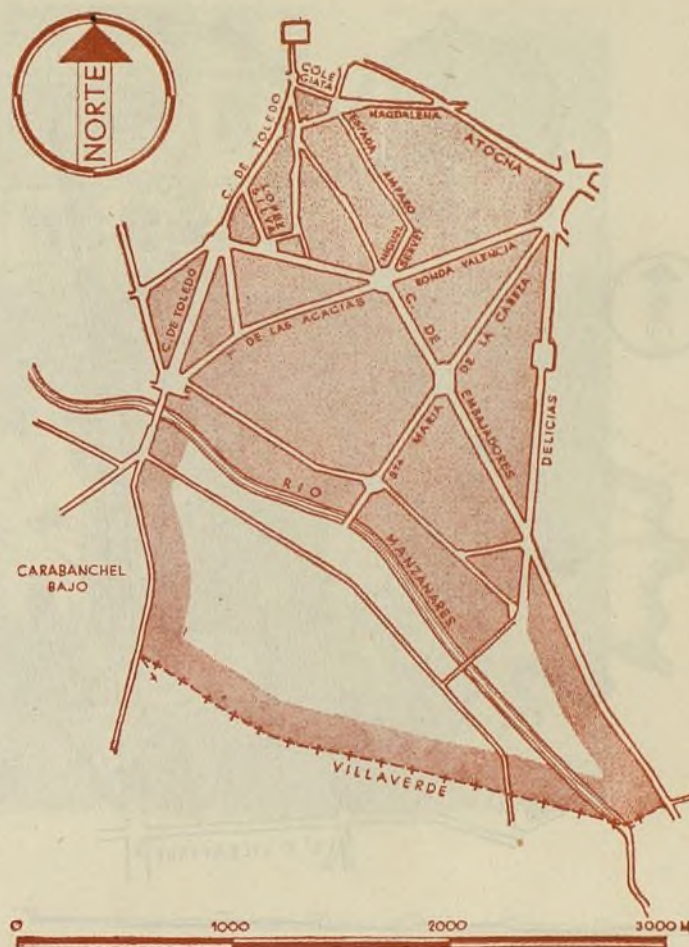


*Distrito núm. 7. Retiro.*—Parte de la plaza del Emperador Carlos V, continúa por la calle de Santa Isabel, plaza de Antón Martín, calle de la Magdalena, Relatores y Atocha, a la plaza de Jacinto Benavente, sigue por la calle de la Cruz, plaza de Canalejas, Sevilla, Alcalá, O'Donnell, hasta la avenida del Doctor Esquerdo, baja por dicha avenida y toma la línea férrea de la estación del Niño Jesús, llegando al límite con Vicálvaro, baja por la línea límite, sigue por la de Vallecas hasta la avenida de Ciudad de Barcelona, siguiendo por dicha avenida hasta su unión con el punto de arranque en la plaza del Emperador Carlos V.

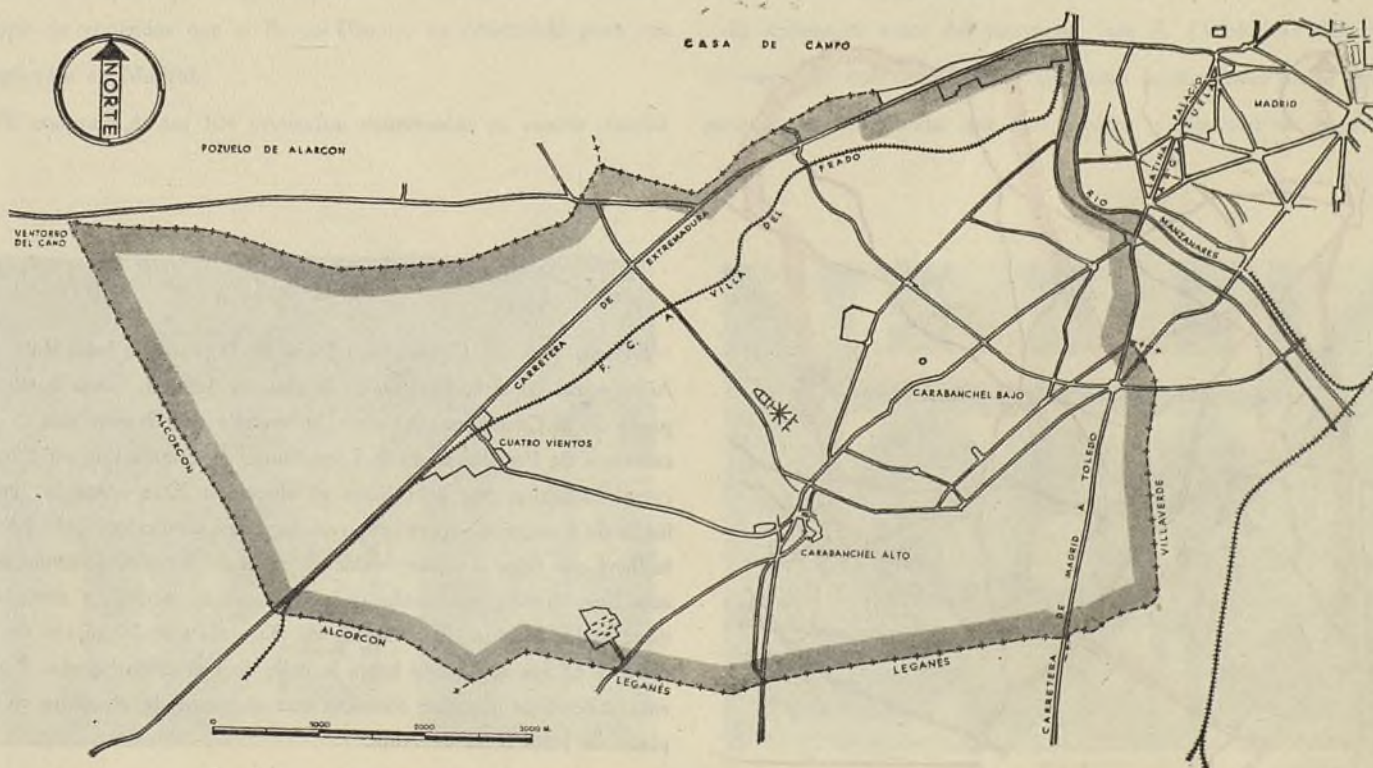


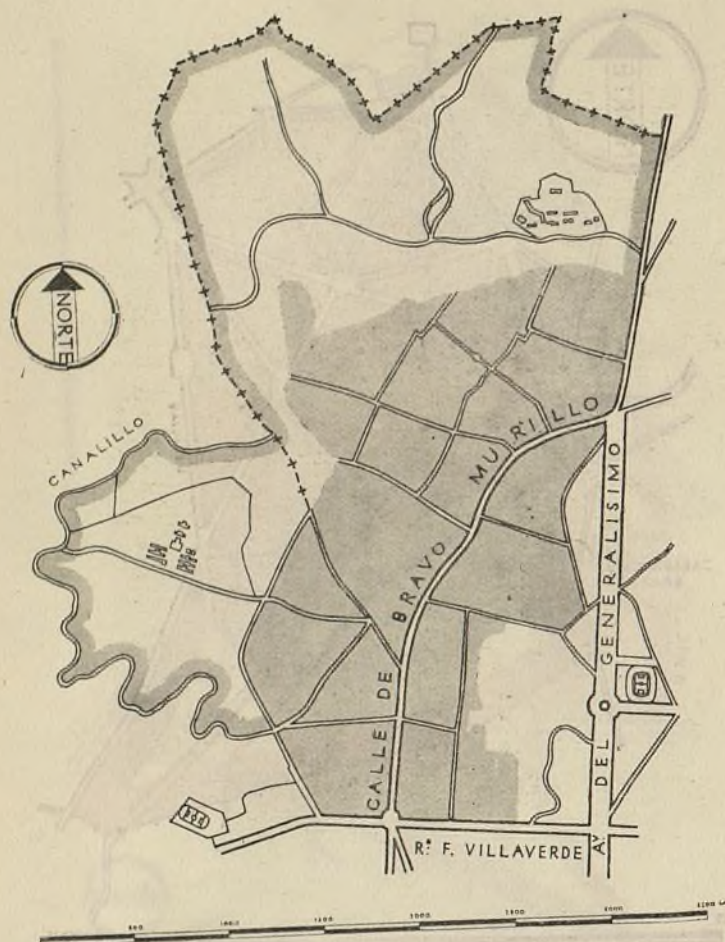
*Distrito núm. 8. Mediodía.*—Se inicia en la plaza del Emperador Carlos V, sube por la calle de Santa Isabel hasta la plaza de Antón Martín, sigue por la calle de la Magdalena a la plaza de Tirso de Molina, baja por las calles de la Espada, Amparo, Miguel Servet, glorieta de Embajadores y calle de Embajadores hasta el límite con Vallecas; toma la citada línea límite con Vallecas hasta la avenida de la Ciudad de Barcelona y continúa por toda esta avenida hasta su contacto con el punto de arranque en la plaza del Emperador Carlos V.

*Distrito núm. 9. Arganzuela.*—Parte de la plaza de Tirso de Molina, toma la calle de la Colegiata hasta la de Toledo, baja por la citada calle, entra por la de López Silva a la plaza del General Vara del Rey, continúa por la calle de Carlos Arniches, Campillo de Mundo Nuevo y ronda de Toledo; sigue por la calle de Toledo, y, pasando por el puente de Toledo, sigue por la calle de Antonio Leyva hasta el límite de Carabanchel Bajo; sigue por la línea límite en dirección Este, enlazando con la línea limitrofe con Villaverde, hasta el final de la calle de Embajadores; sube por la citada calle a la glorieta de Embajadores, toma la calle de Miguel Servet y sube por las calles del Amparo y la Espada, hasta enlazar con el punto de arranque en la plaza de Tirso de Molina.



*Distrito núm. 10. Carabancheles.*—Parte de la plaza del Puente de Segovia, sube por el paseo de Extremadura, toma las tapias de la Casa de Campo y sigue por ellas hasta la línea límite de Carabanchel Alto con Pozuelo; continúa por toda ella hasta el límite de Carabanchel Alto con Alcorcón, sigue por esta línea hasta la de Carabanchel Alto con Leganés; toma la citada línea hasta la de Carabanchel Bajo con Villaverde; sigue por ésta hasta la confluencia del antiguo límite de Madrid con los términos de Villaverde y Carabanchel Bajo; entra por la calle de Antonio de Leyva, glorieta del Marqués de Vadillo, y sube por la margen derecha del río Manzanares hasta su contacto con el punto de arranque en la plaza del Puente de Segovia.





*Distrito núm. 11. Tetuán.*—Parte de la glorieta de los Cuatro Caminos; baja por la avenida de la Reina Victoria; toma la del Doctor Federico Rubio y Gali, en dirección Norte, hasta su contacto con el Canalillo; continúa por el curso de dicho Canalillo, en la misma dirección, hasta el límite de Fuencarral; continúa por la línea límite de dicho pueblo hasta su contacto con la de Chamartín; toma, en dirección Norte, toda la línea jurisdiccional del antiguo pueblo de Chamartín de la Rosa con Fuencarral hasta la carretera de Francia; baja por dicha carretera en dirección a Madrid, y continúa por la prolongación del paseo de la Castellana hasta la avenida de Raimundo Fernández Villaverde, subiendo por la mencionada avenida hasta su contacto con el punto de arranque, en la glorieta de los Cuatro Caminos.



*Distrito núm. 12. Chamartín.*—Parte de la plaza de Julio Ruiz de Alda; toma, en dirección Norte, la calle de Joaquín Costa hasta el paseo de la Castellana; sube por la avenida del Generalísimo y la carretera de Francia hasta la línea límite de Chamartín con Fuencarral; continúa por esta línea en dirección Este hasta la línea límite de Fuencarral con Hortaleza; toma, en dirección Norte, hasta la línea que llega a tomar contacto con la de Barajas; continúa por esta línea límite, bordeando dicho término municipal, y toma, en dirección a Madrid, la autopista de Barajas o prolongación de la calle de María de Molina hasta la calle de Francisco Silvela, y por esta calle llega a tomar contacto con el punto de arranque en la plaza de Julio Ruiz de Alda.



### *GRUPO DE VIVIENDAS DEL BANCO URQUIJO*

Con asistencia del Patriarca de las Indias, Dr. Eijo Garay, que bendijo los edificios, se ha celebrado la inauguración del nuevo grupo de viviendas que el Barco Urquijo ha construido para sus empleados en Madrid.

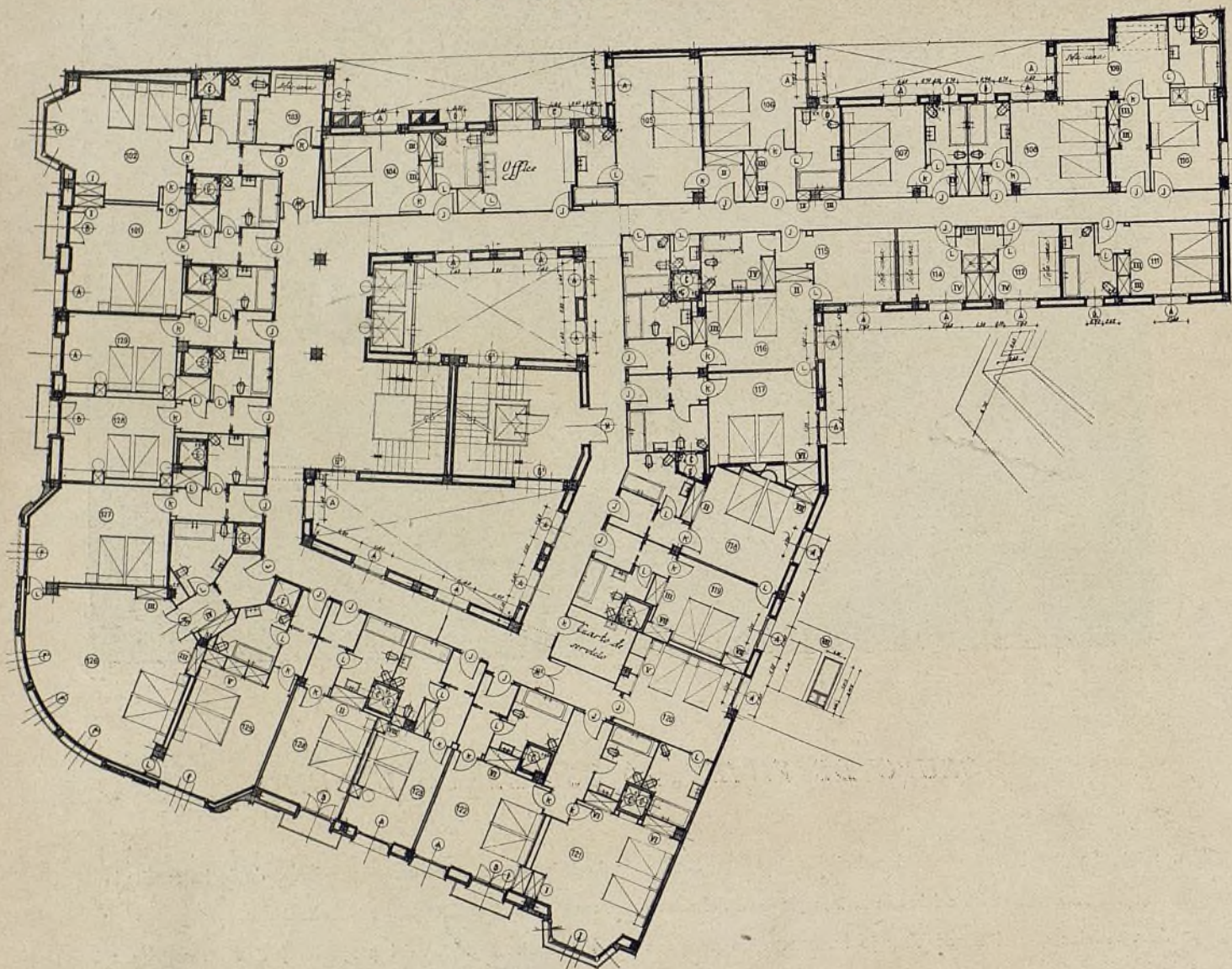
El conjunto de las 104 viviendas, distribuidas en cuatro plantas

alrededor de un patio central en forma de L, ha resultado de muy buena calidad arquitectónica y urbanística.

El arquitecto autor del proyecto, José A. Domínguez Salazar, ha empleado con sano criterio elementos tradicionales en la composición de la fachada, que dan nobleza y dignidad al conjunto.



## NUEVO HOTEL EMPERADOR



*Planta general de pisos.*

*Vista de la entrada.*

En el último trozo de la Avenida de José Antonio, que después de unos años de desanimación por parte de los propietarios a edificar en sus magníficos solares, se ha incorporado ya totalmente a la vida activa de la Gran Vía madrileña, se ha levantado el nuevo Hotel Emperador, obra del arquitecto Sr. Otamendi.

Este edificio, de moderna traza, aloja en cada planta 29 habitaciones, a excepción de tres, de dos camas cada una, con servicio de baño independiente cada una.





### *CASA DE PISOS EN LA PLAZA DE SALAMANCA*

*Arquitecto: Secundino Zuazo.*

En la manzana limitada por la Avenida del General Mola, Plaza de Salamanca y calles de Lista y Pardifias —situada en uno de los más destacados lugares del moderno ensanche de Madrid, con rápidas y bien dispuestas comunicaciones, mejoradas al funcionar los nuevos enlaces ferroviarios, por ser la Avenida arteria normal abierta a la estación de Chamartín— se levanta este inmueble.

La economía, aspecto básico de la solución del problema de la habitación, significa la mejor disposición del espacio para atender las necesidades funcionales y la utilización más completa de la superficie disponible. El proyectista de viviendas ha de ser portavoz en la modalidad de vivir de su generación —hoy eminentemente

práctica y activa— y, tras una labor perseverante, aprovechar todas las posibilidades para situarlas en un adecuado ambiente urbano y social, y dotarlas y organizarlas eficientemente, produciendo una unidad económica de valor real. La preparación para lograr comodidad, higiene y coste ponderado es misión designada al arquitecto.

Los factores determinantes de una buena arquitectura en el mercado de la propiedad horizontal son, además de los usos y costumbres, su emplazamiento, su construcción y su funcionamiento colectivo. Bien mejorados, harán que los gastos de entretenimiento y conservación sean mínimos e incrementen el valor de la propiedad al correr de los años.

## GRAN HOTEL VELAZQUEZ

*Antonio Cámara, Arquitecto.*

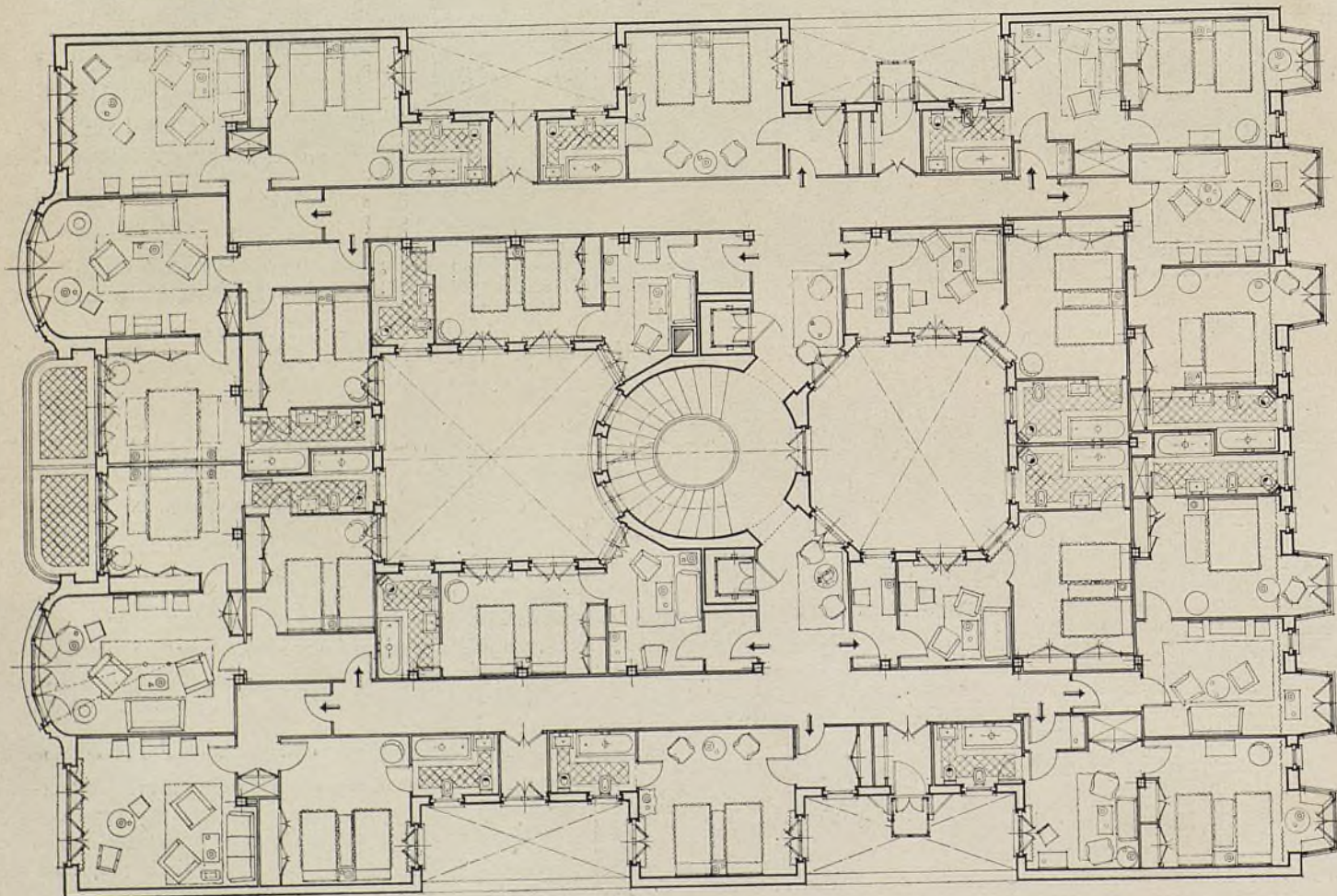
En la calle de Velázquez se ha inaugurado este hotel-residencia con apartamentos compuestos de un cuarto de estar, dormitorio y baño. En cada planta se han dispuesto catorce apartamentos, de los cuales cuatro corresponden a la fachada de la calle, otros cuatro al amplio patio de la manzana y los seis restantes interiores.

A la abundancia y calidad de los antiguos hoteles madrileños se unen estas edificaciones, que hacen de nuestra capital una de las ciudades europeas mejor atendidas en este aspecto.

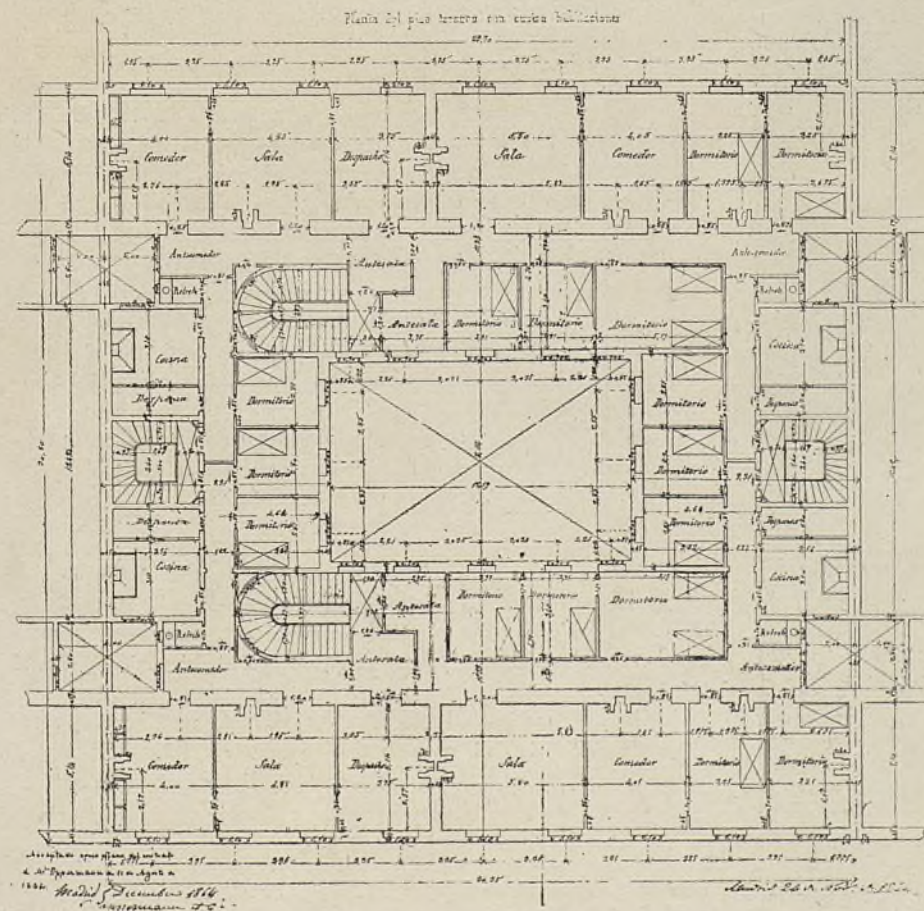
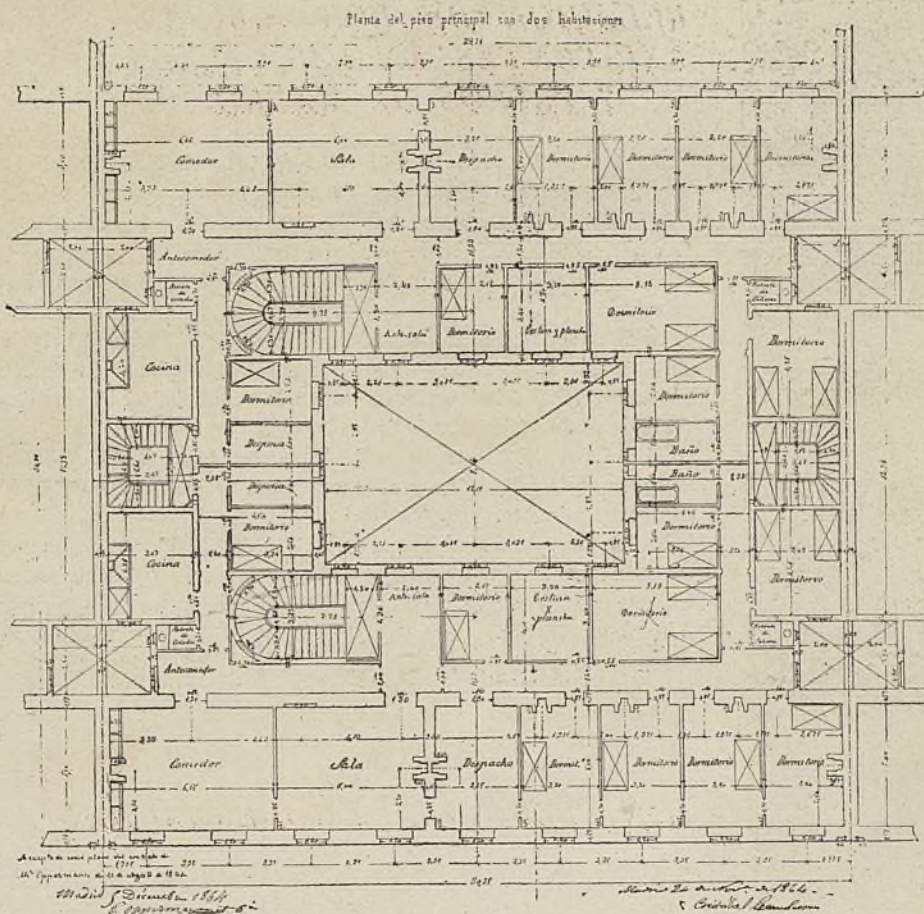


*Vista del hall.*

*Planta general de pisos.*



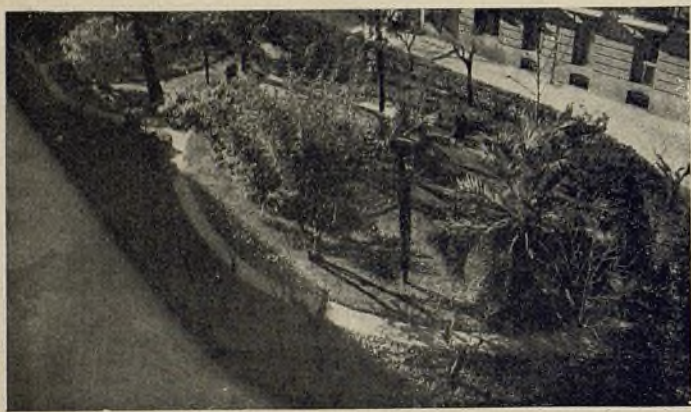
## BARRIO DE SALAMANCA



Se ha celebrado recientemente el centenario del Ferrocarril español y con este motivo ha salido al primer plano de la actualidad la figura del Marqués de Salamanca. Este ilustre prócer inició en Madrid la construcción del barrio de su nombre, que llevó a cabo edificando una manzana de casas de viviendas con un notable sentido urbano.

En la escritura de venta de una de las casas, la del número 6 de la calle de Jorge Juan, el Marqués de Salamanca hizo constar: "que empezada por el deseo de remediar una de las primeras necesidades de esta capital, proporcionándola habitaciones cómodas y relativamente económicas, se propuso edificar y ha edificado en efecto, un barrio denominado de Salamanca, sito en el distrito de Buenavista, extramuros de la Puerta de Alcalá, junto a la Plaza de Toros, frente al Real Sitio del Buen Retiro, y que ahora se conoce por Parque de Madrid. Una de las manzanas de dicho barrio es la 208 del ensanche de esta Capital, cuya fachada linda al Norte con la calle de Jorge Juan, al Poniente con la Ronda de Alcalá o calle de Serrano, y al Sur con la calle de Villanueva, y al Oriente con la de Claudio Coello, ocupando una superficie de 13.281,43 m.<sup>2</sup>, equivalentes a 171.070,81 pies cuadrados y de superficie hay edificada 138.671,46 pies cuadrados y el resto está dividido en patios en el centro de la manzana".

Este jardín central o "square" ha desaparecido como tal en la mayoría de las manzanas y no queda más que en dos de ellas, gracias a la tenacidad de los propietarios de una de las casas de componen las manzanas, los Sres. de Selgas, que, apoyándose en la cláusula fundacional de que para dedicar el jardín a otro uso era necesaria la total conformidad de todos los propietarios de la manzana, han conseguido impedir la destrucción de estos hermosos jardines, que con tan notable criterio implantó en Madrid el Marqués de Salamanca.



## RELACION DE LOS ARBOLES EXISTENTES EN LAS CALLES Y PASEOS DE MADRID

Antes del año 1936 Madrid tenía en sus calles 50.000 árboles y durante nuestra guerra civil se cortaron 8.000. Después de la Liberación de la ciudad se han repuesto estos 8.000 árboles y se han plantado 8.500, con lo que en la actualidad las calles madrileñas están adornadas y protegidas del sol del verano por 58.500 árboles.

El Parque del Retiro antes de la guerra tenía 62.000 árboles y durante ella se cortaron 12.000. A partir de la Liberación se han plantado 14.000 árboles, con lo que en la actualidad el Parque dispone de 64.000 árboles y 31.000 arbustos.

El Parque del Oeste antes de la guerra tenía 10.000 árboles. Después de la Liberación y al reconstruirse se han plantado 18.000 árboles y arbustos.

En los Viveros de la Villa existen alrededor de 50 variedades con sus correspondientes semilleros y con un total de 280.000 plantas. En resumen: la capital de España cuenta con un total de 451.000 árboles y arbustos.

*Boletín Oficial del Estado*, 9 de octubre de 1948, núm. 283, página 4731.

## MINISTERIO DE LA GOBERNACION

Decreto de 22 de julio de 1948 por el que se declaran de urgencia las obras de la Gran Vía de San Francisco, entre la calle de Bailén y Puerta de Toledo, y la urbanización de la zona comprendida entre las calles de Isaac Peral, Aceiteros y Cea Bermúdez, de la capital de Madrid.

La puesta en marcha del Presupuesto extraordinario aprobado para las nuevas vías y sus zonas de influencia en la capital de Madrid ha obligado a su Ayuntamiento a realizar con urgencia las obras de la Gran Vía de San Francisco y la urbanización de la zona comprendida entre las calles de Isaac Peral, Aceiteros y Cea Bermúdez; y como los trámites normales de los expedientes de expropiación forzosa que tales proyectos requieren impedirían que tan importantes obras pudieran llevarse a cabo con la rapidez necesaria para cubrir necesidades de urbanización largo tiempo sentidas, se impone la aplicación de la Ley de siete de octubre de mil novecientos treinta y nueve, que establece un procedimiento especial abreviado de expropiación.

Y en su virtud, a propuesta del Ministro de la Gobernación y previa deliberación y acuerdo del Consejo de Ministros,

DISPONGO:

Artículo único. Se declara de urgencia la realización de las obras de la Gran Vía de San Francisco, entre la calle de Bailén y Puerta de Toledo, y la urbanización de la zona comprendida entre las calles de Isaac Peral, Aceiteros y Cea Bermúdez, de la capital de Madrid.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a veintidós de julio de mil novecientos cuarenta y ocho.—FRANCISCO FRANCO.—El Ministro de la Gobernación, Blas Pérez González.

*Pacios-jardín de manzana  
en el barrio de Salamanca.*

## RETRANQUEO DE FACHADA EN LA CALLE DEL CLAVEL

*Eduardo de Garay, Arquitecto.*

El Ayuntamiento de Madrid tomó el acuerdo de retranquear a su nueva alineación la fachada de la casa número 7 de la calle del Clavel, en un fondo de 2,61 metros en su extremo izquierdo y 2,83 metros en el encuentro de la referida calle con la Plaza de Vázquez de Mella.

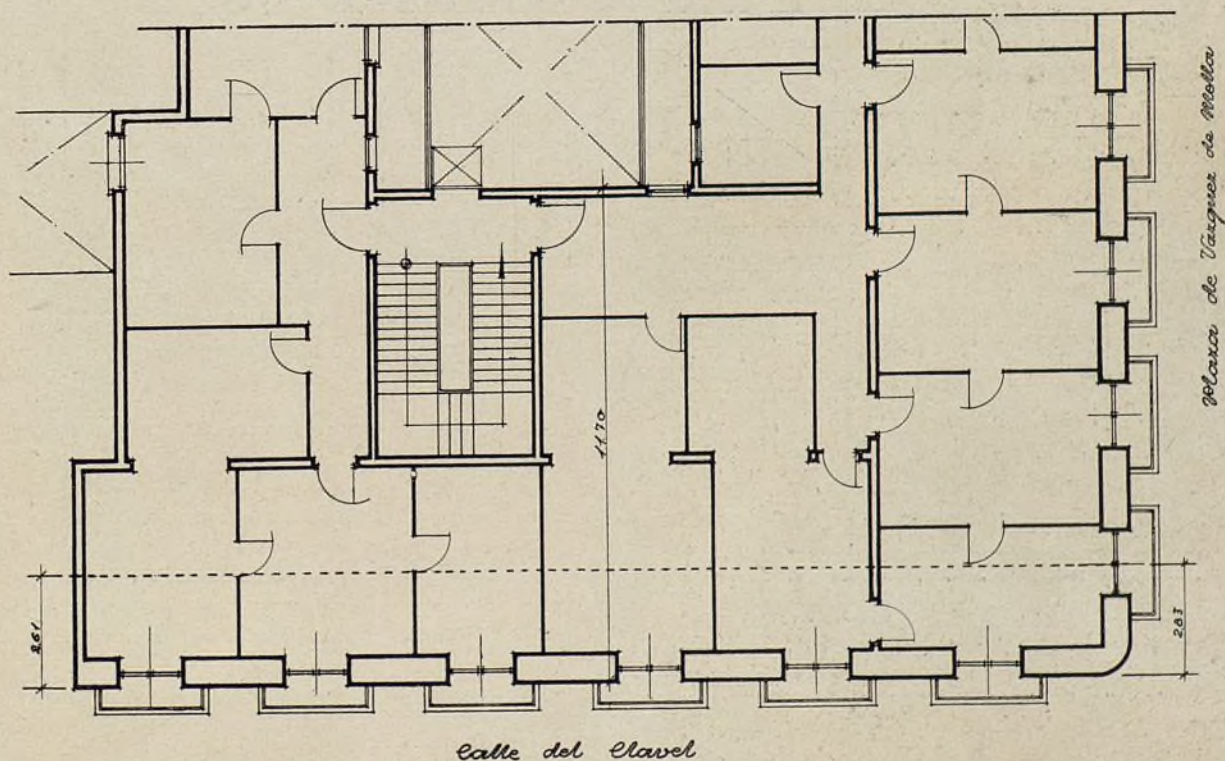
Se llegó a un acuerdo al fijar el Ayuntamiento la indemnización que correspondía a la propiedad por la superficie de terreno expropiada y el coste de la obra a realizar, y ante la imposibilidad de desalojar la finca y teniendo en cuenta la amenaza municipal de una expropiación total en el caso de no ser emprendidas las obras con toda rapidez, se proyectó la reforma sin proceder a desalojar las viviendas y sin suspender las actividades de los dos locales comerciales instalados en la planta baja. Hubo que desistir de la realización de una amplia reforma interior, que tanto necesitaba el inmueble, ya que ésta llevaba consigo variar el emplazamiento de la actual escalera, que fué necesario conservar para dejar libre acceso a los pisos de los actuales inquilinos durante la ejecución de las obras.

Se procedió primeramente a la construcción de un andamio volado de gran solidez al nivel de la planta primera en toda la línea de fachada a la calle del Clavel y parte de la fachada a la Plaza de Vázquez de Mella. Seguidamente se construyó un tabique en toda la altura del edificio para aislar la zona afectada por la

reforma de la ocupada por los inquilinos. Determiné conservar la fachada antigua hasta que quedase la nueva rematada por la cubierta, dejando perdida parte de la viguería de la primera crujía, para obtener el debido arriostramiento y establecer el necesario andamiaje para la ejecución de la nueva construcción. Se construyó asimismo una escalera de madera, en la zona comprendida entre las dos fachadas, que permitió establecer una comunicación vertical completamente independiente en toda la altura del edificio y la necesaria circulación horizontal al nivel de todas las plantas. Una vez terminadas las obras de cimentación y saneamiento, que resultaron muy complicadas por la serie de galerías antiguas existentes en el subsuelo y la mala calidad del terreno, se procedió a la construcción de la nueva fachada, cubriendo aguas después de realizada la reforma de la cubierta. Seguidamente se dió comienzo al derribo de la antigua fachada, operación llevada a efecto con relativa facilidad por haberse podido utilizar como andamiaje los entramados horizontales de la antigua construcción.

La nueva fachada conserva toda la disposición arquitectónica del edificio, tipo de huecos con sus enjambados, cornisa general, carpintería antigua de balcones, etc. Solamente se ha introducido una pequeña modificación en la planta de las tiendas, a los efectos de obtener una mayor diaphanidad, de acuerdo con las necesidades del comercio moderno.

*Planta primitiva de la casa, con indicación de la nueva alineación.*





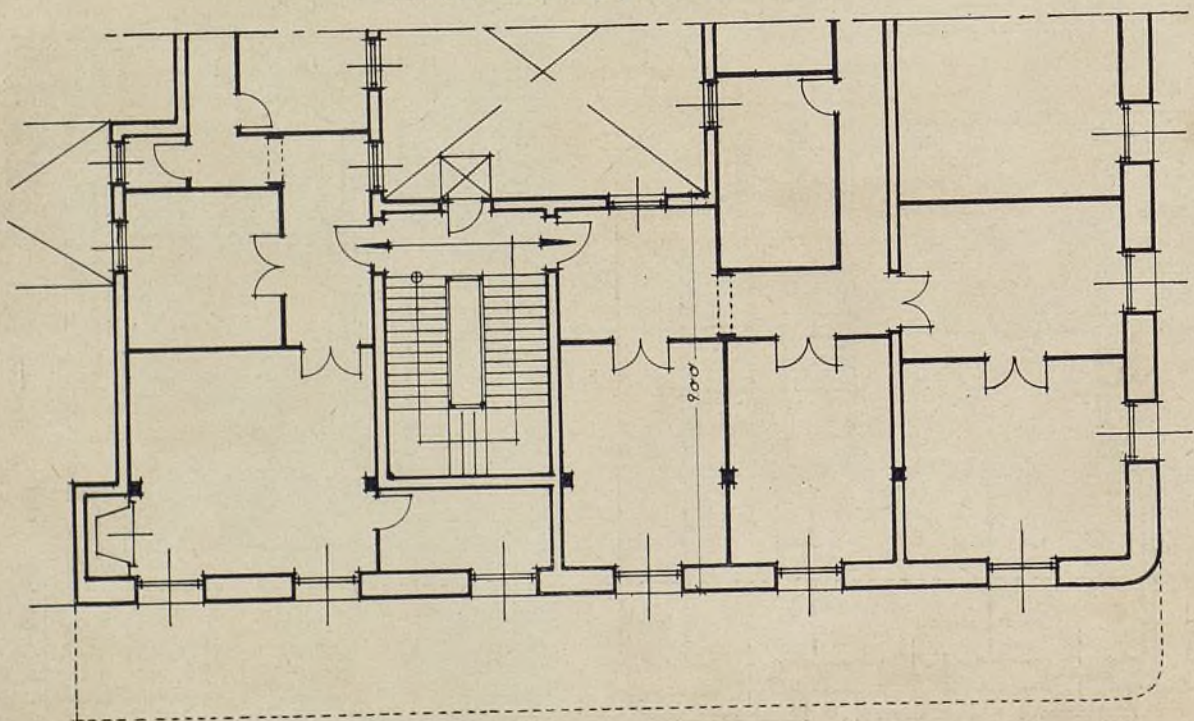
Como segunda fase de esta obra falta realizar la reforma interior, que se proyecta sustituyendo la primera travesía por pies derechos y carreras metálicos, que sustentarán los entramados horizontales de la construcción.

La planta antigua estaba solucionada a base de tres crujiás, dejando sin iluminación la zona intermedia. A pesar del espacio perdido por la expropiación, queda un fondo edificado de nueve metros en relación con la calle del Clavel, lo cual permite una buena solución de planta, variándose la disposición de la escalera y aun en este mismo caso, en que no es posible introducir esta modificación, llegar a una mejor solución de iluminación y aireación de las viviendas.



*Estado del edificio durante las obras.*

*Planta de la casa con la reforma efectuada.*



## LA POBLACION DE MADRID

por Javier Ruiz Almansa.

Limitaremos la observación del crecimiento de la población de Madrid a lo que va de siglo, iniciando el cuadro estadístico en el año 1902, porque en él se hizo una nueva demarcación de distritos, a la cual hemos de referirnos después. Las cifras de este cuadro son las del empadronamiento municipal verificado por el Ayuntamiento en cada fecha de las consignadas.

	MILES DE HABITANTES			
	En el Padrón	De aumento en el periodo	De aumento cada año	% de aumento anual
1902.....	533	—	—	—
1910.....	584	51	6,4	1,2
1920.....	679	91	9,5	1,6
1930.....	893	214	21,4	3,2
1935.....	1.021	128	25,6	2,9
1940.....	1.075	54	10,8	1,0
1945.....	1.167	92	18,4	1,7

En realidad, en el primer tercio del siglo podemos considerar sólo dos períodos: de 1902-20 y de 1920-35. En la primera etapa de dieciocho años (1902-20) la población aumenta desde 533.000 a 679.000, es decir, en 146.000 personas, o sea en la relación de 100 a 127; el incremento anual es de 8.100 personas.

El período 1920-35 es de un ritmo de crecimiento mucho más elevado; se pasa de un volumen de 679.000 personas a otro de 1.021.000; el incremento bruto es de 342.000 (50 por 100), y en cada año hay un plus de 22.800 individuos.

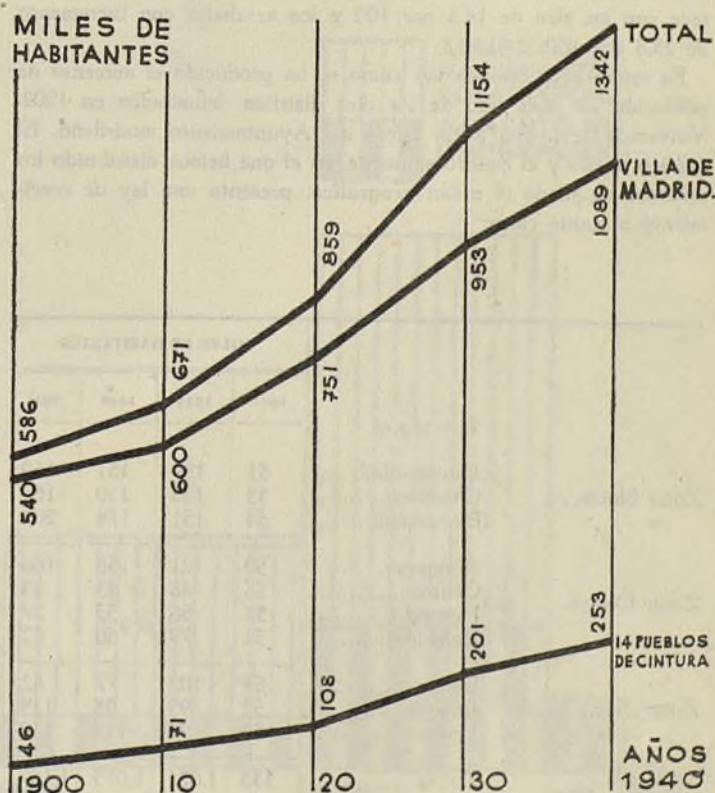
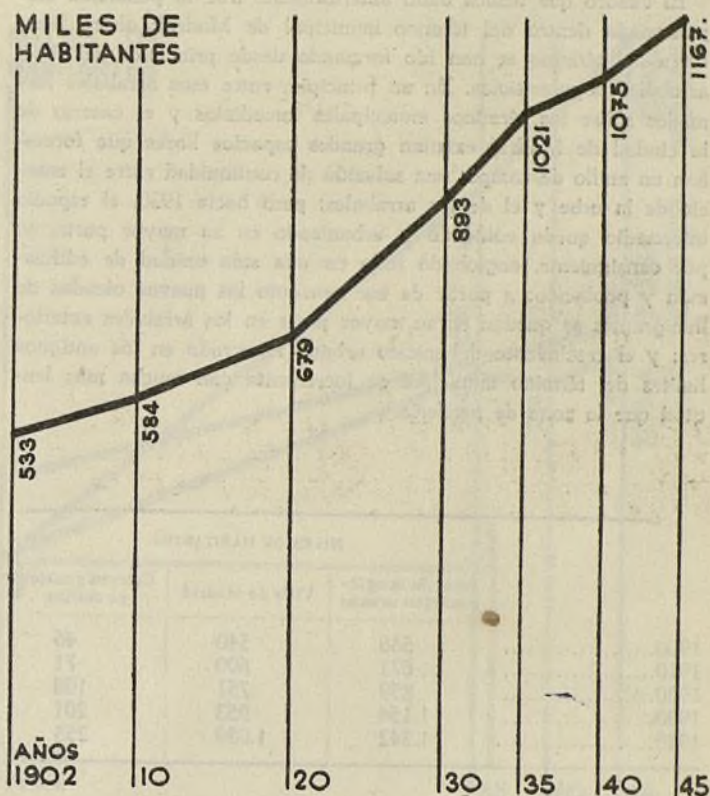
El quinquenio 1935-40 es un período de crisis nacional y local: la población empadronada por el Ayuntamiento sólo aumenta 54.000 personas (desde 1.021.000 a 1.075.001); en los cinco años el incremento relativo es de 5,3 por 100.

El quinquenio 1940-45 es de recuperación o convalecencia; el aumento bruto de población suma 92.000 personas; el relativo, 8,6 por 100. El ritmo de crecimiento no es muy elevado por las razones que diremos después.

Al llegar aquí no podemos por menos de señalar un hecho curioso; desde que Madrid es capital de España, a principios de cada siglo sufre una honda crisis; crisis de crecimiento, después de la cual no sólo se recupera pronto, sino que inicia una rápida ascensión en su volumen y su riqueza. Al empezar el siglo xvii fué el traslado a Valladolid de la Corte, con el cual se paralizó durante cinco años la vida madrileña (1601-1605). La Guerra de Sucesión produjo en los comienzos del siglo xviii otro colapso en la vida de Madrid (1705-1711). En el primer decenio de siglo xix vuelve a presentarse la crisis, originada ahora por la Guerra de la Independencia (1808-1813). Por cuarta vez se produce la crisis en nuestros días (1936-39) con motivo de la guerra civil.

Obsérvese que las tres últimas crisis son muy semejantes, puesto que corresponden a tres crisis nacionales, y aun mundiales, en que interfieren la guerra extranjera, la guerra civil, e incluso un proceso revolucionario que afecta a la existencia y organización misma del Estado.

No procede en este artículo llevar más allá el análisis del fenómeno. ¿Coincidencia? ¿Regularidad o periodicidad de las grandes crisis? Quédesse para otra vez la discusión y ahora volvamos al des-  
envolvimiento de la población de nuestra villa-ciudad.



El cuadro que hemos dado anteriormente trae la población empadronada dentro del término municipal de Madrid; ahora bien, fuera del término se han ido formando desde principios del siglo arrabales popularísimos. En un principio, entre esos arrabales formados sobre los términos municipales inmediatos y el caserío de la ciudad de Madrid existían grandes espacios libres que formaban un anillo de campo, una solución de continuidad entre el caserío de la urbe y el de los arrabales; pero hacia 1930, el espacio intermedio queda edificado y urbanizado en su mayor parte, y, por consiguiente, englobado todo en una sola unidad de edificación y población; a partir de ese momento las nuevas oleadas de inmigrantes se quedan en su mayor parte en los arrabales exteriores; y el crecimiento del núcleo urbano encerrado en los antiguos límites del término municipal se incrementa con mucha más lentitud que la zona de periferia.

	MILES DE HABITANTES		
	Total de la aglomeración urbana	Villa de Madrid	Catorce pueblos de cintura
1900.....	586	540	46
1910.....	671	600	71
1920.....	859	751	108
1930.....	1.154	953	201
1940.....	1.342	1.089	253

En 1940 la aglomeración urbana madrileña sumaba 1.342.000 habitantes, de los cuales 81,1 por 100 vivían en la villa (dentro del término municipal) y 18,9 por 100 en los arrabales exteriores fuera del término. Por otra parte, el crecimiento de la villa en el período 1900-1930 estaba en la relación de 100 a 176; y el de los arrabales en la relación de 100 a 437. En el decenio de 1930-40, a pesar de los efectos perturbadores de la guerra, la población de la villa aparece con un alza de 14,3 por 100 y los arrabales con incremento de 25,8 por 100.

Es interesante también ver cómo se ha producido el aumento de población en cada uno de los diez distritos delimitados en 1902. Volvemos de nuevo a las cifras del Ayuntamiento madrileño. El gráfico anexo y el cuadro siguiente, en el que hemos distribuido los distritos siguiendo el orden geográfico, presenta una ley de crecimiento bastante clara:

		MILES DE HABITANTES			
		1902	1935	1940	1945
Zona Norte.....	Universidad. ....	51	139	151	160
	Chamberí. ....	53	133	150	163
	Buenavista. ....	54	151	174	208
Zona Centro.....	Congreso. ....	53	121	158	166
	Centro. ....	55	48	43	43
	Hospicio. ....	53	56	55	57
	Palacio. ....	54	79	56	62
Zona Sur.....	Latina. ....	54	102	77	82
	Inclusa. ....	52	95	98	114
	Hospital. ....	54	97	113	112
TOTAL .....		533	1.021	1.075	1.167

## Resumen por zonas

	MILES DE HABITANTES		NÚMEROS ÍNDICES	
	1900	1935	1900	1935
Zona Norte.....	158	423	100	268
Zona Centro.....	215	304	100	141
Zona Sur.....	160	294	100	184
	533	1.021	100	192

La distribución en distritos hecha en 1902 establecía entre todos un equilibrio numérico; todos los distritos estaban comprendidos entre 51.000 y 55.000 habitantes; el sector Norte y el sector Sur contaban cada uno de ellos aproximadamente el 30 por 100 de la población madrileña; la zona central la ocupaban los cuatro distritos no extensibles, es decir, los encerrados a Oriente y Poniente por el Parque del Retiro y por el Palacio de Oriente y al Norte y Mediodía por masas compactas de edificación de otros distritos; en esa zona Centro se encerraba el 40 por 100 aproximadamente de los habitantes de la villa.

En 1935 se había roto ese equilibrio inicial de los distritos y zonas de la villa. El sector Norte englobaba el 41,4 por 100 del total de habitantes; en cambio, el del Sur había permanecido estacionario en 28,8. Los distritos de la zona central que eran en 1902 el 40 por 100 de la población madrileña, ahora eran sólo el 29,8; sólo el distrito del Congreso aparecía con incremento considerable (de 100 a 224) debido a la urbanización y ocupación de las superficies situadas detrás del Parque del Retiro; los otros tres (Centro, Hospicio y Palacio) sólo presentaban en junto un aumento de población de 13 por 100.

En el quinquenio de guerra (1935-40) hubo cuatro distritos que presentaron disminución en el número de habitantes:

	MILES DE PERSONAS		
	1935	1940	Disminución
Latina .....	101,6	77,5	24,1
Palacio. ....	78,7	55,6	23,1
Centro .....	47,9	42,5	5,4
Hospicio. ....	55,9	54,7	1,2
	284,1	230,3	53,8

Los otros seis, en cambio, siguieron presentando alza:

	MILES DE PERSONAS		
	1935	1940	Aumento
Universidad. ....	138,9	150,9	12,0
Chamberí. ....	133,5	150,0	16,5
Buenavista .....	150,8	174,3	23,5
Congreso. ....	120,8	158,1	37,3
Hospital. ....	97,5	113,4	15,9
Inclusa. ....	95,1	97,9	2,8
	736,6	844,6	108,0

Las circunstancias de la guerra determinaron un desplazamiento de la población madrileña de Oeste a Este; las 47.200 personas que perdieron los dos distritos del Suroeste (Latina y Palacio), se com-

pensaron con los 60.800 que aumentaron los dos distritos del Nordeste (Buenavista-Congreso). De todas maneras, la tendencia iniciada desde comienzo de siglo al mayor aumento del sector Norte (distritos Universidad, Chamberí y Buenavista), se prosiguió en el quinquenio de crisis, durante el cual los desplazamientos de cada zona fueron los siguientes:

	Aumento de 1935-40 Miles de personas
Zona Norte (Distritos Universidad, Chamberí, Buenavista) .....	+ 52,0
Zona Sur (Distritos Hospital, Inclusa, Latina) .....	- 5,4
Zona Centro (Distritos Centro, Hospicio, Palacio y Congreso) .....	+ 7,6
Zona Centro, exceptuando el distrito del Congreso.....	- 29,7

Por último, en el quinquenio de recuperación y convalecencia (1940-45), encontramos los siguientes incrementos:

		AUMENTO 1940-45	
		Miles de personas	Por 100
Zona Norte.....	Universidad. ....	9	6,0
	Chamberí. ....	13	8,7
	Buenavista .....	34	19,6
Zona Centro.....	Congreso. ....	8	5,1
	Centro .....	—	—
	Hospicio. ....	2	3,6
	Palacio. ....	6	10,7
Zona Sur.....	Latina .....	5	6,5
	Inclusa. ....	16	16,3
	Hospital .....	—1	—0,9
		92	8,6

#### RESUMEN POR ZONAS.

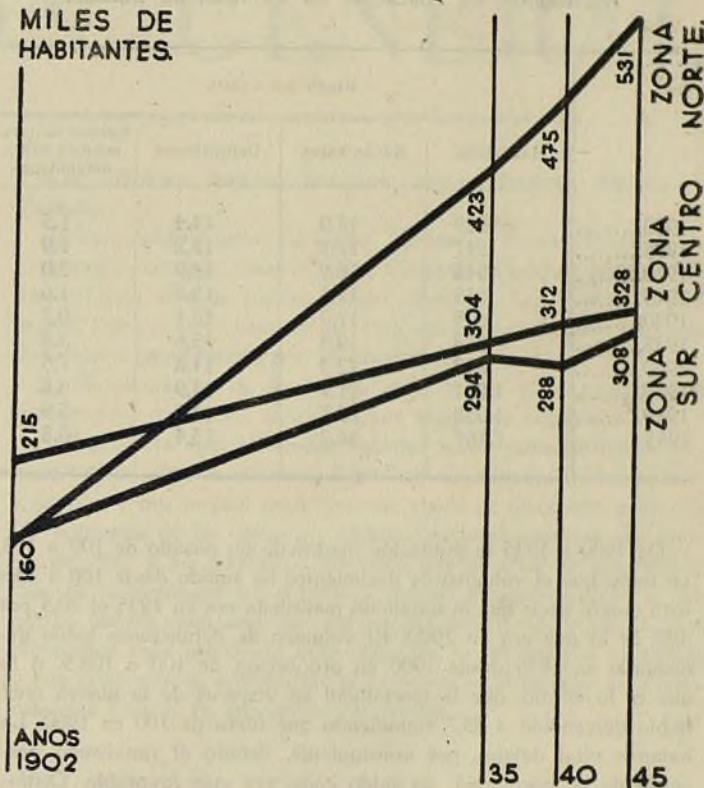
Norte .....	56	+ 11,9 por 100
Centro .....	16	+ 5,1 por 100
Sur .....	20	+ 6,9 por 100

La zona Norte, y especialmente el distrito de Buenavista, continúa el ritmo de incremento superior al del sector meridional y a la zona de los distritos centrales.

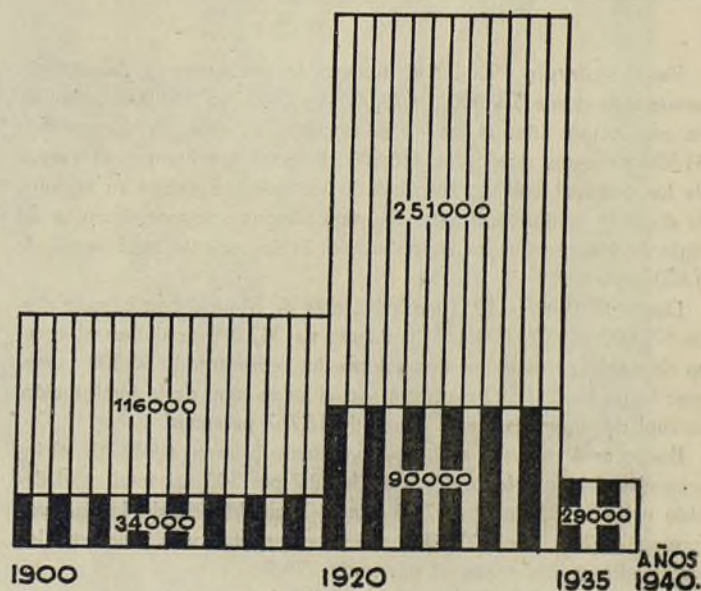
## II

Veamos ahora de qué manera contribuyen al crecimiento de Madrid las dos corrientes de seres humanos, la de aquellos que vienen al mundo y a la vida en los ámbitos de nuestra villa, y la corriente migratoria de los que, habiendo nacido en otra parte, vienen aquí a establecerse. Los datos que proporciona el Ayuntamiento figuran en el cuadro adjunto; en él, como en todas las estadísticas de la misma procedencia, sólo se registran los hechos ocurridos dentro del término municipal de Madrid (villa):

#### MILES DE HABITANTES.



AUMENTO DE  
NACIMIENTOS  
SOBRE DEFUNC.  
AUMENTO POR  
INMIGRACION.



# MOVIMIENTO DE POBLACIÓN EN LA VILLA DE MADRID.

	MILES DE CASOS			
	Habitantes	Nacimientos	Defunciones	Exceso de nacimientos sobre defunciones
1900.....	529	15,9	14,4	1,5
1905.....	547	17,1	15,2	1,9
1910.....	548	16,9	14,9	2,0
1915.....	615	17,1	15,5	1,6
1920.....	679	17,9	18,1	-0,2
1925.....	773	19,4	15,6	3,8
1930.....	893	22,3	14,8	7,5
1935.....	1.021	21,7	14,9	6,8
1940.....	1.038	23,7	17,8	5,9
1945.....	1.167	24,2	13,4	10,8

De 1900 a 1935 la población madrileña ha pasado de 100 a 193, en tanto que el volumen de nacimientos ha subido desde 100 a 136; esto quiere decir que la natalidad madrileña era en 1935 el 70,5 por 100 de lo que era en 1900. El volumen de defunciones había aumentado en 1935 desde 1900 en proporción de 100 a 103,5, ó lo que es lo mismo, que la mortalidad en vísperas de la guerra civil había descendido a 53,7 suponiendo que fuera de 100 en 1900. La balanza vital dejaba, por consiguiente, debido al rapidísimo descenso de la mortalidad, un saldo cada vez más favorable. Distinguiremos, ahora como antes, en este tercio de siglo dos periodos: uno de 1900 a 1920 y otro de 1920 a 1935:

	NÚMEROS INDICES			
	1900	1920	1920	1935
Población .....	100	128,3	100	150,4
Volumen de nacimientos .....	100	112,6	100	121,2
Volumen de defunciones .....	100	125,7	100	82,3
Índice de natalidad .....	100	87,8	100	80,6
Índice de mortalidad .....	100	98,0	100	54,7

En el veintenio 1900-20 el número de habitantes de Madrid ha aumentado desde 529.000 a 679.000, es decir, en 150.000 personas, en esos veinte años el exceso de nacimientos sobre defunciones da 34.000 personas, luego las 116.000 restantes representan el exceso de los que han entrado respecto de los que han salido en la villa, es decir, la inmigración neta. Durante los dos primeros decenios del siglo la inmigración ha representado un incremento neto anual de 5.800 personas.

Desde 1920 hasta 1935 los habitantes de Madrid han pasado desde 679.000 a 1.021.000 con incremento de 342.000 unidades; el exceso de nacimientos sobre defunciones ha representado 90.500 personas; luego los 251.500 restantes son el saldo neto de la inmigración, la cual da un saldo medio anual de 16.767 personas.

Bueno será recordar que en el veintenio primero (1900-20) el incremento debido a los nativos es de 22,7 por 100 del total, y el debido a los inmigrantes el 77,3. En el segundo periodo los nativos forman el 26,5 por 100 de las nuevas aportaciones, mientras los inmigrantes pasan según el porcentaje 73,5.

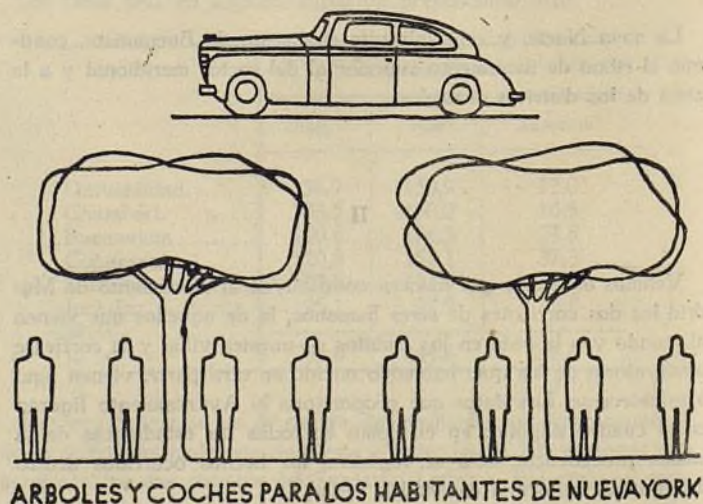
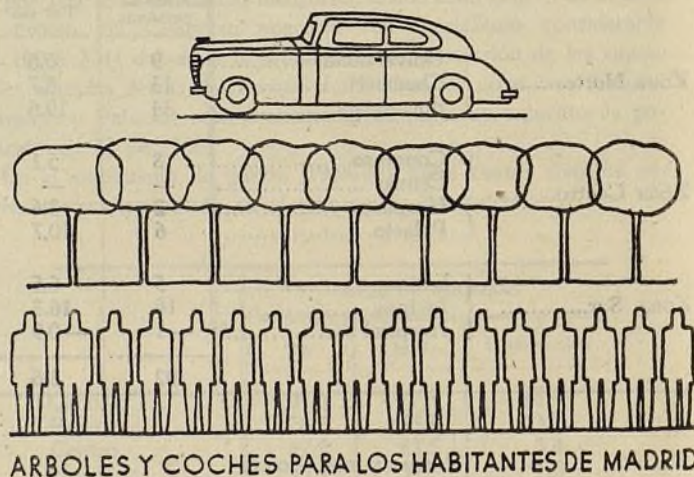
En el quinquenio de guerra (1935-40) la población aparece con,

aumento de 17.000 personas, y el exceso de nacimientos sobre defunciones con 29.500. En el quinquenio posterior a la guerra civil el aumento de habitantes se cifra en 129.000; el exceso de nacimientos respecto a defunciones es de 54.000; la inmigración neta supondrá, por consiguiente, 75.000 personas (15.000 de promedio anual).

(De la Revista de Estudios de la Vida Local.)

## LOS COCHES Y LOS ARBOLES

De datos tomados del libro del arquitecto Sert, *Can our cities survive?*, y de estadísticas municipales se deduce que comparada nuestra ciudad con la de Nueva York hay aquí un coche por cada 17 habitantes, la mitad que en Nueva York (?), en tanto que mientras los madrileños disponemos cada dos de un árbol los neoyorquinos tienen que repartirse cada unidad arbórea entre cuatro ciudadanos.



# INFORMACION GENERAL

## EL PRIMER CONGRESO DE CAPITALES DEL MUNDO

Del 2 al 10 de noviembre ha tenido lugar en París, y por iniciativa del Consejo Municipal de aquella ciudad, que preside M. Pierre de Gaulle, el primer Congreso de Capitales del mundo.

El Excmo. Ayuntamiento de Madrid, amable y reiteradamente invitado para asistir al mismo, acordó destacar una representación, que, presidida por el Excmo. Sr. Alcalde, Conde de Santa Marta de Babío, asistido de su Secretario, D. Santiago Jaráiz, y formada por D. Octaviano Alonso de Celis, Primer Teniente Alcalde; Marqués de Vivel, Segundo Teniente Alcalde, y el que suscribe en calidad de Técnico ha tenido la parte más activa posible del mismo.

La resonancia y acogida mundial ha sido palpable, pues han asistido las siguientes Delegaciones de capitales:

*Europa.*—Atenas, Bruselas, Dublin, La Haya, Londres, Luxemburgo, Madrid, Mónaco, Reykjavik y Roma.

*Asia.*—Ankara, Bagdad, Bangkok, Beirut, Nankín, Rangoon y Teherán.

*Africa.*—Addis-Abeba, El Cairo, Monrovia, Puerto Príncipe.

*América.*—Bogotá, Buenos Aires, Caracas, Managua, Méjico, Panamá, Quito, Río de Janeiro, Santo Domingo, San José y Washington, aunque por causa de las elecciones presidenciales esta ciudad estaba representada por un observador.

El Ayuntamiento de París, haciendo honor a su prestigio de gran capital, ha hecho alarde de una magnífica organización.

A este efecto entregó sendos trabajos sobre distintos temas, exponiendo en ellos la situación actual en su ciudad, en forma clara y precisa y que podían perfectamente servir de discusión, para que los delegados de las distintas capitales pudieran exponer sus puntos de vista y los problemas análogos que en ellos se planteaban. Ello ha determinado un simpático cambio de impresiones, en las que ha podido apreciarse que, por encima de criterios políticos, hay planteados unos problemas muy análogos en las grandes capitales; y que éstas pueden aprovechar la experiencia de las que los tienen resueltos o están en camino de resolverlos.

*Reunión de los Congresistas en Versalles.*



Los temas principales han sido los siguientes:

La Habitación.

Los grandes servicios públicos por administración o por concesión.

Reconstrucción.

Pompas Fúnebres.

Contribuciones y Tasas.

Propiedades Municipales.

Antiguos combatientes, prisioneros, deportados y víctimas de la guerra.

Juventudes y deportes.

Familia y Cuestiones sociales.

Abastecimientos.

Enseñanza y Bellas Artes.

Policía.

Asistencia pública.

Bomberos.

Transportes urbanos.

Vías públicas.

Aguas, Alcantarillados y Saneamiento.

La atención de la Delegación española se prestó preferentemente a los temas sobre la Familia y cuestiones sociales, por un lado; a los de Vías públicas, Aguas, Alcantarillados y Saneamiento, por otro; y a los de Transportes urbanos, especialmente.

El Excmo. Sr. Alcalde, que llevó el peso de las intervenciones sobre Transportes, expuso los planes que actualmente está desarrollando en Madrid, que merecieron especial atención de sus colegas extranjeros.

Con gran satisfacción se ha podido apreciar que el avance que se ha dado en los últimos diez años en España a muchos de los servicios urbanos nos permite afrontar, con dignidad en unos casos, con sensación de igualdad en otros y con impresión de ventaja en algunos, especialmente los de carácter sanitario: aguas, alcantarillado, servicios del subsuelo, etc., la comparación con las capitales que hasta hace pocos años se ofrecían como modelos urbanistas.

Combinadas con las sesiones de trabajo, el Municipio de París organizó excursiones de visitas de servicios, entre las que destacaron las de unos Grupos Escolares de construcción moderna; una Escuela de relojería municipal; una Panadería municipalizada, destinada al abasto de los establecimientos de la Beneficencia a cargo del Ayuntamiento; aparte de la realizada al nuevo Parque de Bom-

beros, con unas exhibiciones que acreditan la buena organización del servicio en la capital parisina.

Una detenida excursión a las instalaciones de Depuración de aguas negras, así como a las de ensayos de los modernos sistemas que se piensa emplear; y, finalmente, una visita a una barriada de Casas baratas, no muy reciente ya, y al Parque municipal de Sceaux.

Asimismo, y con independencia de los recorridos clásicos a los monumentos de la ciudad, se tuvo ocasión de visitar con detalle las obras de pasos inferiores, construidos en determinados lugares, para evitar los conflictos de tráfico. Esto fué sumamente interesante, pues permitió dar idea de la necesidad de estas obras en muchos de los lugares que el tráfico urbano en nuestras poblaciones lo está pidiendo.

Y finalmente una visita a la Autopista del Oeste permitió apreciar las ventajas que en las urbanizaciones modernas tienen esta clase de vías, a pesar de su coste de establecimiento, por la rapidez en las comunicaciones con las zonas periféricas.

El Municipio de París, presidido por M. Pierre de Gaulle, eficazmente secundado por el Secretario General del Congreso, M. Henri Ulver, y por el Secretario administrativo de la Comisión especial del Congreso, Mme. Georges-Picot (también Consejero municipal), extremó la nota de atenciones a todas las Delegaciones y de organización de actos agradables, como la visita a Versalles, con almuerzo en la Cámara de Comercio de dicha capital, en el antiguo Palacio de Mme. Du Barry; una recepción en la Cámara de Comercio de París y alguna pequeña fiesta, indispensable en estos actos.

En la sesión de clausura, el Congreso acordó por unanimidad designar a París como la sede del Secretariado permanente de este Congreso de Capitales, del que existe el propósito de celebrar cada dos años; y aun sin llegar a un acuerdo concreto, quedó flotando el propósito (que celebraríamos ver cumplido) de que el próximo Congreso, a celebrar en 1950, pudiera tener lugar en nuestra capital, combinada con Lisboa, a fin de que el resto de las capitales del mundo pudieran apreciar dos ejemplos distintos de urbanizaciones y servicios municipales, de características algo diferentes a las de otras poblaciones europeas.

De desear será en tal caso que la labor que se realice en ambas capitales en estos dos años, completando la ya iniciada, permita ofrecer a la consideración mundial unos servicios urbanos que estén a la altura de los de los países visitantes.

## CURSOS DE TECNICOS URBANISTAS

Se ha desarrollado, durante los días 29 de noviembre al 11 de diciembre, inclusive, del pasado año 1948, el segundo período escolar del segundo curso de la quinta promoción de Técnicos Urbanistas, en la Sección de Estudios Urbanos de la Escuela Nacional de Administración y Estudios Urbanos, con sujeción al siguiente cuadro de clases:

*Generalidades de Urbanismo*, por D. Pedro Bidagor Lasarte, clase diaria, de 4,30 a 5,30 de la tarde.

*Servicios Urbanos* (Servicios de Vialidad y Saneamiento), por don José Paz Maroto, los días 29, 30, 1 y 6, de 5,30 a 6,30 de la tarde.

*Servicios Urbanos* (Servicios Industriales) por D. Adelardo Martínez de Lamadrid, los días 2, 3 y 11, de 5,30 a 6,30 de la tarde.

*Servicios Urbanos* (Servicios de Arquitectura municipal), por don Mariano Nasarre, los días 7, 9 y 10, de 5,30 a 6,30 de la tarde.

*Esquemas Urbanos*, por D. Gaspar Blein Zarazaga, clase diaria, de 7 a 8,30 de la tarde.

*Economía Urbana*, por D. Román Perpiñá Grau, los días 7, 9 y 11, de 11 a 12 de la mañana.

*Economía Urbana*, por D. Ildefonso Cuesta Garrigós, el día 10, de 11 a 12 de la mañana.

*Planes de reconstrucción de ciudades inglesas: Manchester y Kingstown*, por D. Luis Pérez-Mínquez y de Villota, el día 6, de 11 a 12 de la mañana.

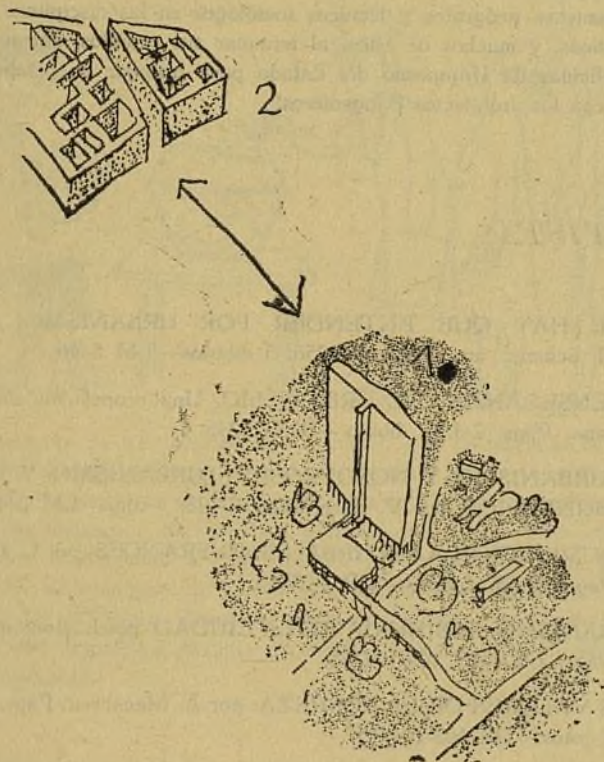
El día 10, de 8,30 a 9,30 de la noche, en la Embajada de los Estados Unidos de Norteamérica, habló a los alumnos el Sr. Pérez-Mínquez sobre *Construcción de viviendas y carreteras en los Estados Unidos*, proyectándose tres películas mientras iba explicando sobre la pantalla.

## SEIS LIBROS DE LE CORBUSIER

*Towards a New Architecture.*  
*The City of Tomorrow.*  
*Concerning Town Planning.*  
*The Home of Man.*  
*U. N. Headquarters.*  
*The Four Routes.*

Le Corbusier se ha interesado siempre por los grandes problemas de la vivienda de las masas, la densidad de poblaciones, la expresión del gregarismo en las ciudades actuales. Siempre ha trabajado sobre soluciones de la colectividad.

Como consecuencia, sus estudios, publicados en los últimos veinticinco años, se han hecho con gran libertad y han adolecido en general de una falta de sentido práctico. El, no hay que olvidarlo, es un pintor y sus argumentos son siempre visuales.



El tema principal de Le Corbusier es la Ciudad Jardín vertical. Su preocupación, como la de todos los urbanistas, es que al cambiar la escala del proyecto que tiene entre manos, la estética varía a su vez y como consecuencia de la producción en masa de casas para cientos de gentes, para las que hay que aprovechar las disponibilidades de la industria moderna. Sus últimos proyectos dan una gran individualidad a cada edificio, utilizando los elementos sueltos, como balcones, cerramientos, etc., y, en cambio, en el grupo llegan a una gran complejidad, dando lugar a interesantes contrastes entre formas que por sí solas son simples: "Unidad de detalle, tumulto en el conjunto" es su lema.

El divertido libro sobre la elección de emplazamiento para las oficinas de la O. N. U en Nueva York es realmente un sumario de las principales ideas de este arquitecto. Se planteó hacer el edificio extendiéndose horizontalmente, pero la multitud de oficinas, locales de asambleas, museos, viviendas, etc., requerían un solar doble de la Isla de Manhattan únicamente para 20.000 personas. Por aceptar la solución vertical que propugnaba Le Corbu-

sier, pudo proyectarse el edificio en un lugar céntrico y relativamente reducido.

Estas publicaciones de Le Corbusier constituyen, sin duda alguna, y a despecho de las polémicas que sus ideas puedan llevar aparejadas, un auténtico avance en las innovaciones de las teorías arquitectónicas y urbanísticas de nuestro tiempo.

## EL APEADERO DE LA AVENIDA DE CALVO SOTELO (RECOLETOS) Y LOS ENLACES FERROVIARIOS DE MADRID



MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

### EL APEADERO EN LA AVENIDA DE CALVO SOTELO (RECOLETOS) Y LOS ENLACES FERROVIARIOS DE MADRID



Año de 1949

El Ministerio de Obras Públicas ha editado este folleto en que da a conocer a la opinión lo que son los enlaces ferroviarios de Madrid, su objeto y beneficios que se derivarán de los mismos, estado actual y molestias inevitables que las obras han producido y habrán de producir, antes de su terminación, al vecindario, que es de esperar no lleguen a las que en otras grandes capitales han ocasionado obras de la misma naturaleza. También se ponen de manifiesto las diferentes soluciones estudiadas hasta haber llegado a elegir la que se considera preferible.

Acerca de los Enlaces ferroviarios se han emitido diversas opiniones y críticas y han sido objeto de discusiones, a veces apasionadas; es explicable que así ocurra por la circunstancia de que una gran parte de sus obras se encuentra dentro de la capital y el resto en sus proximidades. Se han publicado en diferentes periódicos y revistas técnicas algunos artículos sobre los Enlaces, a pe-

sar de la cual, en general, no existe un conocimiento bastante exacto de todo ello y resulta, como consecuencia, un estado de desorientación en las críticas y discusiones. Estas se han acentuado de un modo muy especial con motivo de la construcción, ya iniciada, del Apeadero de Recoletos, paseo al que afectan actualmente ciertas instalaciones de carácter temporal necesarias para las obras.

Los estudios de los Enlaces, muy antiguos, se han intensificado casi desde principios de siglo. Ya en el año 1917 se publicó un trabajo sobre el modo de unir la línea Norte con las de M. Z. A., y en el año 1926 se incluyeron en el Plan de urgente construcción el ferrocarril de circunvalación de Madrid, para el que se había redactado un importante proyecto, y el de Madrid a Burgos, y se suscitó la duda de si este último debería entrar en Madrid unido a alguna de las líneas existentes o bien tener estación propia. Fué adoptada la última solución, decidiéndose situar la estación en las proximidades de Chamartín. Estando así las cosas se planteó, en el año 1932, la realización del estudio mencionado de unir todos los ferrocarriles de vía ancha que concurren en la capital, y poco después se formuló un Plan de Enlaces cuyas obras comenzaron rápidamente, ejecutándose antes del Alzamiento Nacional varios trozos de túnel entre Atocha y Chamartín y algunas obras fuera de Madrid.

El estado actual de los trabajos se da a conocer en esta publicación, que se compone de los capítulos siguientes:

Objeto y descripción de los Enlaces ferroviarios.

Mejoras urbanas que como consecuencia de los Enlaces se han proporcionado y se proporcionarán a Madrid.

Apeadero en la avenida de Calvo Sotelo.

Estudio crítico del proyecto.

Descripción de los Enlaces ferroviarios de Bruselas.

Cuidadosamente editado este folleto con numerosas ilustraciones y cinco planos grandes, su publicación ha sido un acierto del Ministerio de Obras Públicas.

## ORGANISCHE STADTBAUKUNST

por Hans Bernhard Reichow.

(Libro de Urbanismo Orgánico escrito por un urbanista alemán que ha sido Arquitecto Municipal de Stettin y ahora trabaja en Hamburgo.)

Este libro ya se hace llamativo e interesante por la gran cantidad de dibujos originales e intencionados, diagramas, tablas y las magníficas y escogidas fotografías que lo ilustran. La tesis de su autor parte de estos puntos de vista: Las tendencias naturales deben seguirse y reglamentarse, pero en ningún caso deben ser rechazadas o desviadas. Nuestras actividades en Arquitectura y Urbanismo deben formar una parte del paisaje.

Partiendo de estas premisas, el autor analiza el modo de formarse las grandes ciudades, las leyes orgánicas del tráfico y el modo cómo, de acuerdo con su punto de vista, da solución a estos problemas.

El Arquitecto Bernhardt Reichow, que tiene una gran experiencia profesional en Urbanismo y que domina la técnica convincente del dibujo y de los modelos de bulto, refuerza sus tesis con estos medios de expresión, que los hacen particularmente interesantes.

## ENSEÑANZA DEL URBANISMO EN HOLANDA

En la Universidad de Delft se ha reorganizado la enseñanza del Urbanismo. En los tres primeros años se da una enseñanza conjunta para arquitectos y para urbanistas. En el primer año se da un curso de preparación urbanística y en el cuarto y quinto los urbanistas se separan y tienen cursos intensivos de su especialidad y menos proyectos de edificios que los estudiantes de Arquitectura. En estos dos años, además de la enseñanza arquitectónica, los cursos de Urbanismo comprenden estas disciplinas:

*Proyectos en ciudades y campos.*—Arquitectura paisajista.—Geología.—Puentes.—Proyectos de carreteras.—Alcantarillado.—Cartografía.—Economía.—Vivienda.—Estudio científico del paisaje.—Ferrocarriles.—Suministro de agua y Legislación.

Los ingenieros civiles en el último año, el 5.º, pueden especializarse asimismo en Urbanismo. En otras Universidades se preparan economistas, geógrafos y técnicos sociólogos en las disciplinas urbanísticas, y muchos de éstos, al terminar sus estudios, entran en las oficinas de Urbanismo del Estado para trabajar en colaboración con los arquitectos e ingenieros.

## REVISTAS

¿QUE HAY QUE ENTENDER POR URBANISMO?, por M. Schmitz, arq. Págs. 252-256; 5 dibujos.—LM 8/46.

LA ENSEÑANZA DEL URBANISMO. Una proposición americana. Págs. 2-3; 1 dibujo.—BYG 1/45.

EL URBANISMO Y NOSOTROS. EL URBANISMO Y LOS MUNICIPIOS, por V. Bure. Págs. 27-28; 1 foto.—LM 2/48.

CONTRIBUCION A UN URBANISMO FRANCES, por C. Petit. Págs. 80-85; 4 fotos.—UR 3/47.

URBANISMO, SABIDURIA DE LA CIUDAD, por L. Boulonnois. Págs. 7-9.—UR 103-104/45.

LOS VALORES DE LA POBREZA, por A. Menabrea. Págs. 2-6; 2 fotos.—UR 103-104/45.

EL CONGRESO DE URBANISMO DE HASTINGS, Inglaterra, 1946, por E. F. Vurckhradt, arq. Págs. 330-333; 1 plano, 4 fotos.—B 11/46.

EL URBANISMO SOCIALISTA, por K. L. Toeplitz. Págs. 1-6; 5 fotos.—DO 9-12/47.

CONCORDANCIA ENTRE LOS METODOS ANGLOAMERICANOS DE DISTRIBUCION Y LOS METODOS DE TOPOGRAFIA SOCIAL, por G. Bardet. Págs. 3-10; 10 planos, 3 dibujos, 3 fotos.—AF 50/45.

AF = Architecture Française, Paris.

B = Building, Londres.

BYG = Byggmästaren, Stockholm.

DO = Dom Osiedle Mieskanie, Varsovie.

LM = La Maison, Bruxelles.

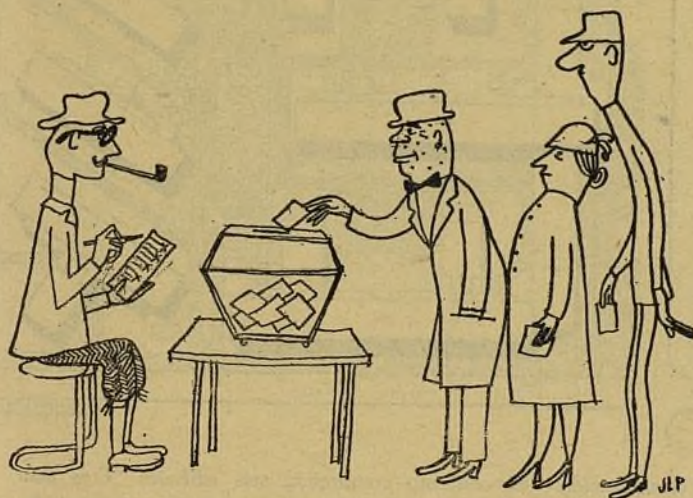
UR = Urbanisme, Paris.

## EL PUBLICO Y EL URBANISMO

FILADELFIA.

En Filadelfia se ha celebrado una Exposición sobre Reforma Urbana de la ciudad, que ha sido visitada por más de 10.000 personas, que en su mayoría han contestado al cuestionario que se les entregó a la entrada de la Exposición.

El 68 por 100 ha expresado su aprobación al programa urbanístico de la Reforma Urbana. Un 89 por 100 decía que quería contribuir con sus propios esfuerzo y tiempo a mejorar el barrio donde residían; un 42 por 100 llegó a indicar que estaban dispuestos a consentir un aumento de su contribución para que los trabajos proyectados se llevaran a cabo con rapidez.



Residentes de tres barrios de la ciudad, que comprenden el 46 por 100 de los visitantes, consideraron como lo más importante del plan el problema de la vivienda. Naturalmente, los residentes en zonas alejadas o de suburbios pidieron que se resolviera como problema fundamental el del transporte y la facilidad de esparcimiento. En resumen: las preferencias de los visitantes fueron por este orden de temas: Zonas de deportes y esparcimiento en primer lugar; después, facilidades de tráfico, y en tercer lugar, mejora de la vivienda.

St. Louis.

En una consulta hecha a la ciudad de St. Louis, sus habitantes han manifestado que prefieren que el importe de sus contribuciones se aplique a las viviendas de renta baja mejor que a ninguna otra reforma urbana. La consulta se ha celebrado bajo la dirección del Departamento de Sociología del Ayuntamiento y para establecerla se seleccionaron 322 vitantes, cabezas de familia. A cada uno se le dió un cuestionario en el que se preguntaba:

- 1.º Causas de la escasez de la vivienda barata.
- 2.º En una relación de mejoras urbanas, indicar cuál era más importante que la vivienda barata y cuál menos.
- 3.º Descripción de las condiciones de su propia vivienda, sus deseos y su capacidad de desembolso.

La mejora urbana que estos 322 padres de familia estimaron más importante después de la vivienda fué la de las clínicas gratuitas cerca de las zonas de la vivienda modesta. Un 37 por 100 dijeron que su casa no les satisfacía y un 41 por 100 que querían marcharse del barrio donde vivían. El 60 por 100 dijo que no podía pagar más de 50 dólares al mes para la renta de la casa.

## EL URBANISTA EN ESTADOS UNIDOS E INGLATERRA

El American Institute of Architects tiene más de 7.000 miembros. El organismo de urbanización correspondiente (The American Institute of Planners) cuenta únicamente con 318 miembros. Esto no es de extrañar porque hay cien veces más edificios a construir que ciudades a proyectar u ordenar. La que ya no es correcto es que, comparando las dos listas, haya solamente 38 miembros del Instituto de Arquitectura que a su vez lo sean del de Urbanismo.

En Inglaterra, en cambio, el Instituto de Urbanismo (Town Planning Institute) cuenta con 1.542 miembros, de los cuales 617 lo son del Royal Institute of British Architects.

## CENTRO CIVICO EN PORTSMOUTH

Arquitecto: T. L. Marshall.

El proyectar un Centro Cívico en su conjunto es un suceso arquitectónico de importancia. El Centro Cívico que se construirá en Portsmouth se ha previsto dejando una cierta elasticidad en sus últimos detalles, porque, como serán necesarios muchos años para completar el conjunto, es seguro que la Administración pública y las necesidades y gustos de la gente cambiará en esos años; al mismo tiempo las ideas estéticas en la arquitectura actual no están muy definidas, y como en la construcción de los edificios del Centro Cívico han de trabajar diversos arquitectos, es preferible dar esta elasticidad de que hablamos y que el plan de conjunto quede mantenido en sus líneas generales a imponer una rigidez que a la larga va a desbaratarlo todo.

De modo que ahora se concretarán los emplazamientos de los edificios, el trazado general de calles y se dará comienzo a las edificaciones más necesarias. Naturalmente, para hacer esto con una cierta exactitud ha sido necesario proyectar todos y cada uno de aquéllos. Sin embargo, estos proyectos no sirven más que para tener una mayor certeza de que las calles, espacios libres, aparcamientos y los solares necesarios para las edificaciones han de ser lo más correctos y afinados posible.

Estos proyectos sirven, al mismo tiempo, para que con los planos y las maquetas la población de Portsmouth pueda darse cuenta de lo que será el Centro Cívico de su ciudad en el futuro.

El emplazamiento que se ha elegido para el conjunto es un lugar que ha quedado destrozado por la guerra y ocupa una superficie de 6,5 Ha., de las que 2,4 han quedado libres por los bombardeos y el resto será necesario expropiar.

Los principales factores que han intervenido en el proyecto son:

**Flexibilidad.**—Para poder prever los cambios que habrá en el Municipio y procurar que todas las futuras ampliaciones queden comprendidas dentro del plan. En cualquier caso, las ampliaciones deberán hacerse levantando pisos, toda vez que los desplazamientos verticales son más rápidos que los horizontales y el edificio alto es más completo y eficiente que el extendido.

**Ruido.**—Se ha procurado que el trabajo de todas las personas de estos edificios se haga en silencio. Para ello los edificios de oficinas se disponen fuera de los lugares de tráfico y se prevén cortinas de árboles contra el ruido.

**Etapas.**—Como existen 2,4 Ha. libres, el proyecto se ha acondicionado de modo que en esa superficie se ubiquen los edificios más urgentes y que, por tanto, van a construirse en primer lugar.

**Aparcamiento.**—Se ha previsto un aparcamiento para 200 coches y los aumentos que sean necesarios se harán por garages subterráneos.

## PREMIO URBANO

La entidad Housing Authority, de la ciudad de Los Angeles, entrega cada mes un diploma a los usuarios que tengan en mejores condiciones su propiedad. La fotografía corresponde a uno de los premiados en los últimos meses, que muy cuidadosamente riega su pradera. Este inquilino ha vivido en las casas baratas que la Housing Authority construyó desde su inauguración en el año 1942.



## LA VIVIENDA EN LIMA

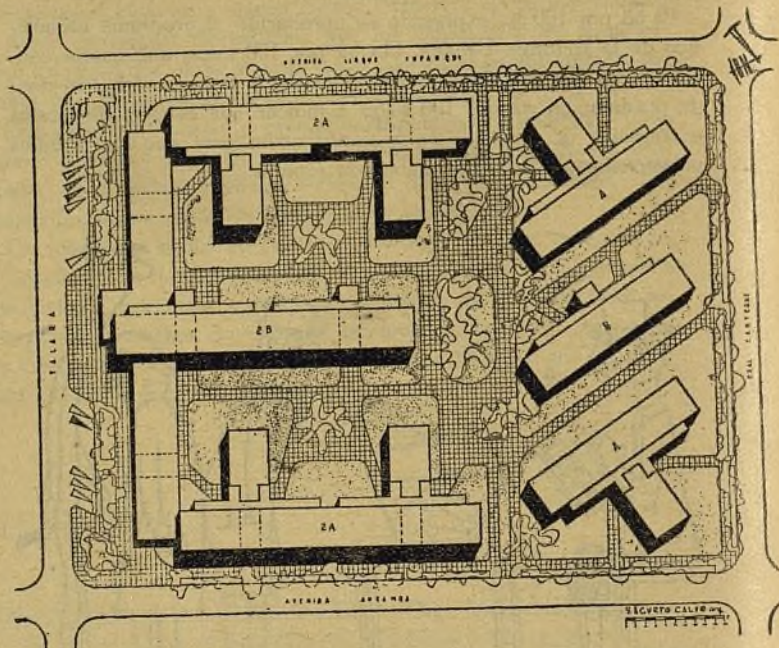
La Corporación Nacional de la Vivienda ha empezado la construcción de un grupo de viviendas para empleados, al objeto de aliviar el problema —que se ha hecho mundial— de la carestía de la vivienda para la clase media.

Las características del proyecto son:

**Orientación.**—12° Azimut para que todos los edificios tengan el máximo de sol en invierno y estén protegidos de él en verano. El

viento dominante S.-SO. incide oblicuamente sobre los edificios para proporcionar a todos los departamentos una suficiente ventilación cruzada.

**Circulación.**—Todas las zonas están reservadas a peatones, con veredas de dos metros de ancho, que ponen en unión todos los edificios con las zonas de esparcimiento. Tres de estas zonas se dedican a los niños, a suficiente distancia de las viviendas para que no molesten con los ruidos de sus juegos.



**Composición.**—El conjunto comprende seis edificios. Tres sencillos y tres dobles y uno independiente destinado a tiendas. La construcción ocupa el 36 por 100 del terreno total y el resto se dedica a jardines, espacios libres y veredas. Hay ocho tiendas y un café con salones suficientemente anchos para poder celebrar reuniones de sociedad. Delante de la zona comercial se ha establecido un estacionamiento de coches.

**Densidad de población.**—El proyecto comprende 337 habitantes/Ha., con un total de 363 habitantes distribuidos en 92 departamentos, de los que 21 son de un dormitorio, 35 de dos dormitorios, 18 de tres dormitorios y 18 de cuatro dormitorios.



