

641  
349

# GRAN MADRID

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



AÑO

6

1949

Ayuntamiento de Madrid



# GRAN MADRID

BOLETIN INFORMATIVO DE LA COMISARIA GENERAL PARA  
LA ORDENACION URBANA DE MADRID Y SUS ALREDEDORES



# S U M A R I O

	<u>PAGINAS</u>
Algunos datos e ideas sobre el tema de la vivienda en relación con el plan de ordenación de Madrid. .	3
Sobre la organización del planeamiento urbano-rural en la Gran Bretaña. . . . .	10
El ferrocarril metropolitano de Madrid . . . . .	18
El oso y el madroño del escudo de Madrid. . . . .	24
El abastecimiento de aguas de Madrid . . . . .	28
Comisión de urbanismo de Madrid. . . . .	29
Noticiario . . . . .	37

---

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

---



# ALGUNOS DATOS E IDEAS SOBRE EL TEMA DE LA VIVIENDA EN RELACION CON EL PLAN DE ORDENACION DE MADRID

Por Gaspar Blein, Arquitecto. Director de Urbanismo del Ayuntamiento de Madrid.

En un momento como el que vive Madrid, de agobio y preocupación por el problema de la escasez de viviendas, parece oportuno divulgar cifras y conceptos que, aunque conocidos más o menos concretamente por una minoría de ciudadanos interesados directa o indirectamente en las cuestiones de la ciudad, contribuyan a incorporar con una mejor orientación a la gran opinión madrileña, en especial a lo que pudiéramos llamar los factores privados desde el individuo aislado a la gran Empresa particular, sin cuya incorporación consciente a los problemas sociales de la Capital no podemos asegurar grandes progresos dentro de las directrices señaladas en el vigente Plan de Ordenación de Madrid.

La Dirección de GRAN MADRID me pidió un artículo sobre el estado de la construcción de viviendas en la etapa de diez años a partir de la liberación de la Capital, pero para juzgar mejor del valor de los datos que aunque sólo como aproximados pueda dar, me parece conveniente precederlos de un estudio somero sobre el crecimiento de Madrid y la relación del problema de la vivienda en sí con el urbanístico general de la Ciudad.

## I) CRECIMIENTO DE POBLACION. ALGUNOS DATOS ESTADISTICOS

Para poder hacerse cargo del problema de la vivienda en Madrid es preciso conocer, aunque sólo sea a grandes rasgos, el crecimiento general de población de España y sus desigualdades de localización en el ámbito geográfico, según se trate de población rural o grandes ciudades.

Partiendo de los censos generales y tomando un período de sesenta años, entre el 1880 y el 1940, las cifras que arrojan son las siguientes:

### *Población de España*

1880.....	16.625.860
1900.....	18.607.674
1920.....	21.338.381
1940.....	25.877.971

Aunque las variaciones de crecimiento, como es natural, no siguen una ley absolutamente precisa, sí presentan una constancia suficiente para hacer una asimi-

lación bastante aproximada que permita establecer una hipótesis de crecimiento para los años próximos, en la que podamos fundar un recuento de necesidades de viviendas. Esta ley para las cifras anteriores nos viene dada por los crecimientos que siguen, referidos al tanto por ciento anual de interés compuesto:

De 1880 a 1900, ligeramente superior al 0,5 por 100.

De 1900 a 1920, entre el 0,5 y el 1 por 100.

De 1920 a 1940, muy aproximado al 1 por 100.

La conclusión es la de todos conocida, de que actualmente crece la población de España al 1 por 100 anual, o sea en unos 260.000 a 270.000 por año, alcanzándose probablemente los 50 millones hacia fin de siglo.

Si examinamos ahora este crecimiento dividiendo la población española en dos grupos: el primero, que comprenda los habitantes de las capitales de provincia, y el segundo, el resto, o sea los pueblos, obtenemos los siguientes datos medios, ya que precisa observar que la variación aislada de pueblos presenta diferencias muy grandes en cada caso.

	Población de capitales	Población de pueblos
1880.....	2.269.398	14.356.462
1900.....	3.132.770	15.474.904
1920.....	4.096.857	17.241.522
1940.....	6.317.065	19.560.906

Los crecimientos que con estas cifras obtenemos son los siguientes:

	Tanto por 100 en capitales	Tanto por 100 en pueblos
De 1880 a 1900.	1,5 por exceso	0,5 escaso.
De 1900 a 1920.	1,5 escaso	0,5 ligero exceso.
De 1920 a 1940.	2 algún exceso	0,5 algún exceso.

Reduciendo a cifras redondas estos resultados, podemos resumir como conclusión muy aproximada a la realidad actual que mientras que los habitantes de los pueblos aumentan a razón del 1/2 por 100 anual, los de las capitales aumentan a razón del 2 por 100. Se acusa, pues, una desproporción de 1 a 4 entre el crecimiento de los pueblos y el de las ciudades.

Lo que ocurre es que el crecimiento natural de los pueblos se acumula en las ciudades por emigración de sus habitantes.



Veamos ahora las cifras de las dos grandes ciudades Madrid y Barcelona:

	Madrid	Barcelona
En 1880.....	397.690	249.106
En 1900.....	539.835	533.000
En 1920.....	750.896	710.335
En 1940.....	1.088.647	1.081.175

Y los crecimientos sucesivos:

	Madrid	Barcelona
De 1880 a 1900.....	1,5.	4.
De 1900 a 1920.....	más del 1,5 (1,7).	1,5.
De 1920 a 1940.....	cerca del 2.	más del 2.

Entre 1920 y 1940: Madrid, cerca del 2 por 100. Barcelona, más del 2 por 100.

Arrojan un crecimiento actual ligeramente inferior al 2 por 100 en Madrid y superior al 2 por 100 en Barcelona. Ello es debido (así como la anomalía de esta última ciudad en el período 1880 a 1900, que arroja casi el 4 por 100 de crecimiento) a la consideración de la población suburbial, que en Barcelona se incorporó con las anexiones, y en Madrid, hasta 1948, ha quedado fuera. Por eso es de especial interés en el caso de Madrid examinar lo que ocurre en los pueblos del cinturón, para lo que doy a continuación los datos de censos de estos pueblos:

Canillas.		
Canillejas.		
Carabanchel Bajo.	En 1880.....	12.990
Carabanchel Alto.	En 1900.....	29.188
Chamartín.	En 1920.....	84.677
Fuencarral.	En 1940.....	209.138
Vallecas.		
Villaverde.		

Crecimiento:

Entre 1880 y 1900.....	algo más del 4 por 100.
Entre 1900 y 1920.....	hacia el 6 por 100.
Entre 1920 y 1940.....	algo más del 4,5 por 100.

Hay que observar que las cifras del censo de 1940 en los Carabancheles, Vallecas y Villaverde acusan el descenso de crecimiento ocasionado por la permanencia de los frentes de combate de nuestra guerra de liberación, que luego han recuperado su movimiento acelerado. Por ello creo que todavía nos quedaríamos por bajo si tomamos como cifra normal actual el 6 por 100 acusado en el período anterior:

Chamartín, en el año 1900 tenía 4.500 habitantes; en

diez años se dobla esta cifra; en veinte años se cuadruplica; en cuarenta años se multiplica por 17.

Ello demuestra que este crecimiento es ficticio achacarlo al desarrollo de estos términos como tales pueblos, siendo realmente de Madrid capital, cuyas cifras damos a continuación, rectificadas con la suma de estos pueblos limítrofes, que apenas existirían si no fuera por su contacto con la gran ciudad:

*Madrid y pueblos del cinturón*

En 1880.....	410.680
En 1900.....	569.023
En 1920.....	835.573
En 1940.....	1.297.785

Crecimiento:

De 1880 a 1900.....	poco más del 1,5 por 100.
De 1900 a 1920.....	poco más del 2 por 100.
De 1920 a 1940.....	entre el 2 y el 2,5 por 100.

Este es el crecimiento que considero refleja la realidad de Madrid, debiendo tomarse el 2,5 por 100 como cifra para el próximo período de veinte años. Aquí vemos que la característica de Madrid capital es la mayor *aceleración* del crecimiento, que aumenta casi en el 1/2 por 100 anual cada período de veinte años, mientras que en las capitales sólo aumentará en esta cifra cada sesenta años, y la general de España, aun en algo más de tiempo.

La consecuencia que a los efectos de las necesidades que pudiéramos llamar *naturales* de viviendas hemos de sacar es que cada año Madrid, con su cinturón—que pronto será el Madrid oficial, pues a Chamartín y los Carabancheles seguirán las anexiones de otros pueblos limítrofes—, aumenta por lo menos de un modo natural en 32.500 almas al año.

He querido traer estos datos abstractos, no excesivamente minuciosos, pero fríamente fieles, sin abultamientos ficticios, para mostrar la desnuda realidad de este problema de la vivienda en Madrid.

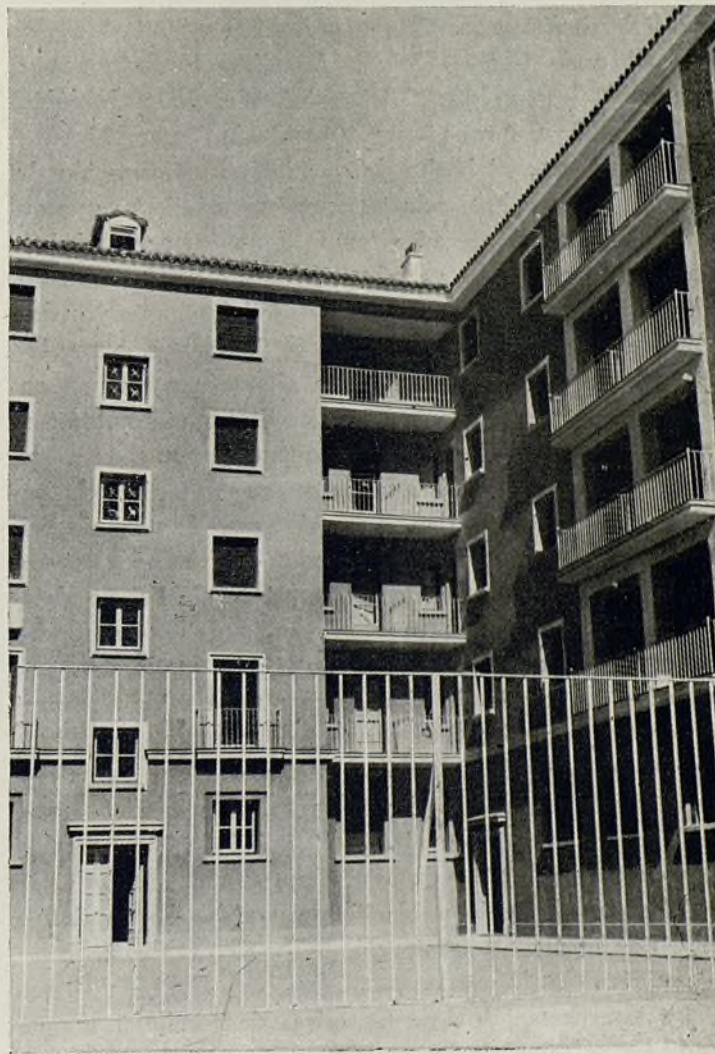
Pues bien; partiendo de esta cifra, con dividirla por los cinco individuos que por término medio componen la familia, resulta que anualmente en Madrid hacen falta 6.500 viviendas para atender a su crecimiento natural.

## II) CONCLUSIONES ESTADISTICAS

1.<sup>a</sup> La población de España aumentará, aproximadamente, al año en 1/4 de millón, pudiendo aventurarse que, salvo catástrofes imprevistas, tendrá unos 50 millones de habitantes a fin de siglo.

2.<sup>a</sup> El promedio de los pueblos aumentará, aproximadamente, de población a razón del 1/2 por 100 anual.





*Bloque de viviendas en Cuatro Caminos, inaugurado por el Caudillo el 18 de julio de este año.*



Las capitales, a razón del 2 por 100, aproximadamente cuatro veces más.

3.<sup>a</sup> Madrid, sin los suburbios, aumenta también, aproximadamente, al 2 por 100 anual.

4.<sup>a</sup> Los suburbios crecen, por lo menos, a razón del 6 por 100 anual.

5.<sup>a</sup> Madrid, con el cinturón de sus suburbios, aumenta el 2,5 por 100 anual.

6.<sup>a</sup> Esto equivale a un mínimo de 32.500 habitantes. Por tanto, para absorber este crecimiento natural hace falta que se construyan al año unas 6.500 viviendas, una masa urbana como la de una capital de provincia media de segundo orden.

### III) CONSIDERACIONES URBANISTICAS SOBRE EL CRECIMIENTO

Esta ley de crecimiento no presenta, por otra parte, anomalías con relación con las grandes ciudades del mundo.

La ley de crecimiento aproximada de las grandes ciudades italianas, según datos de 1901 y 1931, tomados del libro de Cesare Chiodi, *La Citta Moderna*, son: Roma, 2,5 por 100; Milán, 2,5 por 100; Nápoles, 1,5 por 100; Génova, 3 por 100; Turín, 2 por 100.

Precisamente el hecho de que la industrialización de España se vaya haciendo con proceso más lento que en otros países nos permite tener alguna experiencia en esta tendencia de las grandes ciudades a un crecimiento tumultuoso, que considero muy difícil frenar por procedimientos artificiales, como serían las restricciones legales, más o menos duras, que algunas patrocinan en el acceso y permanencia en la capital por obedecer a razones urbanísticas que ahora examinaremos.

Este aumento podría analizarse descomponiéndolo en el crecimiento vegetativo, o sea el exceso de nacimientos sobre las defunciones, y el aumento migratorio, exceso de la inmigración sobre la emigración. Ello nos pondría de manifiesto la gran preponderancia de este segundo aspecto sobre el primero, más ligado a las condiciones sanitarias del medio de vida, pero que se mide siempre en tantos por mil, mientras que el segundo, como hemos visto, se mide en tantos por ciento, o sea a una escala diez veces mayor. Por ejemplo, el crecimiento vegetativo en Madrid en el año 1942 fué de 3.332 personas contra las 32.500 de crecimiento total calculado.

El aumento de la población transeúnte no nos interesa por su menor repercusión sobre el problema de la vivienda.

La interpretación de estas cifras de crecimiento nos conduce al tema de los movimientos migratorios entre el campo y las ciudades, y más concretamente a la absor-

ción de población por la capital y la limitación de su volumen como consecuencia de los inconvenientes que presenta en su gran complicación de servicios la gran urbe; temas urbanísticos que, aunque merecen un mayor estudio, considero conveniente hacer algunas indicaciones que puedan servir de orientación. En el momento actual del urbanismo no podemos considerar la ciudad como un fenómeno natural de geografía. Toda aglomeración humana obedece a causas muy complejas, en las que si bien influyen las condiciones naturales del medio físico, son factores decisivos las actividades humanas de índole muy diversa, desde las religiosas, culturales, sociales y políticas hasta las meramente económicas. Y aunque hasta principios de siglo (sin olvidar antecedentes tan importantes como nuestras colonizaciones americanas, por ejemplo) no se hayan estudiado con carácter científico, ya no concebimos la ciudad sin una misión definida a cumplir.

Desde este punto de vista se ha concretado mucho, cambiando aquella vaguedad clásica y poética del bienestar de los ciudadanos por un programa de finalidades en relación con el desenvolvimiento futuro y misión del País en la Historia, y así se van formando en todos los países civilizados los Planes Nacionales de Urbanismo, que, aunque esencialmente elásticos y adaptables a modificaciones y desarrollos ulteriores, tienen la gran virtud de todo plan de conjunto, en el que se encuadran los problemas generales, con su importancia relativa, y se destaca lo esencial sobre lo accesorio, y el interés general sobre el local y menudo, evitando que se atiendan excesivamente estos aspectos con detrimento de aquéllos.

Pues dentro de este encuadramiento general la capital nacional es la pieza primordial en la dirección y desarrollo del país. Es, como su nombre indica, la cabeza del cuerpo nacional, la realidad física en que se albergan los órganos de dirección de la vida española.

Esta es, en síntesis, su misión urbanística, y de ella ha de deducirse su programa concreto, al que debe subordinarse toda idea, que puede influir en sus condiciones, dentro de este grado trascendente, para que las necesidades a cumplir, en grados que pudiéramos llamar menores, se satisfagan dentro de aquéllas. Con esto quiero aludir a que no podemos formular un programa de perfección de la ciudad basándonos en las incomodidades en que constantemente vivimos en ella, sino que hemos de tratar de evitarlas dentro del cumplimiento primordial de sus fines últimos.

Volviendo a nuestro tema, podríamos aplicar estas consideraciones a la tendencia tan extendida a que he aludido de que sobra gente, que es obligado restringir por medios artificiales el crecimiento de la capital. ¿Por qué viene la gente a Madrid? Pues viene por muchas razones, de las que esbozaré algunas:



Viene porque es la capital. La relación de Dirección Política y Administrativa de la nación exige un desarrollo creciente de los Departamentos oficiales centrales; la burocracia fatalmente aumenta con las dificultades crecientes de los tiempos y atrae un gran número de familias cuyo trabajo es necesario en Madrid.

La propia masa de población hace que en la gran capital sea posible la implantación de los Organismos de Cultura Superior, que no podrían vivir en ambientes provincianos, donde no pueden concentrarse ni los elementos ni las personas indispensables para su función. Pues bien; todo el que en el ámbito nacional aspira—en un ansia patriótica y justa, que el Estado ha de amparar—a alcanzar estos grados culturales y profesionales superiores, ha de venir a los grandes centros urbanos.

Por otra parte, la centralización de comunicaciones, indispensable a la función de capitalidad, crea un instrumento fundamental para el desarrollo del gran comercio en muchísimas de sus actividades, y con él la fijación de otro número importante y creciente de población que se adscribe a la Banca Nacional, Finanzas, negocios y actividades mercantiles y comercio que pudiéramos calificar de capitalidad.

Otro tanto sucede con la Industria, a la que esta misma condición de centro de transportes, unida a las facilidades especiales para la utilización de mano de obra femenina o residual y al gran mercado de consumo que proporciona la masa de ciudadanos, evidencia la conveniencia de desarrollar un programa de industrialización importante en determinadas ramas, con la consiguiente creación o incremento de riqueza. Esto ocurre, por ejemplo, con las industrias de comunicaciones y almacenaje, transformación de materias primas de fácil transporte en productos manufacturados de gran consumo, productos farmacéuticos, artículos de lujo, Artes Gráficas, Cinematografía y tantos otros. La edificación urbana indispensable para el propio desarrollo de la ciudad y solución de problemas como este mismo de la vivienda atrae la mano de obra de aquellos lugares de ámbito rural en que la pobreza del nivel de vida, motivado por las malas condiciones

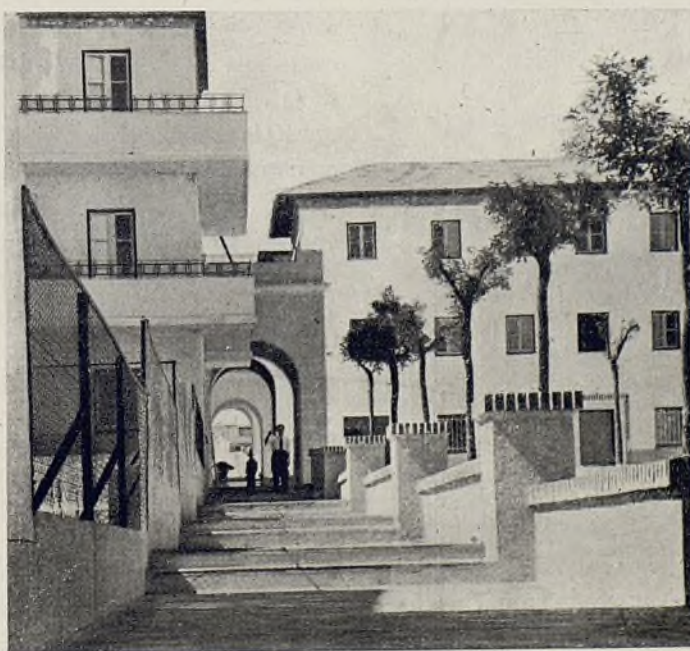
que por causas naturales se desarrolla la agricultura, expulsa a sus naturales hacia otros lugares en que la industrialización proporcione mejores jornales y posibilidades de todo orden para la lucha por la vida.

¿Quiere decir esto que tengamos que conformarnos fatalmente con los hechos que presenciamos, y que así como la imprevisión de las generaciones anteriores ha conducido al crecimiento de Madrid por suburbios al desbordarse la ciudad de su casco organizado, hemos de quedar impasibles, dejando que se extienda la ciudad como una mancha repugnante de grasa, o, mejor, como una invasión infecciosa, sin saber adónde va, ni preocuparnos de sus condiciones?

El problema de la vivienda no es exclusivamente un problema de construir casas, cuantas más mejor. Las condiciones urbanísticas del medio influyen extraordinariamente, como luego veremos, pues las casas sin servicios urbanos no pueden alcanzar la categoría de habitaciones humanas. Por ello, el planteamiento y resolución, desde el punto de vista del Urbanismo, del problema del crecimiento de la población, influye decisivamente. Hay que descartar por antinatural y antinacional la limitación cerrada en número de habitantes de la ciudad, que quedaría petrificada como un gran sólido cristalográfico agregado riguroso de moléculas que, aunque tuviera toda la belleza de forma de un brillante labrado a la perfección, sería cosa muerta, imposible para albergar un alma que es la sociedad, que la vivifica y hace de ella un ser vivo, el más semejante, sin duda, dentro de las creaciones humanas, al ser perfecto creado por Dios nada menos que a su imagen y semejanza: al hombre. Así debe de ser de compleja y perfecta la organización urba-

na de la ciudad, con sus órganos y sistemas de servicios, como es el cuerpo humano. Pues bien; dentro de esta naturaleza orgánica de ser vivo hemos de buscar la explicación de los problemas urbanos y de sus soluciones. Y así como un cuerpo nace y crece dentro de unos límites, y sin sobrepasar en estatura y volumen unas dimensiones que permitan el perfecto funcionamiento de sus órganos, y cuando llega a su perfección, en vez de seguir creciendo, se reproduce en nuevos seres, para seguir en ellos cum-

*Viviendas municipales en la Colonia Moscardó.*





pliendo todos sus fines permanentes, así la ciudad tiene unas dimensiones límites, las que no puede sobrepasar sin que fallen sus funciones y se pongan en evidencia problemas de tal naturaleza que hagan peligrar su propia existencia.

En Madrid este problema ha sido tenido en cuenta en el plan vigente de Ordenación Urbana, previsto para una población aglomerada total de 3.000.000 de almas, en cuyo margen se recoge, ordena y organiza en su conjunto el actual casco y los suburbios por medio de unidades urbanas—los barrios—que estén dotadas de todos los edificios y servicios precisos para satisfacer todas las categorías de necesidades humanas (y en los grados necesarios para cada una), desde las religiosas y culturales, hasta las materiales de abastecimiento, trabajo y albergue. Conseguido este punto de perfección, será el momento de envolver la ciudad en zonas verdes, como murallas modernas y pacíficas, y continuar su desarrollo por medio de nuevos individuos, las ciudades satélites futuras, con vida propia y comunicaciones perfectas para el servicio de la capital. Esta es la solución que yo no tendría inconveniente en llamar solución cristiana, y que destaco aquí para que se aprecie que, en relación con la vivienda, el problema social de su incorporación a la comunidad ciudadana tiene tanta importancia como la propia producción de casas para que cada familia tenga un hogar habitable. No basta, pues, construir todas las casas necesarias, sino que a la vez tienen que estar incorporadas a la ciudad, tienen que estar en barrios organizados, donde haya parroquia, escuelas, talleres y tiendas, mercados, parques, cines y calles pavimentadas, abastecimiento de aguas, alcantarillado, alumbrado, comunicaciones, etc.

#### IV) RESUMEN DEL ENFOQUE URBANISTICO DEL CRECIMIENTO DE MADRID DEL PLAN GENERAL DE ORDENACION

1. No sólo producir o hacer producir muchas viviendas al año, sino
2. Integrarlas en la ciudad, construyendo a la vez los centros de vida social, edificios públicos, urbanizaciones y redes de servicios que permitan
3. Organizar la ciudad en unidades,
4. Incorporar también los actuales suburbios,
5. Cerrar la ciudad,
6. Crear las ciudades satélites que recojan el crecimiento en el siglo XXI.

#### V) PRODUCCION ANUAL DE VIVIENDAS

Establecida la cifra aproximada de 6.500 viviendas como necesarias para albergar el aumento anual normal en los próximos años, veamos los datos que hemos po-

dido recoger en cuanto a la producción media de diez años para obtener el déficit sobre el que hayan de pensarse los planes que puedan enfocar la solución del problema.

Son escasas y desordenadas las cifras que se pueden conseguir porque no conozco publicadas estadísticas sobre el tema. De las informaciones obtenidas en distintos Centros oficiales que amablemente las han facilitado, como son las Direcciones Generales de Arquitectura y Regiones Devastadas, la Fiscalía de la Vivienda, el Instituto Nacional de la Vivienda, la Obra Sindical del Hogar, el Patronato Municipal de la Vivienda, el Patronato de Casas Militares, etc., hemos elaborado los datos siguientes de producción de viviendas:

Antes de nuestra guerra, el Patronato de Política Social Inmobiliaria, Organismo del Ministerio de Trabajo, que recogió y continuó los resultados de la legislación de casas baratas y económicas, según una Memoria del año 1932, señalaba la construcción en Madrid y pueblos limítrofes, con ayudas oficiales, de 5.536 casas baratas en un período de diez años, y aunque su producción fuese muy desigual, podemos tomar el promedio anual de 550 viviendas. En cuanto a la iniciativa privada, los datos incompletísimos que he podido encontrar se reducen a licencias de obras concedidas por el Ayuntamiento, pero que no sólo se referían a edificación de casas de nueva planta, sino también a reformas y otras obras, por lo que no es posible aventurar cifras concretas.

En la época de 1924 a 1929 la mayoría se localizan en el extrarradio, con auge de construcciones, donde casi todas son viviendas unifamiliares modestas y han oscilado con bastante regularidad entre 400 y 800 las licencias concedidas, mientras que en ensanche varían entre 250 y 350, siendo muy aventurado hacer hipótesis sobre el número de viviendas, pues en estas zonas las casas son en su mayoría colectivas y de mayor categoría social.

En la zona del interior oscilan las licencias en este quinquenio entre 25 y 90.

Con posterioridad a la guerra de Liberación, y hasta el año 1948, los datos que poseo son más concretos. Para la edificación efectuada por Organismos o Corporaciones oficiales, o auxiliada por ellos, hemos recogido las siguientes cifras:

Viviendas protegidas (I. N. de la Vivienda).....	2.217
Idem íd. Obra Sindical del Hogar.....	451
Idem íd. Patronato Casas Militares.....	328
Regiones Devastadas.....	400
Dirección General de Arquitectura.....	720
Ayuntamiento .....	2.091
	<hr/> 6.207



No contando el año 1939, que fué perdido por la puesta en marcha de Organismos, y sin descontar otros por aprovecharse en cambio reconstrucciones de casas existentes, hay que contar un plazo de ocho años, lo que da un promedio para esta etapa de producción de 776 viviendas oficiales o protegidas.

Para conocer el resultado de la iniciativa privada hemos acudido a los datos del Ayuntamiento para los años 1939 a 1944 y de la Fiscalía de la Vivienda, de donde tomamos los resúmenes correspondientes a los años 1944 a 1948, ambos inclusive, en que estos servicios informativos han funcionado con mayor normalidad, con arreglo a las cédulas de habitabilidad correspondientes, incluídas las obras de reforma, cuyo exceso puede compensar la edificación no controlada. Obtenemos las cifras que siguen:

Año 1939.....	945 viviendas.
» 1940.....	2.887 »
» 1941.....	4.798 »
» 1942.....	1.717 »
» 1943.....	1.464 »
» 1944.....	1.440 »
» 1945.....	1.828 »
» 1946.....	2.058 »
» 1947.....	2.818 »
» 1948.....	4.144 »

Lo que arroja un promedio de 2.410 viviendas.

El resumen obtenido para la media anual de viviendas producidas es, según estos datos, el siguiente:

Producción oficial o protegida.....	776 viviendas.
Producción de la iniciativa privada.....	2.410 »
<hr/>	
TOTAL APROXIMADO.....	3.200 viviendas.

Esta cifra no la damos sin grandes reservas, a causa de las circunstancias que han concurrido en una década tan difícil de someter al rigor de un análisis, en el que los propios datos conseguidos nunca pueden darse por exactos si no de un modo bastante aleatorio. Pero creo es suficientemente aproximada para, sin desviarnos demasiado de la realidad, poder basar sobre ella una idea del orden de magnitud del problema que examinamos.

## VI) CONSIDERACIONES FINALES

Tomando las magnitudes de las viviendas calculadas como necesarias para albergar el crecimiento natural de Madrid en un año, que son las 6.500, y las que por

término medio se producen, o sean las 3.200, resulta un déficit anual de 3.300 casas en condiciones normales para una etapa que pudiéramos llamar inmediata.

Pero precisamente en esta etapa deberían tenerse en cuenta las destrucciones de guerra, aun no remediadas, que son siempre las de viviendas más modestas. Esta cifra no podría calcularse ni siquiera partiendo de una estadística perfecta, pues las circunstancias de nuestra guerra ha hecho que se combinen con desplazamientos extraordinarios de población, que en la zona social en que se han producido hay que considerar en gran parte como definitivos.

Lo mismo puede decirse de la necesidad de amortización de casas ruinosas e insalubres que se siguen utilizando, sobrepasando en mucho los límites normales, ya que sólo se efectúan desalojos en casos extremos de peligro de hundimiento directo, y están prácticamente en suspenso las expropiaciones por insalubridad, compensándose con una mayor y mejor vigilancia y tratamiento sanitarios de las familias, que hacen que los coeficientes de mortalidad y morbilidad se mantengan en cifras notablemente satisfactorias.

Creo indispensable en estas consideraciones aventurar una cifra que no debería bajar de 1.700 viviendas anuales, para atender a estos dos motivos de destrucciones e insalubridad en la etapa inmediata que podría suponerse de diez años.

Así, pues, y aun contando con la incertidumbre y provisionalidad de muchas de las cifras manejadas, el problema desnudo de la vivienda en Madrid está definido por la cifra de un déficit anual de 5.000 viviendas.

Este número reducido a presupuesto, calculando a 60.000 pesetas por vivienda de coste medio, arroja una anualidad de 300 millones de pesetas. Y si a ella se añaden los gastos de urbanización y servicios precisos, se aumentaría a unos 400 millones anuales, con las repercusiones que el problema ha de producir en cuanto a organización, producción de materiales, transportes, mano de obra, etc.

Dejemos aquí estos datos, pero no sin que me considere obligado a neutralizar cualquier ambiente pesimista, pensando en el orden de las cifras que se manejan al estudiar los planes urbanísticos sobre una gran Ciudad. La suma en que, seguramente por bajo, se valoraba Madrid, hace ya unos seis años, con su suelo, edificaciones, industrias, comunicaciones y servicios, era de unos 20.000 millones de pesetas, que hoy, muy probablemente, se habrá triplicado. Relacionada con ella, no parece exagerado dedicar un 1 por 100 del capital que represente la ciudad a dar vivienda a millares de familias madrileñas que no la tienen, realizando con ello la obra más ingente de justicia social.





*Wotton House, Aylésbury.*

## SOBRE LA ORGANIZACION DEL PLANEAMIENTO URBANO-RURAL EN LA GRAN BRETAÑA <sup>(1)</sup>

*Por Gabriel Alomar, Arquitecto.*

La Gran Bretaña es país de intensa organización, habiendo obligado a la misma factores diversos, entre los cuales la densidad de población, el alto nivel cultural y la gran experiencia política, son los más importantes. A ellos debemos añadir la necesidad circunstancial de una reconstrucción rápida y total, creada después de las tremendas destrucciones de la pasada guerra. El hecho indudable de ser la nación que ha ido, y va, a la cabeza de la técnica moderna del Planeamiento, no es, pues, sorprendente. El funcionamiento del *Planning* inglés es poco conocido en España, y la verdad es que también nosotros necesitamos mejorar nuestra política reconstructiva y de organización del suelo y, de una manera especial, en el aspecto en que mejores resultados se han obtenido en aquel país: en el de una unificación, por lo menos, coordinada de todos los organismos, de todas las instituciones, de todas las leyes, de todos los esfuerzos, en una sola organización y bajo una ley común. Nadie

puede ya poner en duda la necesidad que existe en España de dar el paso trascendental de promulgar una «Ley de Planeamiento», amplia y moderna, que empiece por dar vida a un «Ministerio de Planes», aunque sólo sea para no ir a la zaga de los otros países civilizados, no olvidando que si Inglaterra fué la cuna de Tomás Moro, han sido los españoles los autores de las primeras leyes de planeamiento urbano-rural de los tiempos modernos: las *Leyes de Indias*.

Por otra razón, no hay duda de que el resumido estudio que de la colonización inglesa pienso presentar, puede ser de utilidad para los que nos dedicamos a esta técnica. Por nuestra parte, daremos por bien empleada nuestra labor si con ella podemos conseguir algo en el aspecto de suscitar vocaciones de urbanistas, no tan sólo entre mis compañeros arquitectos y técnicos en general, sino entre los juristas, repitiendo lo que en otra ocasión hemos dicho de que el planeamiento es una estructura *arquitectónica*—tomemos la palabra en su sentido pleno etimológico—que debe asentarse sobre una roca jurídica.

La organización oficial del Planeamiento en Inglate-

(1) Nuestro agradecimiento al ilustre académico y catedrático señor Ruiz del Castillo por la revisión que, especialmente en el aspecto legal, ha tenido a bien llevar a cabo del presente artículo.



rra viene apoyada y complementada por el gran interés que en el público despiertan estos asuntos, interés que se refleja en la labor de algunas sociedades particulares, entre las cuales se destaca la «Town and Country Planning Association» (2) y en revistas y publicaciones especializadas, como son *Town Planning Review* (3) *Town Planning Year Book*, etc.

El problema del planeamiento de las ciudades se presentaba en Inglaterra en una forma no muy distinta de como se presenta en otros países, es decir, como necesidad de ordenar el crecimiento rápido de las urbes, encauzando dentro de un orden estructural el movimiento inevitable de urbanización, dando nuevos cauces adecuados a las corrientes cada día más caudalosas y rápidas de vehículos modernos y proveyendo de viviendas adecuadas a las poblaciones crecientes.

El del planeamiento rural era de solución, si cabe, más imperativa. Era necesario armonizar las simultáneas demandas de un espacio insuficiente, hechas en nombre de intereses muy distintos: producción agrícola, desarrollo urbano, construcción de viviendas, instalación de industrias, defensa de la plena naturaleza en zonas para el descanso, etc.

La producción de alimentos para el pueblo inglés venía, antes de 1942, proporcionado, en una tercera parte, por su propio campo. La guerra obligó a realizar un esfuerzo para aumentar este tanto por ciento, consiguiendo hasta una mitad.

Desde 1932, por lo menos—prescindamos de las leyes sobre planeamiento urbano promulgadas desde principios de siglo—, se desarrolló un esfuerzo constante por parte de los Gobiernos ingleses para ir mejorando paulatinamente la organización del Planeamiento. De cada día fué siendo más fuerte el apoyo, la base legal de esta actividad.

En esto nos dan los ingleses un alto ejemplo de continuidad y constancia en un empeño para el logro de un objetivo cuya importancia ya nadie puede poner en duda. Tanto es así, que cometeríamos un error si considerásemos al Planeamiento inglés como un producto exclusivo de la política laborista. En Inglaterra, como en los Estados Unidos y como en España, el Planeamiento es una necesidad absoluta, determinada por las características de la época actual. Y, precisamente, de las sucesivas leyes planeativas que iremos reseñando, las más

importantes la de 1944 y la de 1943—que instituye el Ministerio—, son obra del Gobierno presidido por el conservador Mr. Churchill.

El paso más importante que se ha dado en relación a este concepto, que si bien tiene precedentes históricos, puede considerarse como una de las instituciones políticas típicas de nuestra época, es, indudablemente, el de la creación de este Ministerio, que actúa desde el año 1943 y ha pasado a ser uno de los más activos e importantes del Gabinete.

## EVOLUCION DE LAS LEYES DE PLANEAMIENTO

### *Legislación anterior a la guerra.*

Las leyes de 1909 y 1919, además de ser puramente urbanas, estaban tan en relación con la construcción de viviendas—y aun con la «Housing Act», que la regulaba—, que podía creerse que el *planning* era un capítulo del *housing*, cuando, en realidad, es lo contrario.

En la anteguerra no hubo ya otra ley de Planeamiento hasta la de 1932 (*Town and Country Planning Act*, 1932). En ésta todavía el poder de autoridad de Planeamiento se limitaba a controlar el uso del terreno, sin apenas capacidad para preparar esquemas relativos a las partes ya construídas de las ciudades.

Era una ley, además, más *regulativa* que constructiva. Los organismos planeativos tienen el control del terreno por imposición de restricciones al propietario, pero apenas tienen poder legal para adquirirlos, poseerlos y planear constructivamente.

Por otra parte, no impone todavía a las autoridades locales la obligación de preparar los planes de sus áreas.

Según ella, el Planeamiento sigue siendo esencialmente local, no nacional; la función del Gobierno se limita a dar normas directivas a las autoridades locales y a sancionar o enmendar los planes que se le someten.

Los únicos poderes constructivos, más que las leyes de Planeamiento, los daban entonces las *Housing Acts*, o sea las Leyes de Construcción de Viviendas, como la de 1936.

De todos modos, la ley de 1932 es el primer intento de realización de un código planeativo amplio y total, *the first attempt to formulate a comprehensive code*.

### *Legislación durante los años de guerra.*

Los hechos que hacían necesario el Planeamiento en Inglaterra se acentuaron extraordinariamente durante el período de la guerra (1942-1945), por la necesidad, aún mayor que antes, de arrancar a la tierra el máximo posible de producción y de reconstruir racionalmente los tremendos destrozos causados por los bombardeos y por las V.

(2) «Town and Country Planning Association» es una fusión de las antiguas entidades «Garden Cities» y «Town Planning Association», y es alma de la misma Sir Patrick Abercrombie. Entre las actividades de esta entidad deben citarse las reuniones anuales, con conferencias y discusiones sobre un tema determinado, las cuales han tenido una notable influencia en la obra de los legisladores. Estas reuniones se organizan en una forma similar a las de nuestro «Instituto de Estudios de Administración Local».

(3) Publicada por el Departamento de Proyectos Urbanos («Civic Design») de la Universidad de Liverpool.



El primer paso verdaderamente importante fué el de la creación del Ministerio de Planeamiento, por la ley «The Minister of Town and Country Planning Act», de 1943, por la cual, reconociéndose la necesidad de una política nacional, preparada y guiada por una autoridad central en lo referente al Planeamiento urbano-rural, se nombraba un ministro y se le imponía la misión y el deber de velar por la «consistencia y continuidad en la estructuración y realización de una política nacional respecto al uso del suelo».

En el mismo año, la «Town and Country Planning (Interim development) Act», deja de hecho todo el territorio de la Metrópoli bajo el control de las autoridades planeativas y da poderes al ministro para evitar conflictos con los planes oficiales.

La «Town and Country Planning Act, 1944» siguió aumentando los poderes de adquirir terrenos con fines de Planeamiento, convirtiendo a esta actividad política, de cada vez más, en una actividad *constructiva* además de regulativa.

Tal vez la parte más importante de esta ley es la que se refiere a lo que llamaríamos en España Reforma Interior, con todas sus derivadas, como, por ejemplo, la adquisición y urbanización de las zonas de «Overspill», o sea, de aquellas áreas exteriores destinadas a acomodar a las personas y actividades que antes se alojaban en las zonas interiores en malas condiciones, con el fin de que éstas pudieran ser satisfactoriamente replaneadas.

Hemos de hacer una observación: si bien es verdad que estas leyes fueron dictadas en un período tan de excepción como fué el de la guerra, su interés y su vigencia no han decaído al producirse la paz, porque tan graves son los males urbanísticos de nuestra época, que una cirugía de guerra resulta el mejor tratamiento para su cura.

La Ley establece que, en el caso de que el ministro considere que una zona, esté o no situada dentro de la jurisdicción de la correspondiente autoridad local, es necesaria para el establecimiento («Relocation») de determinada nueva población o industria o para dar lugar a nuevos espacios libres, como consecuencia de reformas interiores en zonas, bien afectadas por la guerra o bien en malas condiciones, puede autorizar su expropiación forzosa.

Las citadas leyes de Planeamiento, aun no estando en vigor, tienen para nosotros notable interés, no tan sólo porque han servido de preparación y experiencia a las que rigen actualmente, sino porque demuestran el proceso seguido para llegar a los resultados actuales.

Pasemos a reseñar ahora, en una forma esquemática, analizando los puntos que más interés puedan tener para nosotros, las dos leyes por las que se rige el Planea-

miento Inglés en la actualidad, o sea, la de *Nuevas Poblaciones*, de 1946, y la de *Planeamiento Urbano-Rural*, de 1947, empezando por la segunda, que recoge una gran parte de la legislación anterior sobre el tema, especialmente en cuanto a la organización general y a los organismos en los que se funda la primera.

Además de las Leyes de Planeamiento Urbano-Rural y de Nuevas Poblaciones, que son puramente planeativas, debemos citar algunas otras relacionadas con el mismo de una manera directa, como son las de Viviendas, de Expropiación Forzosa, de Régimen Local, etcétera (4).

## LA LEY DE PLANEAMIENTO URBANO - RURAL DE 1947

(«Town and Country Planning Act, 1947»)

### *Autoridades y Organismos encargados del Planeamiento.*

Esta Ley, más allá de lo que significaban las anteriores, establece un código nuevo y completo para la regulación del uso, desarrollo y explotación de todo el suelo de la nación. Según ella, la organización planeativa gira alrededor de las siguientes autoridades:

1) *Ministro de Planeamiento* (creado por la «Ley del Ministro de Planeamiento Urbano-Rural de 1948»).

2. *Comisión Central* («Central Land Board»). «Organismo incorporado bajo este nombre, con sucesión perpetua y sello propio», integrado por un presidente y un máximo de siete vocales nombrados por el ministro, con la sanción del Parlamento.

3) *Comisiones de Planeamiento Local* («Local Planning Authorities»). Organismos encargados del Planeamiento urbano-regional, por Condados. La Ley establece que, en cada Condado, será generalmente autoridad de Planeamiento Local el Consejo del Condado (County Council).

Hay que advertir que la organización política local en Inglaterra es esencialmente distinta de la nuestra. Los Condados corresponden, aproximadamente, a nuestras provincias, aunque con una extensión menor—hay 60 Condados entre Inglaterra y Gales—, teniendo cada uno de ellos su «County Council», establecido según la «Local Government Act» de 1888 (5). Pero, además de estos condados urbanos-rurales, hay ciertas ciudades que constituyen un condado en sí mismas.

El ministro, si lo cree conveniente, y con el consentimiento de los Municipios afectados, puede establecer una sola *Comisión de Planeamiento Local*, o «Joint Planning Board», para dos o más Condados; es decir, que es

(4) Véase la cronología al final.

(5) Con posterioridad a esta Ley, la de 1933 codifica la constitución de los poderes generales de los seis tipos de gobiernos locales.





Castillo de Warwick.

legalmente posible la mancomunidad de Condados a efectos de Planeamiento.

4) *Comités de Planeamiento* («Planning Committes»). Cada comisión creará el correspondiente comité técnico-político para ayuda en la redacción de los planes. El comité es, pues, una especie de oficina semitécnica, constituida con la condición de que, por lo menos la mitad más uno de los miembros del comité, deben serlo de la comisión.

#### *Planes.*

Tan pronto como sea posible, después de entrar en vigor la ley, cada comisión de Planeamiento Local llevará a cabo una información de su correspondiente zona, y, dentro del plazo de tres años (el cual, en ciertos casos, se podrá prorrogar), deberá presentar al ministro el *Plan de desarrollo urbano-rural*, o, como diríamos aquí, *Plan de ordenación* («Development Plan»), que exprese la forma en que el terreno urbano-rural debe ser desarrollado dentro de la zona correspondiente y las etapas a través de las cuales esta ordenación tiene que realizarse.

Los reglamentos de aplicación de la ley, que, según ésta misma indica, deberán ser redactados inmediatamente, regularán la forma y el contenido preciso de estos planes de desarrollo urbano-rural y los planos y otros

documentos que deben obligatoriamente redactarse para que el proyecto contenga el grado de detalle que será apropiado para cada parte de la zona, con las siguientes normas:

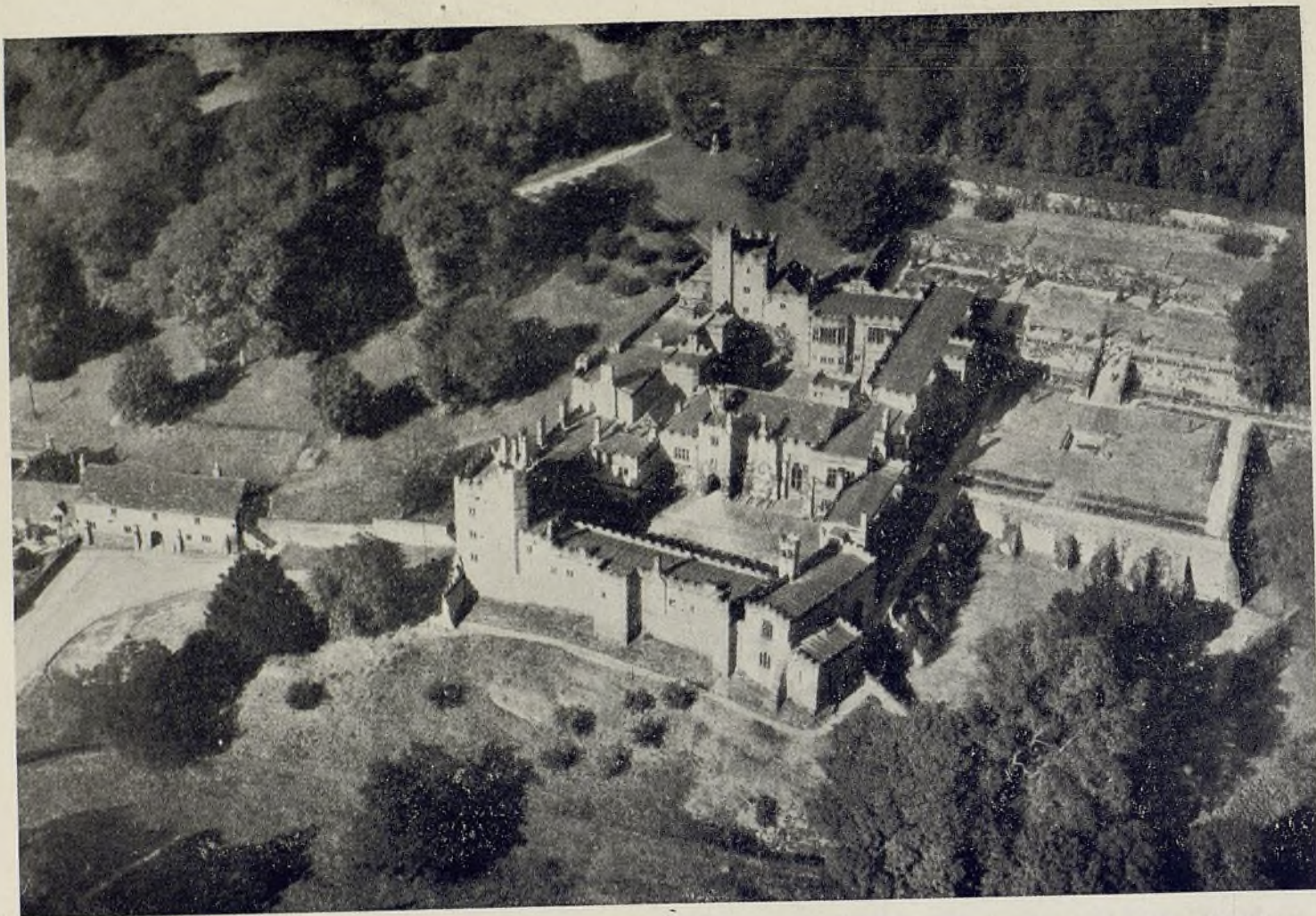
a) En todo plan de desarrollo urbano-rural deberán quedar previstas, entre otras cosas, los trazados de carreteras y solares para edificios públicos y privados, los emplazamientos de obras de ingeniería, aeropuertos, etcétera, parques, sitios de recreo y bellezas naturales a proteger.

Deberán, igualmente, señalarse las áreas de terrenos que deberán destinarse a usos agrícolas, residenciales e industriales o a otros fines prescritos en el Plan.

b) Deberán igualmente quedar señaladas en el Plan todas aquellas zonas sujetas a expropiación forzosa, pudiendo comprender, no tan sólo el área que deba ser propiamente objeto de la reforma, urbanización, etc., sino las adyacentes y contiguas, así como todo terreno o solar que, a juicio de la Comisión de Planeamiento Local, sea conveniente expropiar en orden a los fines comprendidos en el Plan.

A los efectos de lo dicho anteriormente, se considera como *Zona de desarrollo u ordenación total* («Comprehensive development») a toda porción de terreno, urba-





*Haddon Hall, Derbyshire.*

no o rural, que deba ser transformada con alguno de los fines siguientes:

- a) Mejora importante si se trata de una zona urbana afectada por la guerra o que se halle en malas condiciones por trazado inadecuado o edificación anticuada.
- b) Construcción de viviendas o industrias.
- c) Otros fines en relación con el Plan.
- d) Establecimiento de espacios abiertos y zonas de reposo.

*Aprobación de los Planes por el ministro.*

El ministro puede aprobar o no, y en el primer caso introduciendo o sin introducir modificaciones en los mismos, los planes que le sean presentados por las Comisiones de Planeamiento Local.

Expresa claramente la ley que las zonas sujetas a expropiación forzosa no lo podrán estar por un plazo mayor de diez años. Más concretamente: el ministro no podrá aprobar un Plan de desarrollo urbano-rural que contenga zonas sometidas a expropiación forzosa si, a su juicio, dicha expropiación forzosa no tiene que llevarse a cabo en el plazo máximo de diez años, o siete en el

caso de terrenos agrícolas. Más adelante expresa que si a los doce años (o diez en los terrenos agrícolas) de la aprobación de un Plan las zonas expropiables no han sido expropiadas, los propietarios interesados podrán dirigirse a la Comisión exponiendo su interés en que se realice dicha expropiación. Si a los seis meses de su instancia no ha sido llevada a efecto la misma, quedará automáticamente exonerada la propiedad del expresado gravamen.

*Revisión periódica de los planes.*

Los planes se presentarán de nuevo al ministro cada cinco años, después de haber introducido en los mismos las alteraciones a que las circunstancias hayan obligado durante el transcurso de los mismos.

Si alguna Comisión de Planeamiento Local deja de presentar al ministro el correspondiente Plan dentro de los términos señalados (sea el original o los de revisión quinquenal) o el ministro, después de haber llevado a cabo la información correspondiente, comprueba que no han sido tomadas por parte de ésta las medidas necesarias para la redacción del mismo, podrá redactarlo por



sí mismo o encargar de dicha redacción a la Comisión correspondiente a otro Condado, vecino o interesado por algún concepto en la redacción del Plan expresado.

Serán introducidos en los planes generales los aprobados anteriormente para redes de carreteras y nuevas poblaciones, aunque los sean por otras autoridades (en el caso de carreteras, el ministro de Transportes).

*Permiso para urbanizar y desarrollar solares o terrenos.  
(«To develop land»).*

El verbo «to develop», tan usado en el planeamiento inglés, tiene una difícil traducción al castellano, definiendo el concepto la propia ley como «realización de obras de urbanización, construcción, ingeniería, minería o de otras operaciones, en, sobre o debajo de la tierra, exceptuándose las obras de conservación de caminos y las de inspección, reparación y renovación de alcantarillados, así como el uso del terreno con fines agrícolas o forestales».

Todo permiso para «develop land» debe ser solicitado a la Comisión de Planeamiento Local correspondiente y concedido por la misma, salvo en los casos en que el ministro ordene que los permisos sean solicitados directamente al mismo.

Se prevé el caso de que sea procedente el pago de una indemnización al propietario por razón de habersele denegado el permiso.

Resulta interesante lo que prescribe la ley sobre la posible revocación de permisos de obra (no estando, naturalmente, terminada la misma), cosa a que la evolución constante de los principios del Planeamiento puede dar lugar. También se expresa que, en las obras que se hallen en ejecución en el momento de entrada del Plan en vigor, puede la Comisión Local dar orden de suspensión o modificación de las obras en ejecución para su ajustamiento al mismo. En este caso, como en el anterior, cabe la concesión de indemnizaciones.

*Conservación de monumentos y de bosques o árboles  
de valor especial.*

Resultan de gran interés las secciones en las cuales la ley se ocupa de la preservación de edificios históricos y artísticos. Para la conservación de monumentos, rige también en Inglaterra la «Ancient Monuments Consolidation and Amendment Act, 1913». Más interesante para el caso de España en este aspecto es lo referente al «Trust Nacional para lugares de interés histórico o belleza natural», regulado por las leyes del Trust Nacional de 1907 y 1939. El «Trust Nacional» es una sociedad anónima autorizada para poseer inalienablemente y administrar los edificios y terrenos de interés en este aspecto (palacios en las ciudades o en el campo, parques y jardines, antes de propiedad particular, etc.).

El «Trust Nacional», cuya fundación en España sería de gran utilidad, ha salvado de la desaparición numerosos monumentos que, con nuestra actual organización social y régimen tributario, no habrían podido sostenerse por sus propietarios (6). A la conservación de determinado monumento o de determinado árbol o bosque, se obliga mediante un tipo especial de Orden («Building Preservation Order» o «Tree Preservation Order») (7).

La ley impone al ministro la obligación de formar los inventarios o listas de edificios históricoartísticos, pudiendo igualmente aprobar (con o sin modificaciones) las que se le sometan por parte de otros organismos o personas. Para obligar a la conservación de edificios contenidos en estos inventarios, no se necesita la «Orden de Conservación» citada en el párrafo anterior.

En la parte cuarta, al tratar de las expropiaciones, dice la ley que cuando, a juicio del ministro, no se atiende razonablemente a la conservación de un edificio históricoartístico, sea de los catalogados o para el cual se haya dictado una Orden de Conservación, podrá dicha autoridad autorizar al «County Council» para que lo adquiera por expropiación forzosa.

*Control de anuncios publicitarios.*

La legislación inglesa se ha ocupado en otras ocasiones de este asunto (8), del cual tan poco preocupados estamos en España, por parecernos seguramente de importancia intrascendente, debiendo confesar, en honor a la misma, que lo que más contribuye al aspecto tan agradable de los pequeños poblados de Inglaterra es, tal vez, la ausencia de anuncios detonantes e impropios. La autoridad de Planeamiento Local tiene amplios poderes para prohibir, restringir o regular la colocación de anuncios publicitarios de todas clases, en beneficio de la estética o de la seguridad pública.

*Indemnización por depreciación del valor del suelo  
a causa de esta ley.*

Esta parte de la ley demuestra, no tan sólo el alcance de la misma y la importancia que el Estado británico da a la organización planeada del suelo, sino también el respeto de la Inglaterra socialista por el Derecho de propiedad, al determinar que el Estado adquirirá de los propietarios de terrenos en Inglaterra, Escocia y Gales, su derecho a desarrollarlos (en el amplio sentido de la palabra inglesa) por la cantidad total de 300.000.000 de libras esterlinas.

(6) No nos detenemos más en estas secciones de la Ley, que tienen gran interés para nosotros, por intentar hacerlo en otra ocasión en una obra en preparación sobre nuestro Tesoro monumental.

(7) El hecho de que a veces la sola protección de un árbol merezca un decreto especial de un Estado demuestra que nuestra Civilización es menos materialista de lo que pudiera parecer.

(8) En *The advertisements Regulation Act* de 1905 y 1907.



En otras palabras: cuando una propiedad se halla afectada por el Plan, de manera que después de la aprobación del mismo su valor venga disminuído (trátese de un latifundio destinado a ser colonizado, de un terreno que debe convertirse en parque o zona verde, de un solar en el cual se restringe la edificación, de un edificio que debe ser demolido, de un suelo que contiene minerales, etc.), el propietario de la misma debe ser indemnizado en proporción a la depreciación de su propiedad.

Se exceptúa el caso en que, valorada esta depreciación, alcanzara un valor menor de 20 libras por acre o de un 10 por 100 del valor total de la propiedad depreciada, considerándose que, en este caso, la poca importancia del estímulo, para la realización del desarrollo, lo hace improbable.

Todos los que nos hemos encontrado alguna vez en el terreno práctico de redactar planes o de llevarlos a la realidad, podemos apreciar la importancia que tiene para el planeador el encontrarse en un terreno de plena libertad frente a los derechos, a veces justos, a veces abusivos, de los propietarios para la realización de los planes.

La ley regula con todo detalle la forma en que debe hacerse esta valoración de lo que podríamos llamar *mi-nus-valía*, así como con cargo a qué fondos deben hacerse estos pagos.

Las instancias de los particulares afectados se deben dirigir a la «Comisión Central de Planeamiento», acompañada de los justificantes que correspondan, a la cual compete la complicada labor del prorrateo.

#### *Impuestos por desarrollo*

La ley autoriza a la Comisión Central para percibir un impuesto sobre toda operación de desarrollo para la cual se necesite solicitud de permiso, con determinadas excepciones.

La misma Comisión fija el valor de dicho impuesto teniendo en cuenta el aumento de valor, la *plus valía* de la propiedad una vez concedido dicho permiso.

En los casos en que se lleven a cabo operaciones de desarrollo en contravención con lo que prescribe esta ley, el impuesto será determinado automáticamente por la Comisión, la cual podrá imponer al contraventor una multa no superior al doble del expresado impuesto.

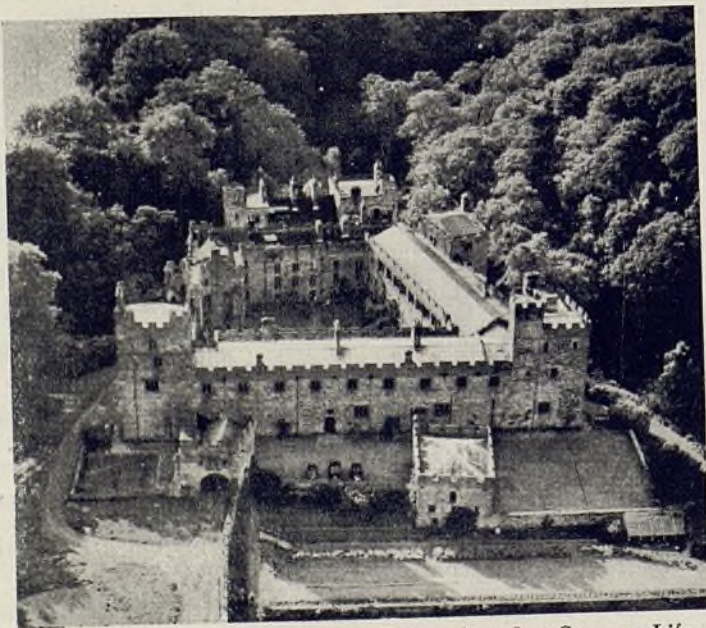
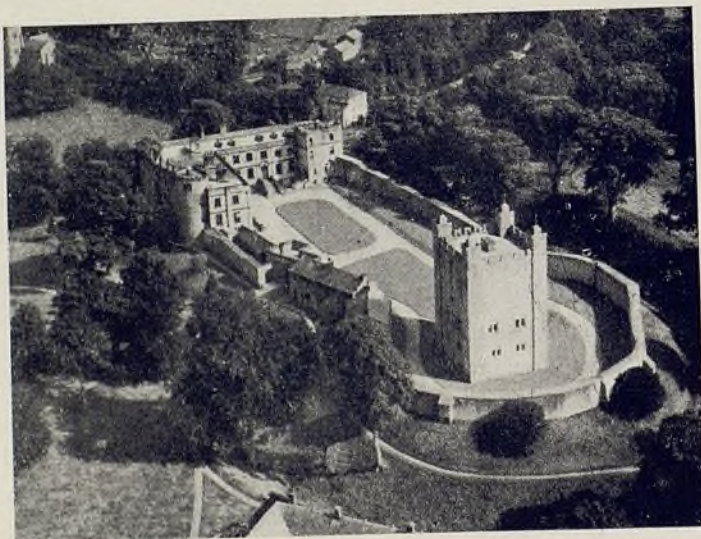
### LA LEY DE NUEVAS POBLACIONES DE 1946

(«The New Towns Act, 1946»)

El ministro del Planeamiento urbano-rural, previa consulta con las autoridades locales a las que corresponda, si lo considera conveniente en bien de la nación, puede dar una orden declarando a determinada área de terreno como emplazamiento para una nueva población.

En el primer anexo de la ley se fija el procedimiento que debe ser seguido para darse una orden de esta clase, y, según el mismo, debe publicarse previamente en la *London Gazette* y en uno o varios periódicos locales tal decisión, justamente con el correspondiente *Plano de Emplazamiento*, señalando el sitio, dentro del área de la nueva ciudad en la cual se hallan expuestos los planos del anteproyecto («draft») y fijando un plazo, no menor de veinte días, para la presentación de reclamaciones. En el caso de haberlas, procede la celebración de una vista pública, después de la cual el ministro podrá decidir (9).

(9) El procedimiento de las «vistas públicas», que complementa el trámite de la exposición a efectos de reclamación, que no es usual ni legal en España, consideramos que es de gran utilidad y eficacia. Más aún: con su implantación podría tal vez acortarse el plazo corriente de un mes para la presentación de reclamaciones, reduciéndose con ello la tramitación burocrática.



Fotografías de «Country Life».



### *Corporaciones de urbanización.*

(«Development Corporations»)

Una vez fijado el emplazamiento de la nueva ciudad, el ministro constituirá la correspondiente «Corporación de Urbanización», compuesta de un presidente, un vicepresidente y siete miembros, como máximo.

La misión de dicha Corporación será el velar para que el trazado y desarrollo de la población se realice sobre las normas aprobadas previamente con este fin, en la forma que se señala detalladamente.

Estas Corporaciones tendrán capacidad para adquirir, poseer y administrar y disponer de terrenos y otros bienes y para llevar a cabo operaciones de edificación, abastecimiento de aguas, gas, electricidad, etc.

### *Planeamiento y control de la urbanización*

La Corporación de Urbanización deberá someter al ministro, periódicamente y de acuerdo con sus propias instrucciones, las proposiciones referentes a la edificación y desarrollo, dentro de las líneas aprobadas.

### *Adquisición de terrenos*

La Corporación podrá adquirir, por convenio con los propietarios o mediante expropiación forzosa:

1) Los terrenos situados dentro del perímetro fijado para la población.

2) Los terrenos, sean o no adyacentes con el mismo, que sean necesarios para fines relacionados con el desarrollo de la misma, como provisión de servicios, establecimiento de parques, etc.

Durante los dos primeros años, a partir de la aprobación del emplazamiento para una nueva población, las expropiaciones podrán realizarse por el procedimiento de urgencia que regula la correspondiente ley («Acquisition of Land (Authorization Procedure) Act, 1946»).

### *Construcción de viviendas.*

Las Corporaciones de Urbanización serán consideradas como «Housing Associations» (asociaciones para la construcción y administración de viviendas), con las atribuciones que da a las entidades de este nombre la vigente Ley de Viviendas («Housing Act, 1936»).

Contiene la ley disposiciones referentes a los servicios sanitarios de la nueva población, mandando atenerse a lo preceptuado en la «Ley de Sanidad Pública» («Public Health Acts», de 1936 y 1937) y aclarando la dependencia en este aspecto del ministro de Sanidad.

El ministro puede conceder créditos a dichas corporaciones por un total no excediendo de 50 millones de libras esterlinas, regulándose la contabilidad, estados de cuentas anuales, intervención, por un auditor nombrado anualmente por el ministro y otros detalles referentes a la financiación y administración de dichos créditos.

## CRONOLOGIA DE LAS PRINCIPALES LEYES INGLESAS RELACIONADAS CON EL PLANEAMIENTO

- |  |  |
|--|--|
| 1913. <i>The Ancient Monuments Consolidation and Amendment Act</i> (Ley de consolidación y reforma de Monumentos Históricos).              | 1936. <i>The Housing Act</i> (Ley de Viviendas).   |
| 1919. <i>The Acquisition of Land (Assessment of Compensation) Act</i> (Ley de Expropiación forzosa, justiprecio de las indemnizaciones).   | <i>The Public Health Act</i> (Ley de Sanidad pública).   |
| 1925. <i>The Advertisements Regulation Act</i> (Ley de regulación de Anuncios publicitarios).  | 1938. <i>The London Government Act</i> (Ley para el gobierno de la Ciudad de Londres).   |
| <i>The National Trust Act</i> (Ley del Trust Nacional para la conservación de lugares y edificios de interés histórico o belleza natural). | 1943. <i>The Minister of Town and Country Planning Act</i> (Ley del Ministro de Planeamiento urbano-rural).                            |
| <i>The Town and Country Planning Act</i> (Ley del Planeamiento urbano rural).  | <i>The Town and Country Planning (Interim development) Act</i> (Ley de Planeamiento urbano-rural, disposiciones provisionales).        |
| 1930. <i>The Housing (Scotland) Act</i> (Ley de Viviendas para Escocia).   | <i>The Green Belt (London and Home Counties) Act</i> (Ley de «cinturón verde» para Londres y Condados vecinos).                        |
| 1931. <i>The Ancient Monuments Act</i> (Ley de Monumentos antiguos).   | 1944. <i>The Town and Country Planning Act</i> (Ley de Planeamiento urbano-rural).   |
| 1932. <i>The Town and Country Planning Act</i> (Ley de Planeamiento urbano-rural).   | <i>The Town and Country Planning (Scotland) Act</i> (Ley de Planeamiento urbano-rural para Escocia).                                   |
| <i>The Town and Country Planning (Scotland) Act</i> (Idem para Escocia).   | 1945. <i>The Requisitioned Land and War Works Act</i> (Ley de terrenos requisados y obras de guerra).                                  |
| 1933. <i>The Local Government Act</i> (Ley de Administración Local).   | 1946. <i>The Acquisition of Land (Authorisation Procedure) Act</i> (Ley de Expropiación forzosa, procedimientos para su autorización). |
| 1935. <i>The Housing (Scotland) Act</i> (Ley de Viviendas para Escocia).   | <i>The New Towns Act</i> (Ley de nuevas poblaciones).  |
|  | 1947. <i>The Town and Country Planning Act</i> (Ley de Planeamiento urbano-rural).   |
|  | <i>The Town and Country Planning (Scotland) Act</i> (Ley de Planeamiento urbano-rural para Escocia).                                   |





## EL FERROCARRIL METROPOLITANO DE MADRID

*Por Miguel Otamendi, Ingeniero de Caminos.*

### PRIMERA LINEA DE METRO EN ESPAÑA

En el año 1913, los ingenieros de Caminos don Carlos Mendoza, don Antonio González Echarte y el que estas líneas escribe, por sugerencia de Mendoza, decidimos estudiar la construcción de un ferrocarril metropolitano que enlazase la populosa barriada de Cuatro Caminos, al norte de la población, con la Puerta del Sol, y habiendo sido encargado de la redacción del oportuno proyecto, dediqué a él todas mis actividades.

Fruto de esta labor fué la presentación, en mayo de 1914, de un proyecto completo de una red metropolitana, de 14 kilómetros de longitud.

La idea esencial que presidió la redacción de este proyecto fué la de constituir una verdadera red, en la que se tuvieron muy en cuenta sus futuras ampliaciones, con miras al conjunto de la población y a su desarrollo en el porvenir. Para ello, las estaciones terminales quedaban preparadas, no sólo para la prolongación de las líneas a que pertenecían, sino para su correspondencia con otras que allí podrían converger, y el perfil longitudinal del trazado se estudió de modo que quedasen ya previstos los cruces a distintas alturas, de las líneas que componían la red. Además, los elementos fundamentales de sección de túnel, estaciones, tipos de coches, potencia de sus motores, disposición de vías, electrifi-







cación, talleres, etc., se fijaron para tráficos muy superiores a los previstos. Sin embargo, éstos han llegado en la actualidad a cifras tan exageradamente elevadas, como veremos luego en los datos estadísticos, que han sobrepasado las previsiones que, en su día, fueron calificadas de ilusoriamente optimistas.

Gracias al criterio con el que se redactó el proyecto, las ampliaciones de la red no presentan dificultad ninguna, pues constituye toda ella un conjunto armónico, que va creciendo de un modo ordenado, uniforme, con grandes ventajas para su construcción y explotación.

Presentado el proyecto, como se ha dicho, en mayo de 1914, y tras una laboriosa tramitación, se otorgó la concesión el 12 de enero de 1917, y pocos días después, el día 24, se constituyó con un capital de 10.000.000 de pesetas, la Compañía Metropolitano Alfonso XIII, llamada así por el decidido apoyo financiero que prestó el monarca a esta iniciativa, calificada de ruínosa por las

entidades bancarias de Madrid, con la honorable excepción del Banco de Vizcaya.

En julio del mismo año 1917 comenzaron las obras, fijándose la fecha de octubre de 1919 para su inauguración, y, efectivamente, y pese a las dificultades originadas por la primera guerra europea, el día 17 de octubre de 1919, y con asistencia de la familia real y del Gobierno, se inauguraba la línea núm. 1, Cuatro Caminos a Sol, que se abrió al público el día 31 del mismo.

### AMPLIACIONES SUCESIVAS

El éxito financiero permitió emprender inmediatamente la prolongación de esta línea núm. 1 Norte-Sur, desde Sol por Tirso de Molina y Antón Martín, hasta Atocha, y después, en sucesivas etapas, se fueron inaugurando los diversos trozos, según se resume en el siguiente cuadro:

L I N E A S		Fecha de inauguración	Longitud Metros
Núm. I.—Cuatro Caminos-Sol .....		17 octubre 1919	3.598
Sol-Atocha .....		26 diciembre 1921	1.808
Atocha-Vallecas .....		8 mayo 1923	2.297
» II.—Ventas-Sol .....		16 junio 1924	3.816
Sol-Quevedo .....		21 octubre 1925	2.238
Ramal Isabel II-Norte .....		26 diciembre 1925	1.059
» I.—Cuatro Caminos-Tetuán .....		6 marzo 1929	1.741
» II.—Quevedo-Cuatro Caminos .....		10 septiembre 1929	1.463
Goya-Diego de León .....		17 septiembre 1932	1.120
» III.—Sol-Embajadores .....		8 agosto 1936	1.466
Sol-Argüelles .....		16 julio 1941	1.923
» IV.—Argüelles-Goya, por Bulevares .....		24 marzo 1944	3.434
» III.—Embajadores-Delicias .....		25 marzo 1949	1.311
Longitud total de la red .....			27.274

En la actualidad se ha inaugurado ya el trozo Delicias-Legazpi, y con esto queda terminada otra gran línea Norte-Sur, que desde Argüelles por Sol y Embajadores llega hasta Legazpi, en las proximidades del río Manzanares.

En cuanto a futuros proyectos, se hallan en estudio las prolongaciones de Diego de León a la barriada de la Prosperidad, la de Argüelles a Vallehermoso, para continuar en su día hacia el Norte, etc.

### TRAZADO DE LA RED

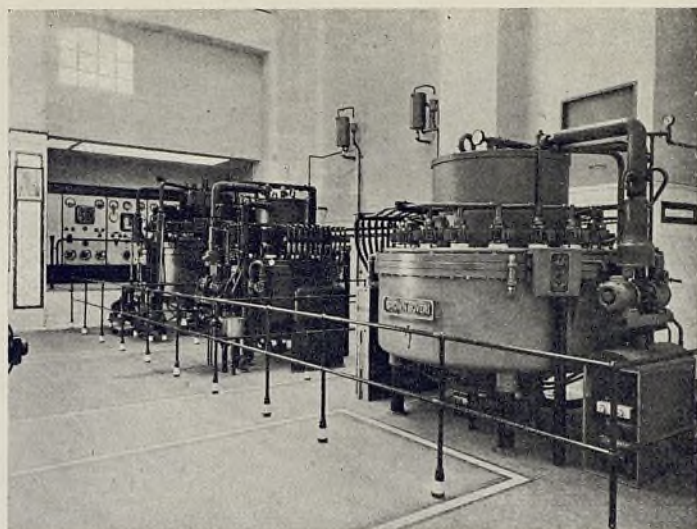
Toda la red se desarrolla en túnel de doble vía, de 1,445 metros de anchura y sección suficiente para que circulen los coches de 2,40 metros de anchura, con toma de corriente aérea.

Hay un tipo de sección normal para el caso en que

la galería se construya en túnel, y otro, para cuando las obras se ejecuten en zanja. Las estaciones de 60 metros de longitud tienen andenes laterales, de ancho de 3 metros o de 4 metros, según la importancia de las mismas. Modernamente, todos los andenes son de 4 metros. Se ha procurado que queden emplazadas a poca profundidad, para facilitar su acceso, disminuyendo el número de escalones, pues se considera de primordial importancia el proporcionar la mayor comodidad a los viajeros. En la estación de José Antonio, en la red de San Luis, la de máxima profundidad, se han montado dos ascensores.

En las nuevas estaciones se disponen accesos en sus dos extremos, de modo que para una distancia de 500 metros, entre eje de estaciones, la separación de sus ingresos en la calle es de unos 350 metros, con lo que se





*Subestación de rectificadores.*

disminuye el recorrido medio que por ella tienen que efectuar los viajeros, aumentando así el radio de acción de la estación.

La longitud de la red actual es de 27.274 metros, según ya se indicó, y tiene 44 estaciones, siendo triples las de Sol y Goya, y dobles las de Cuatro Caminos, Bilbao, San Bernardo, Argüelles y Opera.

El trazado sigue, por lo general, el eje de las calles, pero cuando por la sinuosidad de las mismas, o su estrechez, no es posible aplicar dicha norma, se lleva por debajo de los edificios, previa autorización de sus propietarios, que siempre la han dado voluntaria y gratuitamente. Es, sin duda, un síntoma de la simpatía que en todo momento ha inspirado al vecindario madrileño la obra del Metropolitano.

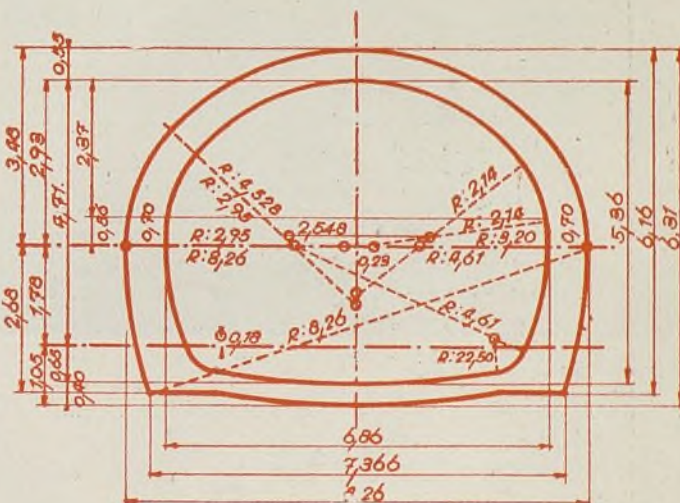
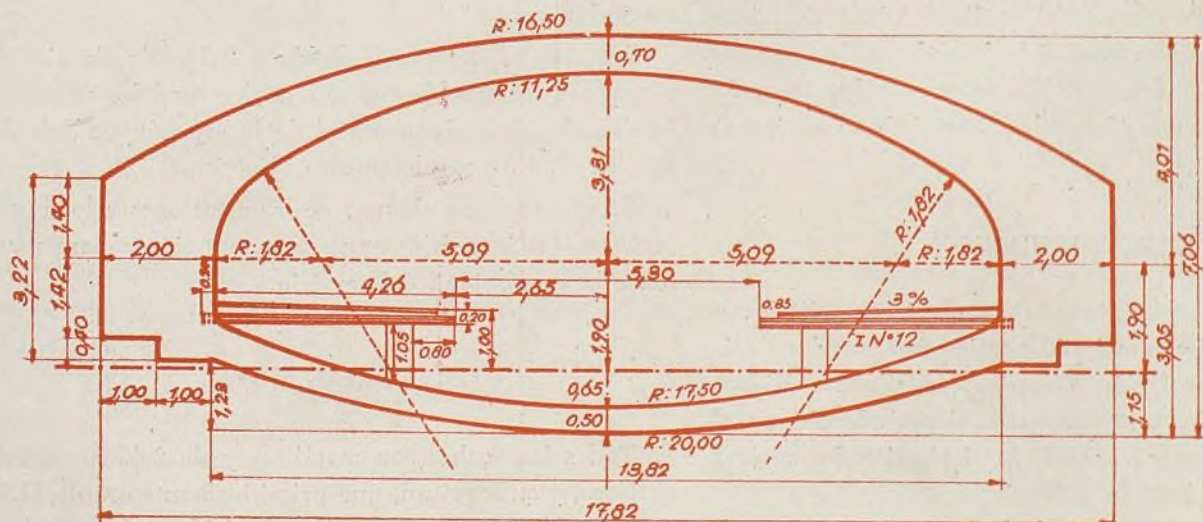
La pendiente máxima del trazado es de 5 por 100, y el radio mínimo de las curvas, de 90 metros.

La ventilación de los túneles se efectúa por pozos



*Interior de un coche.*

abocinados, abiertos en la bóveda y tapados con rejas formadas por fuertes baldosas caladas de acero moldeado.

Sección normal  
del túnel.

### Sección normal de las estaciones





*Vistas de estaciones, vestíbulos y accesos.*

## V I A

Es de carril Vignole, de 45 kilogramos por metro lineal y 18 metros de longitud, que apoya sobre traviesas de roble o haya creosotada, mediante placas de asiento. En alguno de los tramos de la red, en las estaciones y en curvas de fuerte radio, descansa sobre tacos de haya creosotada, sentados sobre hormigón. Las juntas van alternadas.

## ELECTRIFICACION

La energía es suministrada en corriente trifásica a 15.000 voltios y frecuencia 50 por las dos grandes Entidades productoras Unión Eléctrica Madrileña e Hidroeléctrica Española, y la Compañía tiene, además, en el Pacífico, como reserva, una Central térmica de motores Diesel, de 3.000 kw. de potencia.

Tres subestaciones, dotadas de conmutatrices y recti-

ficadores, con una potencia total de 18.600 kw., transforman la corriente trifásica a 15.000 voltios en continua a 600 voltios, que es la empleada para la tracción. Cada subestación tiene su correspondiente batería de acumuladores.

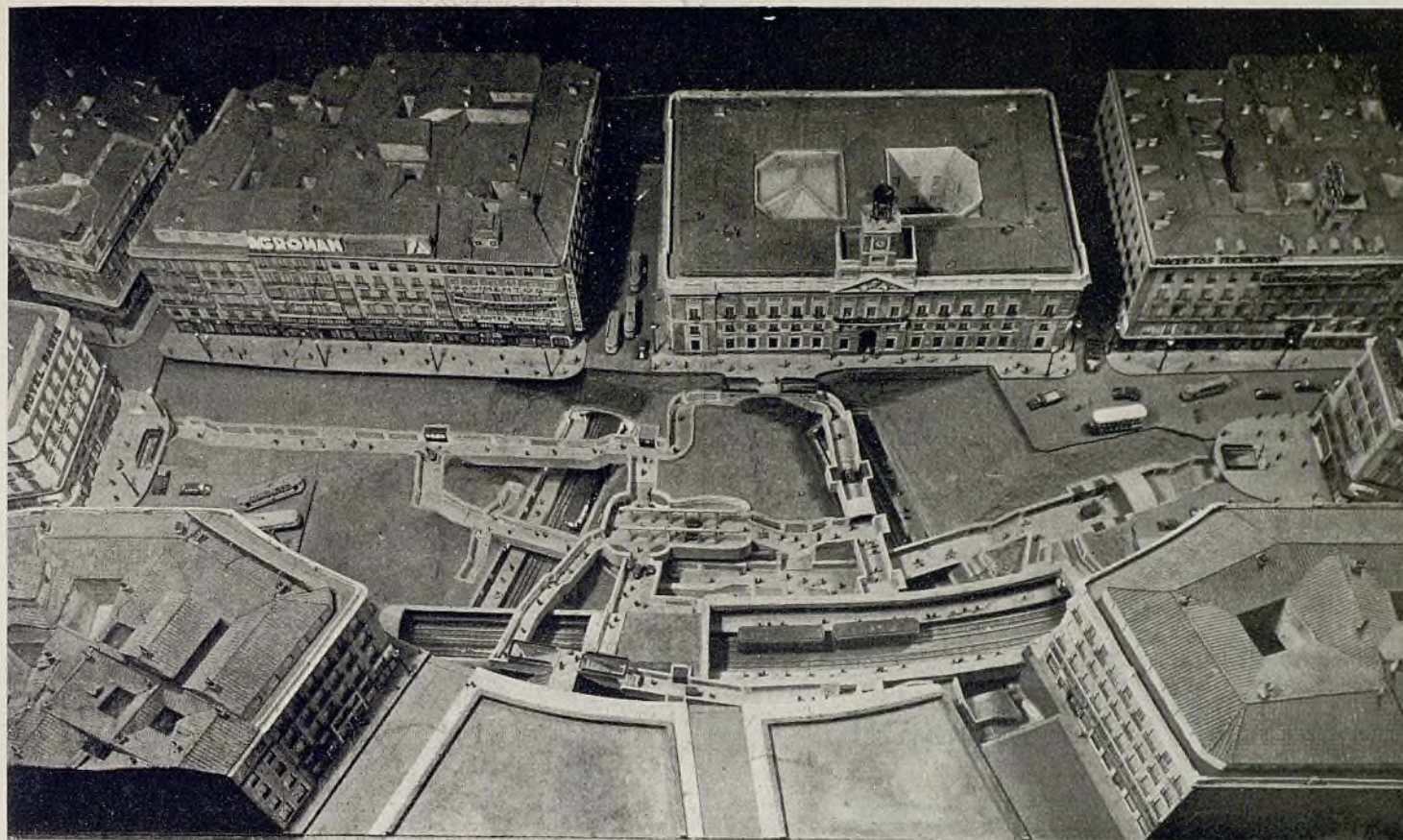
Las señales de seguridad son del tipo de circuito de vía, y los enclavamientos son de los modelos más perfeccionados, especialmente el de la estación de Sol, del tipo C. T. C., completamente eléctrico.

Se disponen en algunas de las estaciones relojes que registran los intervalos entre trenes, y sirven para mantener la regularidad del servicio.

## MATERIAL MOVIL

Todos los coches son metálicos y de 2,40 metros de anchura, y su longitud, que primitivamente era de 11,75 metros, se ha aumentado en los adquiridos más tarde has-





Maqueta de la estación en la Puerta del Sol.

ta 14,30 metros, llevando éstos cuatro parejas de puertas, en vez de las tres que aquéllos tenían.

La Compañía dispone en la actualidad de 125 coches motores y 119 coches remolques, y son de fabricación nacional. Cada coche motor lleva cuatro motores de 110 caballos cada uno, con equipos de maniobra del sistema de unidades múltiples, electroneumáticos. Los frenos son de aire comprimido, tipo General Electric. Se están haciendo pruebas para dotar a los coches de frenos electrodinámicos, y en los destinados a recorridos de fuerte perfil se proyecta instalarlos electromagnéticos sobre el carril, como frenos de urgencia.

La Compañía tiene sus grandes talleres y cocheras en Cuatro Caminos, sitio estratégico, pues allí concurren sus dos líneas número 1 y número 2, disponiendo de una extensión de terreno de 34.480 metros cuadrados.

Tiene además otros talleres y cocheras en Ventas, con una extensión de 18.680 metros cuadrados, y otro más reducido, subterráneo, junto a la estación de Argüelles.

#### DATOS ESTADISTICOS

El crecimiento de tráfico en el Metropolitano madrileño ha sido realmente sorprendente, según antes se indicó, y puede comprobarse con el siguiente cuadro:

Años	Viajeros	Coches kilómetros
1920.....	14.627.468	1.263.458
1925.....	48.443.359	5.770.252
1930.....	90.256.327	9.909.449
1935.....	111.673.480	12.446.233
1940.....	180.939.688	15.115.753
1945.....	345.965.073	17.596.563
1946.....	360.245.662	18.074.768
1947.....	366.446.697	18.308.593
1948.....	374.839.866	18.737.983

Se ve que en el año 1948 se ha transportado una media diaria de 1.024.152 y que el número de viajeros por kilómetro de red ha sido de 14.436.907, resultado no alcanzado por ningún ferrocarril existente. La circulación ha sido de 18.737.983 coches kilómetro, y el número total de agentes es de 3.719, de los cuales son 2.588 masculinos y 1.131 femeninos.

El capital, que empezó siendo de 10.000.000 de pesetas, alcanza hoy la cifra de 258.000.000 de pesetas en acciones, y 30.000.000 en obligaciones.

Con lo expuesto se comprende claramente el importante papel que el Metro representa en la vida de Madrid.





## EL OSO Y EL MADROÑO DEL ESCUDO DE MADRID

Por Manuel Escudero Tellechea,  
Ingeniero de Montes e Ingeniero Geógrafo

De vez en cuando suelen los cronistas madrileños remover las fibras sensibles del vecindario con motivo de algún suceso muchas veces baladí. Tal ocurrió no hace aún muchos meses al secarse el hermoso y bonito ejemplar de madroño existente en Madrid en los jardines del antiguo Hipódromo, al borde mismo de la calzada.

Notas oficiosas de la Alcaldía pusieron de manifiesto los exquisitos cuidados a que había estado sometido aquel ejemplar, que aunque habían alargado su vida no pudieron detener por más tiempo su decrepitud y su muerte.

Como eran escasos los ejemplares de madroño que quedaban en los demás jardines de la Villa, algunos de forma arbustiva y muy pocos con el desarrollo y aspecto de árbol del llorado ejemplar, se anunció la introducción de más madroños procedentes de la zona de Cáceres, donde vegeta con gran exuberancia.

Esta medida llamó poderosamente la atención, porque vino a descubrir que en la Villa del oso y del madroño, símbolos de su escudo, no existían madroños, pues del oso ya sabíamos que había desaparecido hace mucho tiempo.

Sin embargo, mi extrañeza subió de punto cuando oí asegurar con este motivo que la presencia conjunta del oso y el madroño en el escudo de Madrid no era oportuna, pues ambos eran incompatibles, ya que donde

existen madroños no hay osos, y aquél tampoco pasa nunca de la forma arbustiva, y es por tanto inadecuada la actitud rampante o erguida del oso comiendo sus dulces frutos.

Conocida es la frase: «Así se escribe la historia», pero nunca llegué a pensar que se pudiese concebir un escudo con atributos tan apartados de la realidad, por lo que me puse a reflexionar sobre el asunto y a tratar de aclararlo en el poco tiempo de que dispongo y con los pobres medios a mi alcance.

El oso vive hoy en España únicamente en una zona muy reducida de las provincias de Santander y Asturias, hallándose, al parecer, amenazado de extinguirse; permanece con frecuencia en los escobales de la parte alta de la provincia de Santander cercanos a los montes de haya, principalmente en la zona de Pesaguero y Polaciones hasta Saja, alimentándose del hayuco y otros frutos.

Esto, sin embargo, no quiere decir que anteriormente no llegase a habitar en los campos de Madrid, afirmándolo así don Angel Cabrera en su *Fauna Ibérica: Mamíferos*, con estas palabras:

«En tiempos históricos y aun relativamente recientes, el área de dispersión del oso se extendía más hacia el Sur, llegando por lo menos hasta el centro de la Península. En 1582, Argote de Molina todavía menciona su existen-





*El madroño seco en los jardines de la Escuela de Ingenieros Industriales.*

cia en los montes de San Martín de Valdeigüesias y en el valle del Lozoya.»

Por otra parte, algunos viejos libros de montería han referido que cuando Isabel la Católica iba a cumplir una promesa a la ermita de San Isidro, muy cercana a Madrid, y rodeada por entonces de espesa selva, estuvo a punto de ser devorada por un oso, librándola de él el arrojo de algunos caballeros de su escolta.

Respecto a la incompatibilidad de los osos con los madroñales, he recogido los siguientes datos, que estimo suficientes para desecharla:

El gran montero don Antonio Corvasí, en su libro *Grandes cacerías españolas*, refiriéndose a los osos de España, dice así:

«Sitio seguro de osos es el Puerto de Sejos y Tudanca y la mancha de La Coronilla, terreno muy espeso y de mucho monte de madroñeras, helechos y grandes peñascos.»

Por otra parte, el conocido cazador santanderino don Enrique G.-Camino ostenta en su historial el haber matado un oso en los madroñales de Vega de Liébana.

El madroño, efectivamente, es planta arbustiva y muy sociable, por lo que suele cubrir extensiones de terreno algo considerables mezclado con encinas, alcornoques y otras especies, no siendo tampoco extraño encontrar en los madroñales ejemplares de gran desarrollo, verdaderos árboles con cinco metros de altura y más de 30 centímetros de diámetro en sus troncos.

El ilustre y sabio académico don Eduardo Hernández Pacheco ha descrito la presencia de estos grandes ejemplares en las comarcas de las Hurdes y las Batuecas.

En los madroñales del Valle de Mena, al Norte de la provincia de Burgos, hemos tenido ocasión de ver ejemplares de gran tamaño; se les conoce con el nombre local de bortos, obteniéndose con ellos importantes cantidades de excelente carbón vegetal, superiores en algunos sitios a 500 toneladas anuales, regenerándose su vegetación por nuevos brotes.

En la provincia de Santander, además de los madroñales que existen en la comarca de Liébana, que últimamente han empezado a carbonizarse como en Burgos, existen también en la parte baja de la costa, ha-





*Un hermoso ejemplar de madroño en el parque del Retiro.*

biéndose comprobado su existencia a uno de los lados de la carretera de Solares a la Fuente del Francés, vegetando espléndidamente, y lo mismo en la de Santillana a Comillas.

Tenemos noticias de su existencia en los Montes de Toledo, términos de Navahermoso (Toledo) y Sierra de Navas de Estena y Horcajo de los Montes (Ciudad Real), donde fabrican un licor con sus frutos análogo al *maquis* francés.

En los alrededores de Madrid y hacia la Sierra de Guadarrama no existen, sin embargo, en la actualidad; pero esto no quiere decir que antes no los hubiera abundantes y de gran tamaño, pues la presencia del madroño es la primera fase de la decadencia de los bosques de encina y alcornoque que indudablemente poblaron las cercanías de Madrid.

Es conocido de todos el estado de empobrecimiento y regresión del suelo del campo de Madrid, debido a las grandes talas de su arbolado por guerras y otras causas en siglos anteriores, el cual únicamente podía restaurarse iniciando el ciclo inverso de su regeneración

mediante repoblaciones progresivas que aumentasen poco a poco su fertilidad.

Sin remontarnos a los orígenes de Madrid como lugar habitado y que se pierden en la noche de los tiempos, pues así lo acreditan lápidas romanas muy antiguas, la existencia de Madrid organizado en Concejo data, aproximadamente del siglo XI, cuando el Rey Alfonso VI, al reconquistarlo de nuevo a los moros, pobló la Villa de cristianos, ayudado en tan noble empresa por obispos y personas principales que colaboraron en su administración, gozando de grandes privilegios. Por aquellos tiempos sostuvo el Municipio un pleito con la clerecía sobre el aprovechamiento de los montes de su suelo, que se resolvió por fin adjudicando los aprovechamientos de pastos a favor del clero y los demás aprovechamientos maderables y de caza a favor del Ayuntamiento de Madrid, que llevó a su escudo esta resolución representando por el oso *la caza* y con el madroño *el bosque*, decisión que prueba finalmente la existencia conjunta en aquella fecha del oso y del madroño en los alrededores de Madrid, y, dada la avidez de este plan-





*Madroños en el Retiro.*



tigrado por los frutos azucarados, es muy posible que se viese al oso con frecuencia en la postura erguida con que se le ha representado.

Este campo del escudo se encuentra orlado por siete estrellas, que recuerdan las de la Osa Mayor o *carro*, en latín *carpetum*, que dió el nombre de *carpetania* al reino de Toledo, a cuyo territorio pertenecía Madrid.

Los demás atributos son más modernos; la corona al timbre le fué concedida por Carlos V en 1544, la del pie con hojas de encina la añadieron las Cortes extraordinarias del año 1822 y el dragón fué adoptado por el propio Ayuntamiento en 1850.

Madrid ha crecido mucho desde entonces, y actualmente su marcha progresiva adquiere un ritmo acelerado y de desorden. Invaden los periódicos los anuncios de parcelación de sus terrenos próximos, para construcción de viviendas a precios exorbitantes de verdaderos solares, que daríamos por buenos si surgieran en masa los arquitectos paisajistas que hicieran compatible la belleza del arbolado y el campo con la vivienda alegre, cómoda e higiénica y la urbanización más exigente; elementos que han sido conjugados con tanto acierto en la reconstrucción de los pueblos adoptados por el Caudillo.

*(Publicado en la revista RECONSTRUCCION.)*



## EL ABASTECIMIENTO DE AGUA DE MADRID

*Por Octaviano Alonso de Celis, Teniente Alcalde del Ayuntamiento*

Precisamente por la calidad no superada del agua suministrada a vecindario alguno en ninguna otra capital y por la abundancia del suministro, que sólo de muy tarde en tarde, y concretamente en lo que va de siglo los años 1945 y 49 se ha hecho notar en parte su falta, se ha determinado una alegre y despreocupada confianza respecto al abastecimiento de agua de la capital de la nación que, contrariamente a esas circunstancias aparentes, constituye un problema de grave y difícil solución.

A lograrla, sin duda, se encaminan los propósitos y proyectos del organismo parastatal Canal de Isabel II, de los que tienen amplia información los lectores de esta revista, en la que se publicó un excelente y documentado trabajo del Director del Canal; pero, sea de un lado, porque hasta el presente se había podido contemplar el panorama con optimismo, pues el crecimiento de la población y, consiguientemente, de sus necesidades de abastecimiento, no había alcanzado el ritmo tan acelerado que ahora tiene, y, de otro, porque el obligado paréntesis de nuestra guerra, con el forzado paso lento previo de la República, y el consiguiente, también lentísimo, impuesto por la guerra total, subsiguiente a nuestra paz, en la ejecución de los planes, esas soluciones no son todavía una realidad.

La calidad del agua del Lozoya ha determinado, en todo caso en que se ha exteriorizado un intento de su mezcla o incorporación con la procedente de otras fuentes, una protesta, sin duda justificada, del vecindario, que hasta ahora ha conseguido que esos intentos no llegasen a ser una realidad. Así ocurrió durante la República, cuando se exteriorizó el propósito de incorporar el agua de Santillana a la del Lozoya, y así ha acontecido ahora, cuando se ha hablado de la captación de agua del Jarama.

Aunque por el análisis químico y bacteriológico pudiera llegarse a demostrar eran idénticas, la preparación de grandes zonas de aislamiento, para la captación, con defensa del río, impidiendo las construcciones en la ribera, las evacuaciones de poblados inmediatos y la utilización para diversos usos no es labor que se pueda realizar en breve plazo, y el no haberse practicado esas medidas previas justifica los temores recogidos. Por ello sería, sin duda, conveniente y aconsejable que la realización de esos propósitos de captación se complementen con otros de distribución, bien reservando para usos menos nobles que el de la bebida, como son el riego de las calles o el de los parques, las aguas procedentes de otras fuentes que no sean del Lozoya, y, en todo caso, para el abastecimiento de zonas o poblados que por carecer ahora de tan imprescindible servicio siempre

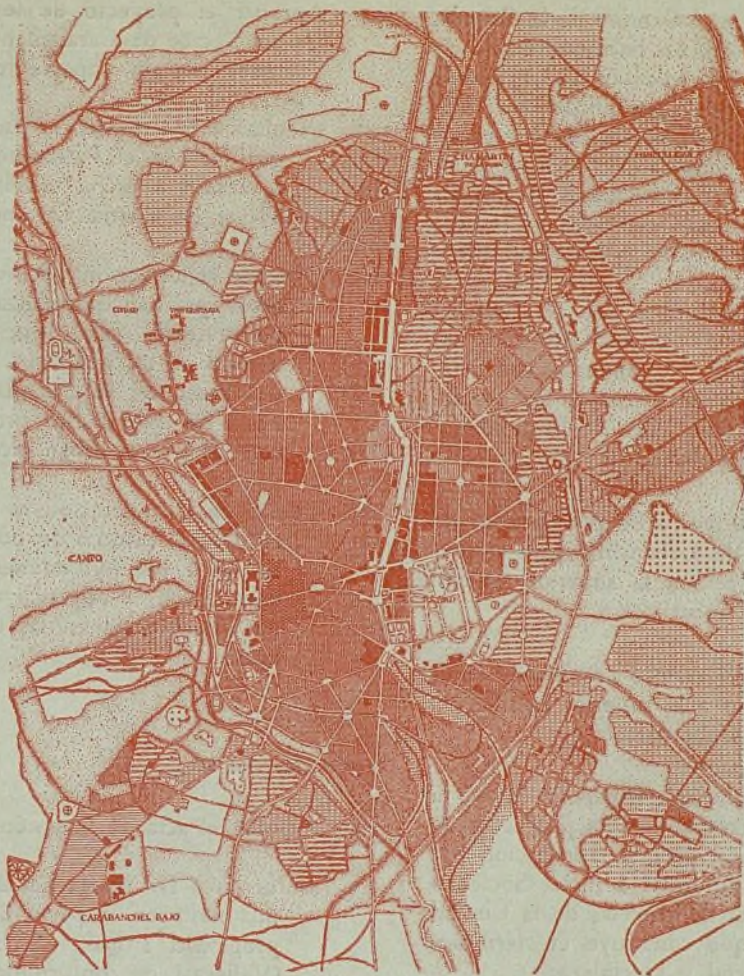
obtendrían un beneficio al recibirla, siendo sin duda más hábil e interesante la solución de conservar y reservar para un determinado núcleo de población el servicio con las características actuales y conseguir la ampliación en la forma indicada que no rebaje la calidad para la totalidad de los abastecidos.

En este sentido de dividir el suministro según los usos no dejaría de ser conveniente la reposición de los llamados viajes antiguos, pues aunque su volumen, calculado en una 3.000 metros cúbicos día, daría un aumento en el consumo normal de la población casi inapreciable, no olvidando que las condiciones bacteriológicas pudieran aconsejar no fuese utilizada para la bebida, no dejaría, en cambio, lugar a duda el que esos caudales empleados directamente en nuestra red de alcantarillado, asegurarían su limpieza y conservación sin un consumo obligado de agua de otra procedencia y necesaria para otros usos.

Por ello, también sería de desear una recuperación de las fuentes y pozos del Retiro. Es archisabido de todos que los jardines y Parque del Buen Retiro asombraban por su frondosidad y magnificencia en tiempos de nuestros Reyes de la Casa de Austria, siglos antes del hecho feliz del decreto de Bravo Murillo y de la aplicación industrial del fluido eléctrico para la elevación del agua. Esto es, que como para el cuidado y conservación de las plantas ha sido siempre necesaria el agua, agua habría en aquellas épocas remotas, y su captación y elevación a la superficie se haría por los medios mecánicos que no es momento de señalar ahora, pero que bastará esta indicación para condenar al silencio a los que dicen que poco o nada se conseguiría con el restablecimiento de esas fuentes si no se contaba con el fluido necesario para su elevación a la superficie. Y qué duda tiene que esas aguas del Retiro aun existen y que son las que tantos problemas constructivos han creado en la edificación de las casas de la calle de Alfonso XII, al construirse el Ministerio de Marina, la Casa de Correos y, últimamente, el edificio del Instituto Nacional de Previsión en el solar del antiguo Palacio de Bailén, de la calle de Alcalá esquina a Alfonso XI, donde todos hemos podido apreciar día y noche, por espacio de quince o veinte meses, cómo corría un caño de agua que manaba de la zona de cimentación. Pues bien, esas aguas, debidamente recogidas y utilizadas, habrían de ser también un alivio para el consumo creciente de la población y, en todo caso, asegurarían y garantizarían el riego de nuestros jardines, evitándonos el riesgo grave en que estamos de la pérdida de plantas y arbustos de tanto mérito y de tan difícil obtención y conservación.







# COMISION DE URBANISMO DE MADRID

## INDICE DE LOS ACUERDOS ADOPTADOS EN LAS SESIONES CELEBRADAS DURANTE EL PRIMER TRIMESTRE DEL AÑO 1949

### MES DE ENERO

*Sesión celebrada el día 12*

1. Aprobar el acta de la sesión anterior, celebrada el día 21 de diciembre último.
2. Insistir cerca de la Jefatura provincial de Obras Públicas con el fin de que remita los datos solicitados que se consideran necesarios para resolver el expediente promovido por D. José Serrano para ampliar la nave situada en el Pasaje Romero, núm. 4, y otros.
3. Comunicar al Ayuntamiento de Madrid que se considera de verdadero interés la apertura de la vía proyectada como primera transversal de la Avenida del Generalísimo, interesando informe sobre la disposición del Ayuntamiento para llevar a cabo dicho proyecto, antes de resolver sobre la petición de adquisición del solar propiedad de D. Dámaso Alonso Quesada por la Comisaría.
4. Tomar en consideración la propuesta de rectificación solicitada por D. Florencio Arana Angulo consistente en la conservación de la calle de Encarnación González entre las de Emilio Franco y Julia Mediavilla (Vallecas), sometiéndola a información pública, volviendo nuevamente a la Comisión para su aprobación definitiva y concesión en su caso de la autorización solicitada para construir en la citada calle de Encarnación González, núm. 9.
5. Consultar al Ayuntamiento de Canillejas sobre la situación de las obras realizadas por D.<sup>a</sup> Virginia



- Ortega en la finca sita en el Camino de la Cuerda, número 10 (Ciudad Lineal), sin haber obtenido las licencias correspondientes; solicitar de la Asesoría Jurídica informe sobre la posibilidad de intervenir judicialmente las rentas de las viviendas construidas en tanto se pongan en condiciones legales de habitabilidad y dar cuenta a la Fiscalía de la Vivienda de que dichas viviendas no reúnen las condiciones mínimas higiénicas para que adopte las medidas pertinentes.
6. Conceder la autorización solicitada por D. Rodrigo Lobato Vela, propietario de un solar sito entre las calles de Madrid, San José y Chamartín, con arreglo a las normas que se establecen a los propietarios de los polígonos edificables de la prolongación del Paseo de la Castellana.
  7. Prestar su aprobación al proyecto de presupuesto de Gastos de la Comisión de Urbanismo para el presente ejercicio y someterlo a la superior sanción del Sr. Ministro de la Gobernación.
  8. Aprobar el proyecto de Inversiones correspondientes al año 1949 y someterlo a la superior aprobación del Sr. Ministro de la Gobernación.
  9. Recabar de la Nueva Inmobiliaria Española, S. A., la presentación de los correspondientes proyectos de urbanización y edificación para su aprobación por la Comisión, antes de autorizar a dicha Sociedad para proceder a la venta de parcelas de la Ciudad Satélite La Moraleja, que construye en términos de Alcobendas, Fuencarral y Hortaleza.
  10. Comunicar a los propietarios de la Colonia de la Estación (Pozuelo de Alarcón) que en aquella zona las construcciones deben ajustarse a la Ordenanza 22-I (Colonia de Verano); dirigirse al Ayuntamiento solicitando remita copia del proyecto correspondiente a la construcción de un edificio destinado a viviendas modestas que se ha iniciado en la calle de la Concepción, núm. 9.
  11. Tomar en consideración la petición de D. Miguel y D.<sup>a</sup> Mercedes Ferriz, solicitando se les facilite una vivienda en sustitución de la que poseen en la calle de Luis Esteban, núm. 4 (zona Norte de La Ventilla), que será expropiada al urbanizarse la zona, para que al redactarse el proyecto correspondiente pueda darse la solución más procedente.
  12. Aprobar definitivamente la rectificación de alineaciones de las calles de Romero Girón y otras para aplicar al solar propiedad de D. Salvador de la Arena Sota la Ordenanza 14-A Ciudad Jardín, en lugar de la 15 Parque Urbanizado que correspondía, después de su exposición al público sin producirse reclamación alguna.
  13. Aprobar el proyecto de levantamiento taquimétrico del Sector de La Quintana, Pueblo Nuevo y La Ventilla, con un presupuesto total de 49.875 pesetas.
  14. Aprobar el proyecto de levantamiento taquimétrico del Sector de Carabanchel Alto (Carretera de Toledo), por un importe total de 48.176,40 pesetas.
  15. Facultar a la Presidencia para que realice la oportuna gestión con el Patronato de Casas Militares para la cesión a dicha entidad de la manzana A del Sector de Cuatro Caminos.
  16. Que por la Dirección Técnica, de acuerdo con los técnicos que han de redactar los proyectos del grupo de viviendas para funciones de Industria y Comercio en las manzanas 4 y 5 de la prolongación del Paseo de la Castellana, se estudie la posibilidad de que dichos proyectos estén en armonía con los planes urbanísticos de la zona.
  - 17.—Tomar en consideración la propuesta del Sr. Escario relativa al estudio de normas que sirvan de orientación a los Ayuntamientos de los términos lindantes con la carretera de La Coruña y la Sierra de Guadarrama en las construcciones que se realicen.
- Sesión del día 26*
18. Aprobar el acta de la sesión anterior.
  19. Autorizar a D.<sup>a</sup> María del Rocío Alegre para construir una nave en la parte posterior de la finca de su propiedad situada en la calle Nueva, núm. 17 (Vallecas), de conformidad con la Ordenanza 12-B.
  20. Significar al Ayuntamiento de Madrid que no es válida la parcelación efectuada por D. Inocencio Sánchez en terrenos de su propiedad situados en término de Carabanchel Bajo, por no haber dado cumplimiento a la Ley de 1.<sup>o</sup> de marzo de 1946, debiendo presentar un proyecto de parcelación conforme al Plan General, sin perjuicio de imponerle la sanción que se considere procedente, haciéndole saber que deberá atenerse a las consecuencias que puedan sobrevenirle por no ser edificables las parcelas cuya venta tiene concertada con distintos propietarios.
  21. Solicitar el informe del Ayuntamiento de Madrid sobre la petición formulada por D. Vidal Sáiz Heres, propietario de un solar sito en la calle de López de Hoyos, c/v a la calle B, solicitando autorización para construir un cine.
  22. Autorizar a D. Juan Rojas García para construir un edificio destinado a viviendas y sala de espectáculos en el solar situado en la calle de Antonio Pirala, c/v a la de Ciesa, con las nuevas alineaciones que suprimen la plaza proyectada en el encuentro de las calles citadas y estableciendo la alineación correspondiente a la de Antonio Pirala en prolongación de la línea de fachada de los bloques edificados y con arreglo a la Ordenanza 10-B.



23. Conceder la autorización solicitada por D. Manuel García Morcillo para elevar una planta a la casa de su propiedad situada en la carretera de Hortaleza, núm. 90, sin cumplir la condición décima que establece la Ordenanza 15-B Parque Urbanizado.
24. Que en lo sucesivo todas las peticiones de particulares que impliquen alguna modificación o rectificación de Ordenanzas se tramiten previamente por el Ayuntamiento o se remitan a informe de la Corporación municipal.
25. Conceder en principio la autorización solicitada por la Obra Sindical de Educación y Descanso para construir un Hogar del Productor en término de Fuencarral, debiendo presentar el proyecto correspondiente para su aprobación definitiva.
26. Autorizar como concesión especial a D. Mariano Pérez Pollo para construir un hotel en el solar situado en la calle de Madre de Dios, s/n, adosado a su medianería izquierda y en línea de fachada y separado de la medianería derecha los tres metros que establece la Ordenanza, debiendo cumplir el resto de las condiciones que en la misma se establecen.
27. Aprobar definitivamente la supresión de la plaza que se proyectaba en el Plan General en el encuentro de la calle de Julián Rabanedo con el Paseo del Molino, solicitada por D. Luis Levison Arroyo y D. Manuel Feltrer Segovia.
28. Ceder al Patronato de Casas Militares los terrenos comprendidos en la manzana A del Sector NE. de Cuatro Caminos con una reducción del diez por ciento sobre el precio señalado y con arreglo a las condiciones señaladas en las bases aprobadas para su enajenación y demás requisitos que sea necesario cumplir para llevar a cabo la operación concertada, facultando al Sr. Presidente para suscribir en su día la correspondiente escritura y documentos precisos.
29. Aprobar la celebración de la subasta para enajenación de la manzana B del Sector NE. de Cuatro Caminos situada en la Avenida de la Iglesia, con las bases redactadas por la Dirección Técnica, y que por las Secciones Administrativa y Jurídica se redacte el oportuno pliego de condiciones económico-administrativas, autorizándose a la Presidencia para el anuncio de la subasta una vez cumplidos los trámites reglamentarios.
30. Aprobar el proyecto primitivo para el trazado del ferrocarril del aeropuerto de Barajas en la forma propuesta por la Dirección General de Ferrocarriles.
31. Conceder la autorización solicitada por D. Luis de Zulueta para construir bloques de viviendas en la zona de terrenos de su propiedad situada en la alineación Oeste de la calle de Sancho Dávila con arreglo a las condiciones de la Ordenanza núm. 5 Normal de Ensanche, con la sola excepción de suprimir totalmente la planta de áticos; esta autorización queda condicionada a la previa formalización en escritura pública de la cesión del resto de los terrenos a favor de la Comisión de Urbanismo, a cuyo efecto queda facultada la Presidencia para la firma de la correspondiente escritura.
32. Conceder a D. Juan Basnu Masdéu, Director Gerente de Basnu Hermanos, S. A., Empresa Constructora, la ampliación de un año en el plazo que le fué concedido para la presentación de los datos necesarios para la tramitación y resolución del expediente de construcción de una Ciudad Satélite en término de Fuencarral.
33. Acceder a lo solicitado por D. Carlos Botín Polanco como Presidente de la Sociedad Madrileña de Tranvías solamente en el caso de que los terrenos situados en la prolongación de la calle de López de Hoyos, donde proyecta construir talleres de reparación.
34. Consultar a la Junta de Canalización del Manzanares cuál es el destino que proyecta dar a la manzana de que forma parte la finca núm. 47 del Paseo de la Florida, propiedad de D. Federico Caruncho, con objeto de poder resolver la petición formulada por dicho propietario.
35. Aprobar el balance del ejercicio de 1948.
36. Facultar a la Presidencia para informar al Instituto Nacional de Colonización que puede dejar algún espacio libre efectuando los retranqueos que sean necesarios en las construcciones que proyecta realizar en el primer solar de la primera manzana de la Avenida del Generalísimo, debiendo presentar el correspondiente proyecto para su aprobación y que subsiste la obligación de pagar la urbanización conforme a las normas en vigor para dicha zona.
37. Quedar enterada de que por el Sr. Ministro de la Gobernación han sido sancionados favorablemente los presupuestos de Gastos e Inversiones para 1949 en la forma aprobada por la Comisión.
38. Aprobar la propuesta de nombramientos de personal que percibirán sus haberes con cargo al presupuesto de 1949.
39. Quedar enterada de que por el Ayuntamiento de Madrid han sido aprobadas las cifras topes del coste de las urbanizaciones que han de costear los propietarios de terrenos enclavados en las manzanas 1 y 2 del polígono A de la Avenida del Generalísimo, y que por la Sección Jurídica se redacte el proyecto de disposición que ha de ser sometido a la aprobación ministerial.
40. Aprobar definitivamente, transcurrido el plazo de información pública sin que se haya presentado reclamación alguna, el proyecto de ordenación de edificaciones de la Primera Transversal y de la



- Avenida de la Iglesia en el Sector NE. de Cuatro Caminos.
41. Aprobar el proyecto de acceso a Madrid por la Carretera de Cádiz transcurrido el período de información pública sin que se haya presentado reclamación alguna, y sus correspondientes Ordenanzas, salvo la parte que afecta a la Canalización del Manzanares, que habrá de ser resuelta de común acuerdo con dicha Junta.
  42. Hacer constar en acta la satisfacción de la Comisión por la gestión realizada en el seno de la misma por los Vocales Sres. Melgar y Rojas y Martínez Tourné, que cesan en sus cargos, y comunicar este acuerdo al Excmo. Sr. Ministro de la Gobernación y al Ayuntamiento de Madrid.
  43. Solicitar del Ayuntamiento de Madrid remita un informe sobre el Plan de Transportes con objeto de que pueda ser estudiado por la Comisión.

## MES DE FEBRERO

*Sesión celebrada el día 9*

44. Aprobar el acta de la sesión anterior, celebrada el día 26 de enero último.
45. Aprobar la rectificación de alineaciones solicitada por D. Diego López Portal y otros propietarios de solares situados en la calle de la Pedriza, en el trozo comprendido entre las de Carlos Pereira y Ramón y Cajal.
46. Que por la Dirección Técnica se amplíe la información practicada en el expediente incoado por D.<sup>a</sup> Catalina Pastells Peñuelas referente a la manzana situada entre las calles de Villamil, Berruete y Los Angeles, para resolver con mejor conocimiento del asunto.
47. Que no procede resolver sobre la petición formulada por D. Pedro Irigoyen del Castillo, Consejero Delegado de Urbanizadora Vasco Central, S. A., solicitando autorización para enajenar parcelas de la Ciudad Satélite La Florida, hasta tanto sea aprobado el proyecto de enlace con la carretera de La Coruña.
48. Denegar la petición formulada por D.<sup>a</sup> Circuncisión Pérez Villa solicitando se le proporcione solar para instalar una industria de vaquería en zona próxima a la finca situada en la calle de Dolores, número 7 (Ventilla), que le ha sido expropiada con motivo de las urbanizaciones de la zona.
49. Desestimar la petición formulada por D. Antonio Quejeta Rueda solicitando la rectificación de alineaciones de una plaza que figura en los trazados del proyecto parcial de prolongación de la calle de General Mola.
50. Autorizar a D. Miguel de la Piedra Martínez para construir naves contiguas de 300 metros cuadrados con una planta superior de vivienda en fachada en la calle de Francisco Iglesias, núm. 27 (Vallecas).
51. Aprobar la rectificación efectuada en el proyecto correspondiente al Parque de Aislamiento en el Sector Norte de la Ventilla, fase primera, cuyo presupuesto queda reducido a la cantidad de pesetas 783.884,59.
52. Aprobar la rectificación efectuada en el presupuesto correspondiente al proyecto de Jardinería del Sector NE. de Cuatro Caminos, que queda reducido a la cifra de 550.693,24 pesetas.
53. Adjudicar la ejecución de la repoblación forestal en la zona verde de La Ventilla correspondiente al Proyecto de Parque de Aislamiento en el Sector Norte de La Ventilla, a la proposición más ventajosa presentada por «Viveros Castilla», por un importe de 298.443 pesetas.
54. Suprimir la zona verde proyectada en el solar situado en la manzana comprendida entre el Paseo del Prado y calles de las Huertas, Jesús y Lope de Vega; aprobar en principio la utilización de la parcela con fachada al Paseo del Prado en toda su línea con un fondo de setenta metros para la construcción de un edificio para la Delegación Nacional de Sindicatos; debiendo presentarse el proyecto correspondiente para obtener la aprobación definitiva; en cuanto al resto de la manzana, aplazar la resolución hasta que se formule nueva instancia por la comunidad de Hijas de la Caridad, propietarias del solar, en que se determine de modo concreto la utilización que pretende darse a la misma. La autorización concedida deberá ajustarse a las siguientes condiciones:
  - 1.<sup>a</sup> Que se dedique el solar a la construcción de un edificio público representativo, que construya con la dignidad arquitectónica y riqueza que requiere la vecindad del Museo del Prado.
  - 2.<sup>a</sup> Que no se rebasen las condiciones de volumen de la Ordenanza de Ensanche, aplicable a esta zona, procurando dejar los espacios de antejardines o aparcamientos precisos.
  - 3.<sup>a</sup> Que se sometan a la rectificación de alineaciones que permita mejorar las condiciones de tráfico de las calles colindantes.
55. Aceptar la oferta de la Compañía Anónima Inmobiliaria BAMÍ en los términos en que está formulada, quedando facultado el Sr. Presidente para otorgar la correspondiente escritura de cesión de terrenos y demás requisitos a que haya lugar.
56. Aprobar las condiciones establecidas por la Dirección Técnica en su dictamen para la cesión a la Delegación Nacional de Sindicatos de los terrenos denominados La Quintana y El Calero y comunicar dichas condiciones al organismo interesado.



57. Conceder a la Vicesecretaría Provincial de Obras Sindicales la autorización solicitada para la construcción de un Hogar del Productor e instalaciones deportivas en el sitio denominado «La Callejuela», en término de Carabanchel Bajo, modificando el trazado de calles en proyecto, desviando hacia el Norte y Este la calle de unión de la llamada Puerta Bonita con un centro comercial que se proyecta en contacto con la desviación de la carretera de Extremadura, conservándose la continuidad de la vía, y aprobar la rectificación correspondiente del Plan Parcial de Ordenación de Carabanchel Bajo.
  58. Pasar el expediente relativo a las obras realizadas en Pozuelo de Alarcón, calle de la Concepción, número 9, a informe de la Sección Jurídica.
  - 59.—Que por la Dirección Técnica se propongan las sanciones correspondientes a los propietarios de las obras realizadas sin licencia en el Camino de la Quinta, María Lombillo, núm. 12, y Avenida de España, 11, agregándose en el último caso la prohibición de utilizar el local construido como vaquería. Requerir nuevamente al Sr. Delegado Nacional de Auxilio Social para que paralice las obras que realiza en la calle de Protasio Gómez, presentando el proyecto correspondiente. Dar cuenta a la Dirección General de Administración Local respecto de las obras que se están realizando en zona verde, donde no se autoriza ninguna clase de edificación, para que se dirija al Ayuntamiento de Canillejas en la forma más procedente para impedir la repetición de tales hechos, y adoptar las medidas oportunas para que sea respetado el Plan General de Ordenación Urbana de Madrid.
  60. Aprobar definitivamente el proyecto de urbanización de la parte baja de la calle del General Mola y nueva alineación de su acera izquierda, tramitado por el Ayuntamiento de Vallecas, transcurrido el plazo de información pública sin que se haya producido reclamación alguna.
  61. Aprobar el proyecto de apertura de nuevas calles entre las de Martínez de la Riva y Santa Juliana para acceso del Mercado de Abastos de Vallecas, transcurrido el plazo de información pública sin que se haya presentado reclamación alguna.
  62. Quedar enterada de la resolución dictada con fecha 23 de enero último por el Sr. Ministro de la Gobernación en el expediente relativo a la ejecución de obras sin licencia en el edificio número 25 de la calle de la Montera, imponiendo a la Sociedad propietaria la multa de 50.000 pesetas, que deberá ingresar en metálico en la Comisión de Urbanismo de Madrid, con prohibición expresa de llevar a cabo la terminación del inmueble sin la previa autorización por la Comisión del proyecto correspondiente, en el que podrán mantenerse las plantas construidas actualmente sin la elevación de otras nuevas que sean contrarias al Plan General.
  63. Dirigir nuevo oficio al Ayuntamiento de Madrid dando un último plazo de quince días para que remita el proyecto del edificio que construye la Compañía Inmobiliaria Metropolitana en la Plaza de España, advirtiéndole que transcurrido dicho plazo se dará cuenta al Sr. Ministro de la Gobernación.
  64. Comunicar al Sr. Ingeniero Jefe de la Primera Jefatura de Estudios y Construcciones de Ferrocarriles que solicita se le facilite un grupo de viviendas para alojar a los habitantes de las edificaciones que han de ser expropiadas para abrir los accesos a la Estación de Chamartín, que se ponga al habla con la Dirección Técnica al objeto de procurar alguna solución para dicho asunto.
  65. Conceder un voto de confianza a la Presidencia para que formule las propuestas correspondientes de nombramientos de personal que han de percibir sus haberes con cargo al Presupuesto de Inversiones.
  66. Quedar enterada de la aceptación por el Patronato de Casas Militares de las condiciones establecidas para la cesión de la manzana A del Sector NE. de Cuatro Caminos y ratificar la autorización concedida a la Presidencia para solicitar del Consejo de Ministros la autorización para llevar a cabo dicha cesión por el precio de coste y suscribir la correspondiente escritura.
- Sesión celebrada el día 23*
67. Aprobar el acta de la sesión anterior.
  68. Conceder la autorización solicitada por D. Eduardo Aunós para reforma de la finca situada en la calle de Ayala, núm. 120; suprimir el patio de manzana proyectado en dicha finca y límites, verificando la oportuna información pública.
  69. Informar al Ayuntamiento de Madrid que el solar situado en la Ronda de Segovia, núm. 26, es edificable y puede conceder, por tanto, a D. Emiliano de las Heras, propietario de dicha finca, la alineación oficial solicitada.
  70. En el expediente promovido por D. Gonzalo de Cárdenas solicitando la rectificación de la alineación interior de la manzana correspondiente a la calle de Olite, entre las de Santa Juliana y Leñeros, que por la Dirección Técnica se practique una información para comprobar si dicha rectificación causaría algún perjuicio a las edificaciones existentes y verificar la oportuna exposición al público; realizadas ambas informaciones, traer nuevamente el expediente a estudio de la Comisión.
  71. Comunicar al Ayuntamiento de Madrid que puede conceder la autorización solicitada por D. Francisco Martínez Ponce para construir un bloque de viviendas en los terrenos situados en las calles de Leñeros y Alejandro Rodríguez, de conformidad con las condiciones establecidas en el proyecto redactado por el Ayuntamiento de Madrid para la cons-



trucción de viviendas municipales de suburbios en dicha zona.

72. Rectificar las alineaciones correspondientes al solar situado en la calle de Encarnación González, c/v a la de Ramón y Cajal (Vallecas), propiedad de las Siervas de Jesús, suprimiendo la zona verde proyectada.
73. Aprobar la rectificación de alineaciones interiores de la manzana situada en la prolongación de la calle de General Mola, propiedad de D. Juan Torres Almar.
74. Autorizar a D. Emilio Fernández Valmayor para construir tienda y planta de viviendas en fachada y nave en la parte posterior en la finca situada en la calle de Francisco Panadero, núm. 10 (Vallecas).
75. Tomar en consideración para su estudio la petición formulada por Termac, S. A., solicitando se acojan las obras de construcción del bloque de viviendas en el Sector de Cuatro Caminos a los beneficios de la Ley de 19 de noviembre de 1948.
76. Abonar a la Fábrica de Electricidad del Pacífico el gasto correspondiente a la transformación de una línea en el cruce de la segunda transversal con la prolongación del Paseo de la Castellana, por su importe de 3.115,35 pesetas.
77. Completar el expediente relativo al ensanche de la calle de Jorge Juan para construcción de la Fábrica de la Moneda y Timbre con la oportuna información pública por término de quince días para conocimiento de los interesados.
78. Quedar enterada de que por el Sr. Ministro de la Gobernación se ha aprobado el proyecto de levantamiento de planos taquimétricos en el Sector de Carabanchel Bajo (Carretera de Toledo), por su importe de 48.176,40 pesetas.
79. Quedar enterada de que por el Sr. Ministro de la Gobernación se ha aprobado el proyecto de levantamiento taquimétrico de los Sectores de La Quintana, Pueblo Nuevo y La Ventilla por su presupuesto de 49.075 pesetas.

## MES DE MARZO

*Sesión celebrada el día 9*

80. Aprobar el acta de la sesión anterior, celebrada el día 23 de febrero.
81. Dejar sobre la mesa para conocimiento de los señores Vocales la Memoria de Secretaría correspondiente a 1948.
82. Que por la Dirección Técnica se formule un estudio concreto en el expediente promovido por D.<sup>a</sup> Ca-

talina Pastells Peñuelas, propietaria de la finca número 8 de la calle de Villamil, solicitando rectificación de alineaciones interiores y exteriores.

83. Desestimar la petición formulada por D. Emilio Novoa González, propietario de un hotel situado en la calle de Hermanos Miralles, núm. 77.
84. Remitir a informe de la Jefatura de Obras Públicas el expediente promovido por D. Sabino Manuel Rementería solicitando autorización para construir una vivienda en la carretera de La Coruña, kilómetro 12,800.
85. Aceptar en principio la rectificación del Plan General solicitada por D. Francisco Salvador González, propietario de terrenos situados en la calle del General Ricardos, quedando pendiente su aprobación de la presentación del proyecto correspondiente.
86. Desestimar la petición de D. Aurelio Tena Fernández, propietario de un solar situado en la calle de Anastasio Herrero, núm. 12.
87. Aprobar el proyecto de urbanización parcial del Sector Este del Suburbio de La Ventilla, que asciende a la cantidad de 2.506.218 pesetas, al cual se dará la tramitación reglamentaria para obtener la superior aprobación y será ejecutado por administración mediante destajos parciales.
88. Aprobar el proyecto de expropiaciones del Sector Este de La Ventilla por su importe total de 13.923.808,59 pesetas y exponerlo al público por término de quince días hábiles, solicitando del Consejo de Ministros la aplicación de la Ley de Expropiación Forzosa de urgencia de 7 de octubre de 1939.
89. Solicitar del Sr. Ministro de la Gobernación proponga del Consejo de Ministros la aprobación del correspondiente Decreto para aplicar a la ejecución del proyecto anterior y de otros las normas del Decreto de 13 de febrero de 1948.
90. Aprobar el proyecto para la construcción del sexto bloque de viviendas en La Ventilla por su importe total de 2.414.200,20 pesetas y darle la tramitación reglamentaria para obtener la sanción de la Superioridad, llevándose a cabo su ejecución por administración y destajos parciales.
91. Tomar en consideración el proyecto de urbanización parcial del Sector de La Concepción (Canillas), por su importe de pesetas 601.156,69, que será ejecutado por administración mediante destajos parciales, y darle la tramitación reglamentaria para obtener la aprobación de la Superioridad.
92. Tomar en consideración el proyecto de expropiaciones en el Sector de La Concepción por un importe total de 5.499.399,75 pesetas y exponerlo a información pública durante quince días hábiles, así como solicitar del Consejo de Ministros la aplicación del pro-



- cedimiento de expropiación forzosa de urgencia, conforme a la Ley de 7 de octubre de 1939.
93. Aprobar el proyecto de levantamiento taquimétrico en el Sector de Barajas, en la zona comprendida entre la Vereda de la Presa, Camino de Rejas y Río Jarama, cuyo presupuesto asciende a 49.020 pesetas.
  94. Aprobar el proyecto de levantamiento taquimétrico en el Sector de Barajas, en la zona comprendida entre la Carretera de Ajálvir a Vicálvaro, Madrid a Francia, por Barcelona y el Camino de Rojas, cuyo presupuesto asciende a 48.016 pesetas.
  95. Aprobar el proyecto de levantamiento taquimétrico en el Sector de Barajas, en la zona comprendida entre la carretera de Ajálvir a Vicálvaro y el Arroyo de la Playa, cuyo presupuesto asciende a 49.020 pesetas.
  96. Aprobar el proyecto de levantamiento taquimétrico en el Sector de Barajas, en la zona comprendida entre la carretera de Ajálvir, Vereda de la Presa y Río Jarama, cuyo presupuesto asciende a 18.576 pesetas.
  97. Adjudicar las obras de urbanización del Sector Norte de La Ventilla a D. Eduardo García Junceda, conforme a las condiciones de la subasta celebrada.
  98. Pasar a informe de la Sección Jurídica y del Vocal señor Blein Zarazaga las normas redactadas por la Dirección Técnica para la concesión de vertederos.
  99. Aprobar definitivamente, transcurrido el plazo de exposición al público, la supresión de la plaza situada en el encuentro de las calles de Antonio Piralá y Ciesa, autorizando a D. Juan Rojas García para construir un edificio destinado a viviendas y sala de espectáculos.
  100. Ratificar el acuerdo relativo a la supresión de la plaza proyectada en el encuentro de las calles de Julián Rabanedo y Paseo del Molino, en el expediente promovido por D. Manuel Feltrer y D. Luis Levisón, transcurrido el plazo de información pública sin que se haya producido reclamación alguna.
  101. Aprobar la rectificación del Plan General de Ordenación solicitada por D. Florencio Arana Angulo y autorizarlo para construir la nave destinada a taller en la calle de Encarnación González, número 9, transcurrido el plazo de información pública sin que se haya presentado reclamación alguna.
  102. Aprobar el pliego de condiciones redactado por la Sección Administrativa para la subasta de la manzana B del Sector NE. de Cuatro Caminos, y someterlo a la superior sanción del Sr. Ministro de la Gobernación, de quien se solicitará la oportuna autorización para la enajenación de dicha manzana.
  103. Quedar enterada de que por la Intervención General del Estado ha sido informado favorablemente el Presupuesto de Gastos de la Comisión de Urbanismo correspondiente al presente año.
  104. Informar favorablemente la petición formulada por el Ayuntamiento de Madrid solicitando se aplique la Ley de Expropiación Forzosa de urgencia a las expropiaciones comprendidas en el proyecto de apertura de la Avenida del General Perón, y elevarla al Sr. Ministro de la Gobernación para que solicite del Consejo de Ministros la aplicación de la citada Ley a dichas obras.
  105. Quedar enterada de que por el Sr. Ministro de la Gobernación, aceptando la propuesta del Ayuntamiento de Madrid, han sido designados Vocales de esta Comisión D. Octaviana Alonso de Celis, D. José Manuel Bringas Vega y D. Diego de Reina de la Muela.
- Sesión celebrada el día 23*
106. Aprobar el acta de la sesión anterior.
  107. Quedar enterada de que por la Dirección General de Regiones Devastadas ha sido designado el arquitecto D. Antonio Cámara Niño para que sirva de enlace con la Comisión en la redacción de los proyectos de urbanización de los pueblos adoptados.
  108. Aplazar la Memoria de Secretaría correspondiente al año 1948.
  109. Aplazar la resolución de la petición formulada por don Vicente Eced Eced, arquitecto encargado de la redacción de un proyecto de viviendas acogidas a la Ley de Viviendas Bonificables en solar situado en la calle de San José y La Concepción (Carabanchel Bajo), hasta que sean aprobadas las Ordenanzas Municipales redactadas por el Ayuntamiento de Madrid.
  110. Acceder a lo solicitado por D.<sup>a</sup> Concha y D.<sup>a</sup> Iluminada Jiménez Gallego permutando un solar de los urbanizados por la Comisión por la finca de su propiedad, situada en la calle de Enrique Pérez, número 16, previos los trámites oportunos.
  111. Ceder a D. Juan Valero Ramírez un solar propiedad de la Comisión en la zona de La Ventilla, en permuta de la finca de su propiedad, situada en la calle de Fuente Bayúñez, número 14, previos los trámites correspondientes.
  112. Que por la Dirección Técnica se señale el canon que por una sola vez se cobre a los propietarios que soliciten realizar acometidas al Colector construido por la Comisión en el Arroyo del Calero.
  113. Conceder la autorización solicitada por D. Federico Caruncho Astray para construir un bloque de viviendas en el paseo de la Florida, número 47 moderno, con arreglo a la Ordenanza Normal de Ensanche número 5.
  114. Que no puede concederse la autorización solicitada por D. José Basnú Masdén para construir 1.600 vivien-



- das bonificables en terrenos situados en Chamartín de la Rosa, destinados a zona verde, y en cuanto a la posible permuta de dichos terrenos por otros propiedad de la Comisión, que se estudie por la Dirección Técnica la posibilidad de llegar a un acuerdo con los propietarios para realizar dicha cesión.
115. Comunicar a D. Fernando Madridano Morales, que presenta un anteproyecto de parcelación de una zona del término municipal de Fuencarral, que su aprobación requiere la redacción y tramitación de un proyecto parcial con arreglo al artículo 3.º de la Ley de 1.º de marzo de 1946, pudiendo facilitársele en la Dirección Técnica cuantos datos y planos puedan ser convenientes para el estudio y redacción de dicho proyecto parcial.
  116. Dejar sobre la mesa hasta la próxima sesión el expediente relativo al cerramiento con aprovechamiento comercial del Campo de Deportes del Colegio Calasancio, situado en la calle del Conde de Peñalver, 51.
  117. Aprobar las rectificaciones de alineaciones interiores y exteriores de la manzana en que se halla situada la finca número 8 de la calle de Villamil, propiedad de D.ª Catalina Pastells Peñuelas.
  118. Aplazar la resolución de la petición formulada por D. Jesús Aguirre Andrés para construir un grupo de viviendas en el solar de su propiedad situado en la calle de Picazo (Vallecas), hasta tanto se estudie el proyecto parcial correspondiente a dicha zona.
  119. Desestimar la petición formulada por D. Mariano Pérez Pollo solicitando la autorización para construir en el solar situado en la calle de Madre de Dios, s/n, sin cumplir la condición de retranqueo en fachada que exigen las Ordenanzas correspondientes.
  120. Solicitar el informe del Ayuntamiento de Madrid sobre la rectificación solicitada por D. Manuel Muro Fernández, propietario de un solar situado en la calle de Jesús Larrainza, s/n.
  121. Tomar en consideración el proyecto parcial de ordenación de Carabanchel Bajo y que se verifique la exposición reglamentaria al público para oír reclamaciones de los interesados por término de treinta días.
  122. Aprobar los proyectos de urbanización y construcciones en curso de realización en la Ciudad Satélite La Moraleja, presentados por Nueva Inmobiliaria España, S. A., y autorizar la enajenación de parcelas en la forma solicitada.
  123. Reiterar la petición formulada a la Jefatura de Obras Públicas solicitando la remisión del proyecto de urbanización de la zona correspondiente a los Nuevos Ministerios, para poder resolver la petición de D. Miguel Agustí Elguero y otros propietarios que desean construir en dicha zona.
  124. Quedar enterada de que por el Sr. Ministro de la Gobernación ha sido aprobado el proyecto de urbanización parcial del Sector del Calero (Canillas) por la cifra total de 2.796.795,35 pesetas, asignándose como inversión del presente año la cantidad de 2.000.000 de pesetas con cargo al capítulo 4.º del presupuesto de Inversiones y 2.270.998,05 pesetas con cargo al capítulo 5.º del mismo presupuesto.
  125. Aprobar la rectificación de alineaciones interiores de la manzana correspondiente a la calle de Olite, entre las de Santa Juliana, Leñeros y Castilla, solicitada por D. Gonzalo de Cárdenas, que ha estado expuesta a información pública sin que se haya formulado reclamación alguna.





# NOTICIARIO

INAUGURACION EN MADRID DE EDIFICIOS OFICIALES  
CON MOTIVO DEL ANIVERSARIO DEL 18 DE JULIO



*Su Excelencia el Jefe del Estado entrega las llaves de las viviendas de Canillejas.*

Madrid conmemoró la fecha del 18 de julio, a la que el Estado ha consagrado la Fiesta de Exaltación del Trabajo, con diversos actos, presididos la mayor parte de ellos por Su Excelencia el Jefe del Estado.

En la calle de Juan de Olías, sector Noroeste de los Cuatro Caminos, se inauguró un bloque de 80 viviendas, construido por la Comisaría de Ordenación Urbana de Madrid.

El terreno que ocupa el bloque ha costado 16 millones de pesetas, habiéndose llevado a cabo la urbanización en una superficie de 215.984 metros cuadrados, que dieron por resultado en solares 81.783. En dicho lugar se podrán construir hasta 2.000 viviendas análogas a las del bloque visitado. Quedarán alojadas 144 familias en el bloque inaugurado, que además tendrá seis tiendas y dos porterías.

Frente al bloque está terminada la urbanización de la que ha de denominarse avenida de Perón.

El Jefe del Estado, desde la terraza de uno de los pisos inaugurados, contempló la urbanización realizada hasta el momento presente en aquella zona y escuchó las explicaciones del Sr. Prieto

Moreno, Comisario del Gran Madrid, de lo llevado a cabo y de cuanto está en proyecto.

Desde Cuatro Caminos, el Jefe del Estado, acompañado por el Ministro de la Gobernación, se trasladó al pueblo de Canillejas para inaugurar un grupo de 169 casas de tipo medio construidas por el Ayuntamiento y el Instituto Nacional de la Vivienda.

La primera casa le ha correspondido al cura párroco D. Luis Calleja, y la segunda al maestro de la localidad D. José García Pinilla. La barriada constituye un verdadero pueblo dentro de Canillejas, y está enclavada frente a la Alameda de Osuna.

El Jefe del Estado visitó algunas viviendas en unión de los ministros, el alcalde de Canillejas y el director del Instituto, Sr. Mayo.

A las diez y media de la mañana, Su Excelencia el Jefe del Estado inauguró en Torrejón de Ardoz un grupo escolar.

El obispo auxiliar, Dr. Morcillo, bendijo el nuevo centro escolar, y a continuación recorrió las instalaciones, deteniéndose principalmente en una sala donde, reproducidos en maquetas, están todos los grupos escolares construidos en la provincia por la Jefatura Provincial del Movimiento.



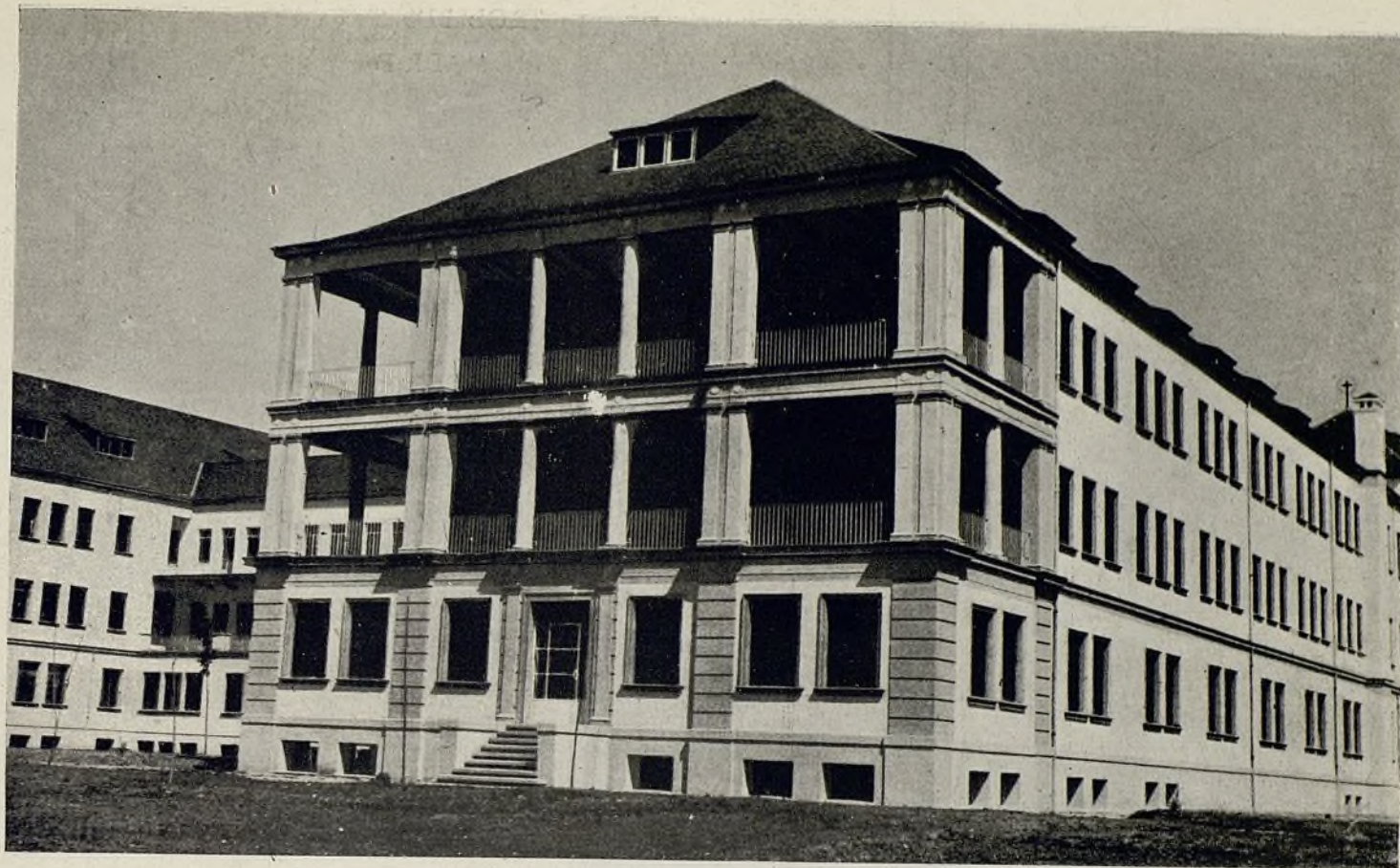


*Distintos aspectos del Grupo de 169 viviendas en Canillejas. Arquitectos, Ramón Anibal Alvarez y Manuel M. Chumillas.*

*Residencia de ancianos en Carabanchel Bajo. Arquitecto, Manuel M. Chumillas.*







*Residencia de Ancianos en Camillejas.*

*Viviendas en Cuatro Caminos.*



El inaugurado tiene una fachada de 165 metros y ocupa una superficie total de 31.500 metros cuadrados. Las líneas del edificio armonizan el concepto moderno de la construcción con el estilo tradicional español, y puede considerarse un modelo en su clase. La enseñanza estará dividida en cuatro secciones para niños, otras tantas para niñas y dos para párvulos, contando además con una completísima biblioteca, salas de dibujo y de Ciencias Naturales.

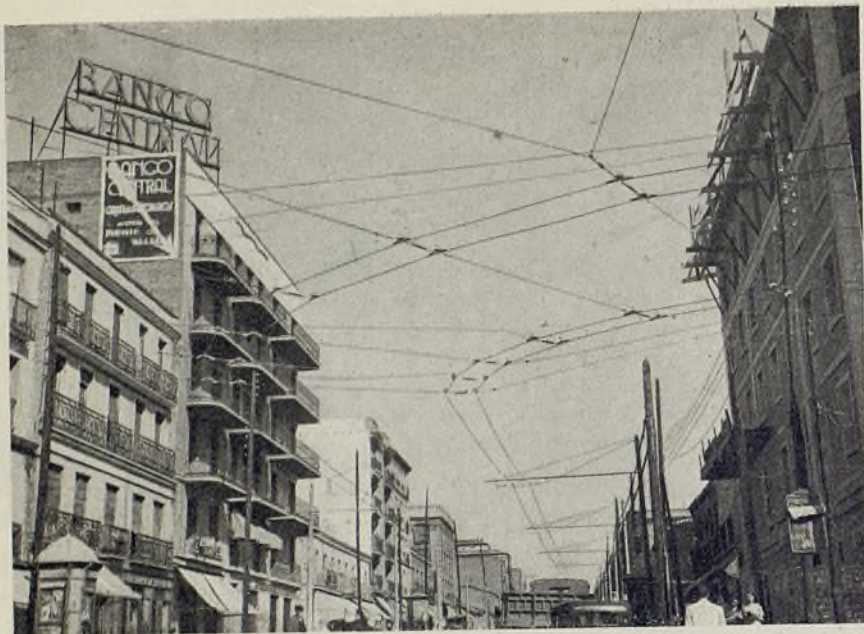
En el terreno que le circunda se levanta un soberbio frontón, campo de baloncesto, piscina, con los vestuarios correspondientes, y un campo reglamentario de fútbol, todo ello combinado con una jardinería del mejor gusto.

Desde Torrejón, el Generalísimo se trasladó a la finca de Vista Alegre, en Carabanchel Bajo, para inaugurar una gran Residencia para ancianos, institución de la Beneficencia General del Estado, en la que se refundirán los antiguos Asilos de Incurables de Madrid, denominados de Nuestra Señora del Carmen, para hombres, en la calle de Atocha, y Jesús Nazareno, para mujeres, en la de Amaniell, actualmente instalados en antiguos y deficientes inmuebles.

La nueva construcción la componen cinco grandes cuerpos o pabellones unidos, de 26.339 metros cuadrados de superficie edificada y en ellas pueden ser acogidos mil ancianos de ambos sexos (el doble de la actual población de los asilos), y entre aquéllos, constituyendo también una novedad interesante, se ha instalado un departamento especial denominado «Hogar de Matrimonios Ancianos», que evitarán la separación al final de sus días de los que soliciten juntos el amparo oficial de nuestras instituciones benéficas.

El Caudillo recorrió todo el edificio, deteniéndose principalmente en una espléndida y sencilla capilla que preside el Crucificado. Igualmente visitó las habitaciones para los ancianos que se habrán de alojar en esta nueva institución, modelo de todas las existentes.

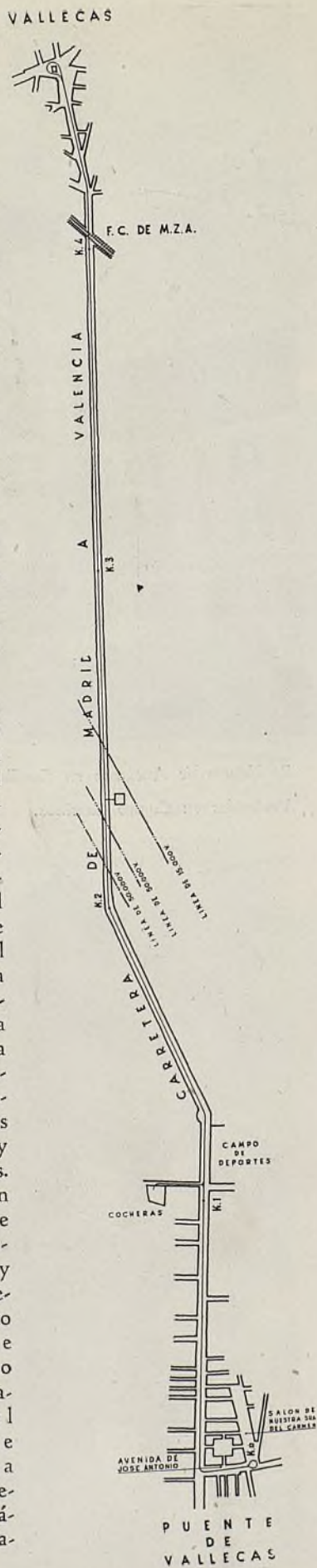




## TROLEBUSES EN MADRID

El día 16 de julio, fiesta de la Virgen del Carmen, Patrona de Vallecas, se inauguró la primer línea de trolebuses que ha rodado en Madrid con el recorrido entre Vallecas y el Puente, con una longitud de cuatro kilómetros y medio. El viaje se hace, con las paradas intermedias, en un tiempo de diez minutos.

Hasta su implantación el servicio entre Vallecas y el Puente se hacía con camionetas, en número insuficiente para el volumen de viajeros, y al costo de una peseta. La línea inaugurada está servida por tres trolebuses, y el precio del viaje es de ochenta y cinco céntimos. Se calcula un promedio de dos mil viajeros diarios, y con ella se benefician tanto el pueblo de Vallecas como la populosa barriada del Puente, que desde ahora tendrán un medio eficaz y rápido de desplazamiento.





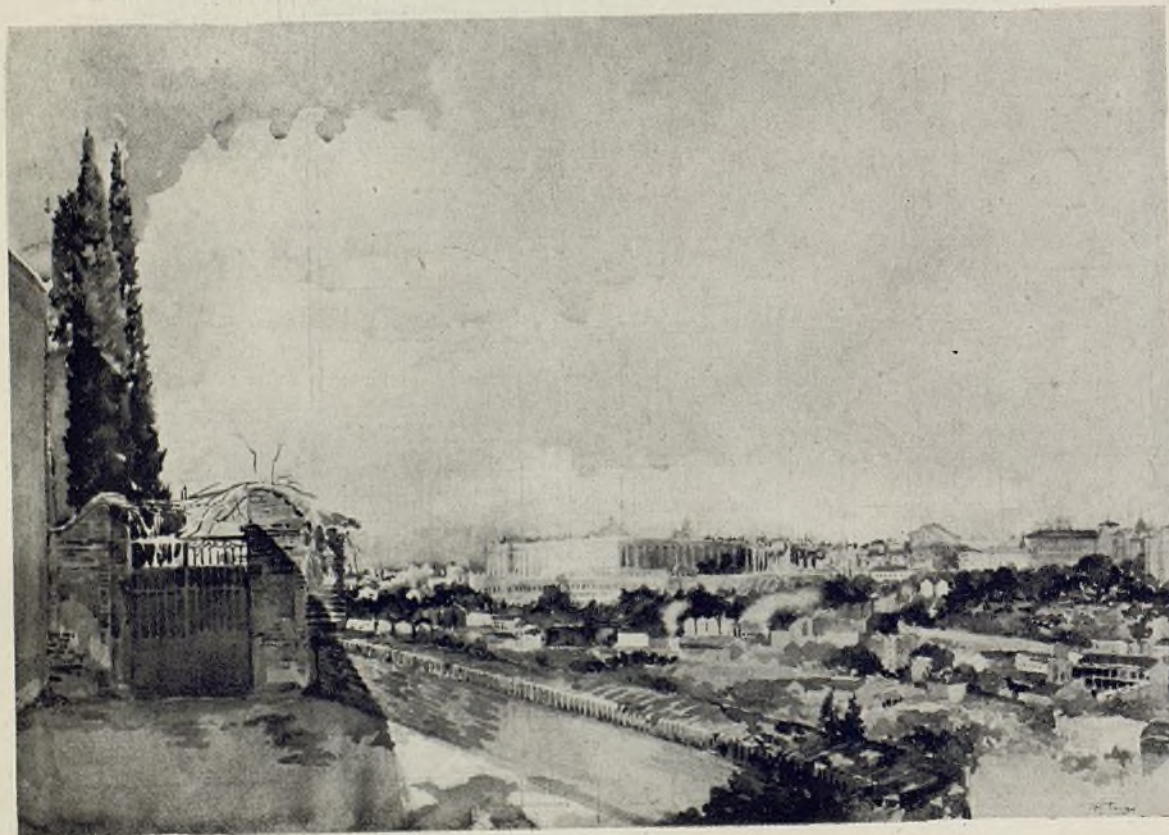






"Agujas de los Jerónimos", acuarela de Vicente Pastor Calpena.

"Paisaje de Madrid con el Palacio Real", acuarela de Felipe Trigo.



## EXPOSICION DE ACUARELAS EN EL AYUNTAMIENTO DE MADRID

Por M.

Las acuarelas de pasajes y paisajes madrileños son un documento notarial de la Villa, levantando con el rigor de su plástica la denuncia lineal (la implacable línea) de sus aciertos. Muchas veces estas acuarelas han adoptado puntos de vista en los que se ha hurtado a los ojos la liviandad de ciertas concesiones que han deshecho perspectivas, han ensuciado conjuntos y han entregado al tono general extremosidades agrias.

Es recomendable que los artistas no se detengan en el hallazgo acuarelistico (muchas ya «acuarelado» en la realidad) de viejos rincones poéticos. Hay que sentir también la trepidación de los nuevos aspectos urbanos y la categoría de sus modernas construcciones y devolverles la gracia y justicia cuando con justicia y gracia han sido levantados sobre el pobre viejo polvo.

Observando bien estas reproducciones, se advierten los casos de conciencia del acuarelista y en qué punto ha puesto mentira en donde la verdad es deleznable falacia, y en lo que también hay casos, ha colocado simulación en donde existe



Por Mariano Rodríguez de Rivas.

una realidad mucho más amena. Como lección de esa manera de arte y como admonición de estupendo interés urbanístico, admítanse.

La perspectiva del dibujante tiene servidumbres de innecesaria declaración. Unas veces el dibujante se incluye en ellas, como ese retratista de ciudades se colocaba retratando el paisaje, en un extremo del grabado. En otras desaparece, como invocando una plataforma de más independiente visión.

La denuncia de la acuarela contra el desafuero es terminante. Si tiene este carácter insobornable, y describe implacable y rudamente la línea real sin objetivos intencionados, salta en la estampa el desafuero, y se empina la impúdica pared medianera, o surgen unos pisos descomponiendo la recortada silueta de alguna puerta o se establece una casa entre las agujas de un viejo templo. Como prueba urbana, como testimonio fehaciente, la lámina del dibujante es el verdadero espejo al través de un camino. Sin definición de entraña novelesca, pero sí admitida en tanto tiene tema de romance veraz.



"Atocha", acuarela de Carlos Villalba.

"Remembranza de los Austrias", acuarela de Pedro Vilarroig.





## EL TEATRO LOPE DE VEGA

Julían Otamendi, Arquitecto.

Al redactar el proyecto del edificio comercial que la Compañía Inmobiliaria Metropolitana trataba de construir sobre el solar de su propiedad de la Avenida de José Antonio, con vuelta a las calles Ancha de San Bernardo e Isabel la Católica, tuvo especial cuidado de que dentro del inmueble se pudiesen ejercer diversas actividades de muy variados géneros, a fin de defender y compensar las fluctuaciones que pudiesen originarse en su explotación por la situación del mercado comercial en cada momento.

De ahí el que en este bloque, que ocupa una superficie de 5.500 metros cuadrados, exista un hotel de lujo, residencias, apartamentos, viviendas, oficinas, locales comerciales y el Teatro Lope de Vega.

Desde el primer momento se proyectó éste en el fondo del solar, ya que interesaba aprovechar cuanto fuera posible la línea de 257 metros lineales de fachada, y por ello solamente se dispuso en la Avenida de José Antonio el acceso imprescindible, desarrollando el resto de las entradas exigidas por la ordenanza por la calle de Isabel la Católica, y disponiendo la sala y escenario en el interior del solar.

Este emplazamiento del teatro tenía además la ventaja de que, debido a su poca altura en relación con el resto del edificio, todos los locales interiores de éste quedan convertidos en verdaderos exteriores, con una luz y ventilación quizá mejor que los locales de las fachadas principales.

Construido el teatro con arreglo a una estructura de tipo moderno, en cuanto a luces y acondicionamiento de anfiteatros, pudieron disponerse en su interior un total de 1.150 sillones, repartidos entre el patio de butacas, entresuelo y anfiteatro.

Proyectado el escenario con una gran abertura, todos los espectadores se encuentran cerca del mismo, simplificándose los problemas de acústica y visibilidad. Resulta así este teatro una buena sala de conciertos y un local de condiciones excepcionales para la representación de las grandes revistas y *ballets* internacio-

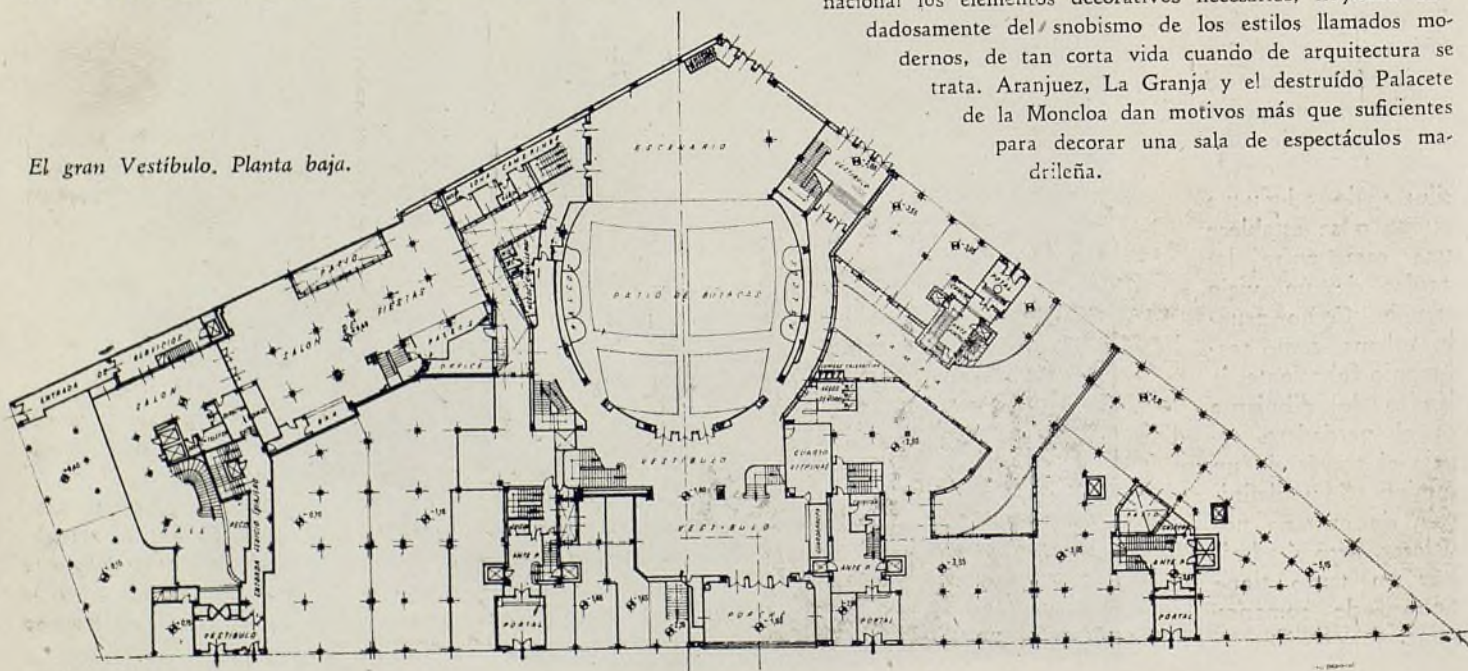


Vista del vestíbulo.

nales, en donde la amplitud de la escena y la visibilidad del espectáculo tiene una gran importancia.

En la decoración de vestíbulos y sala he querido recordar nuestros clásicos teatros españoles, buscando en el riquísimo patrimonio nacional los elementos decorativos necesarios, huyendo cuidadosamente del snobismo de los estilos llamados modernos, de tan corta vida cuando de arquitectura se trata. Aranjuez, La Granja y el destruido Palacete de la Moncloa dan motivos más que suficientes para decorar una sala de espectáculos madrileña.

El gran Vestíbulo. Planta baja.







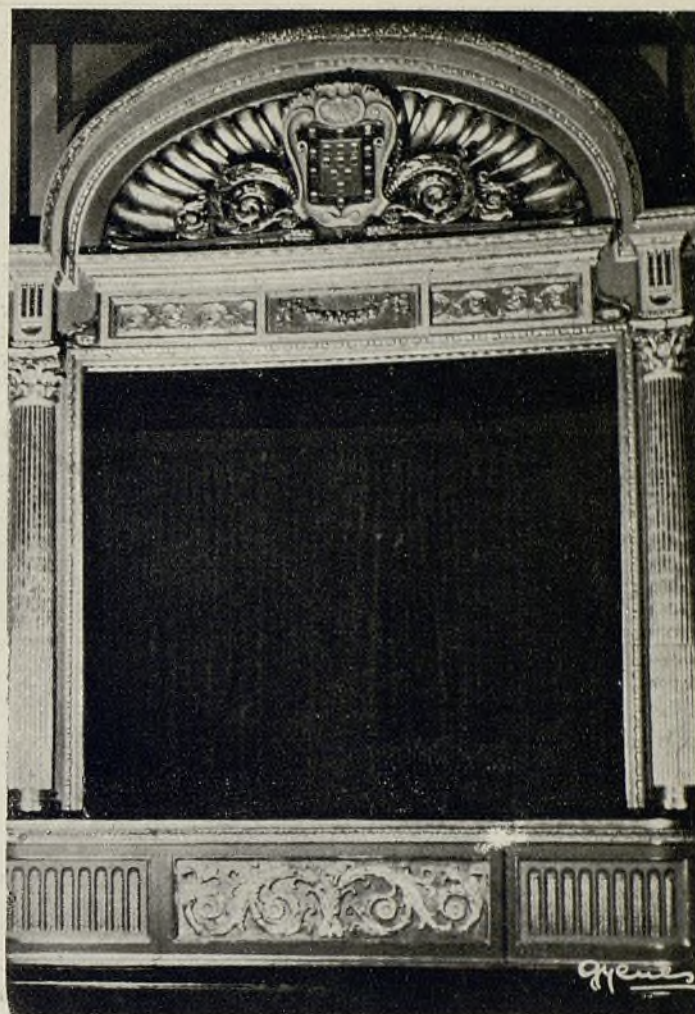
Fachada a la Avenida de José Antonio.

## LA EDIFICACION EN MADRID DE 1944 A 1948

Según la Estadística Municipal, las licencias concedidas por el Ayuntamiento de Madrid para nuevas construcciones y reforma de fincas en el período 1944-48 han sido las siguientes:

	1944	1945	1946	1947	1948
Obras nueva planta.	347	504	503	521	298
Idem reforma .....	299	400	412	551	488
TOTALES...	646	904	975	1.072	786

Como apreciarán nuestros lectores, el descenso en el año



Detalle de la embocadura del Teatro Lope de Vega.

último ha sido estimable e indica bien claramente la atonía de la industria de la construcción, debida a las causas por todos conocidas.

## EL TRAFICO EN EL AERODROMO DE BARAJAS

Durante el pasado año de 1948, el tráfico aéreo en el aeropuerto de Barajas ha sido el siguiente: Aviones entrados y salidos, 30.000, contra 21.000 en 1947. Pasajeros, 500.000, contra 287.681 en 1947.

## EL TRANVIA EN EL PRADO

El Ayuntamiento ha tenido la feliz idea de hacer una nueva instalación en el tranvía del Paseo del Prado, con un carril tratado al estilo de los trenes, con lo que se favorece el orden y la marcha de los tranvías. También esto supone una garantía para los peatones y los viajeros.

Con este sistema, el tranvía, deslizándose sobre un piso de piedra machacada, produce muy poco ruido; el arreglo de los carriles se hace con mayor sencillez en el piso de grava que en el de asfalto y, por tanto, requiere menos gasto y tiempo. Además, esta instalación se puede hacer en España sin recurrir a importaciones.





## EXPOSICION DE ARTES DECORATIVAS EN EL RETIRO

Durante el mes de julio se ha celebrado en Madrid la II Exposición Nacional de Artes Decorativas, que ha tenido lugar en los Palacios de Exposiciones del Parque del Retiro.

La novedad que ha presentado este Certamen, independientemente de su propio valor e interés intrínseco, la ha constituido la iluminación de las zonas y paseos comprendidos entre los dos edificios. Se han puesto de manifiesto con estas instalaciones las grandes posibilidades que para el veraniego esparcimiento nocturno de los habitantes de la capital de España ofrece nuestro primer parque y la necesidad de que se estudie el modo de incorporarlo, con efectividad y buen tono, a las horas de la noche de los meses de verano en que la temperatura hace un poco menos dura la vida de los madrileños.

## ESTADISTICA MINERA

Estos datos los hemos obtenido de la *Estadística Minera y Metalúrgica de España*, formada y publicada por el Consejo de Minería, dependiente de la Dirección General de Minas y Combustibles del Ministerio de Industria y Comercio.

Son de interés también los datos que sobre producción se incluyen en la Memoria correspondiente, redactada por el Ingeniero Jefe de la provincia, y que figuran en las páginas 332 a 350 de dicha estadística.

*Fabricación de superfosfatos.*—La fábrica de la Sociedad Anónima Cros, del término de Vallecas, alcanzó en 1947 una producción de 6.211 toneladas de superfosfatos y 5.319 de ácido sulfúrico, a cuya producción hay que unir las 3.588 de superfosfatos, 3.178 de ácido sulfúrico, 139 de sulfato de cobre y 169 de azufre negro, obtenidas en la fábrica situada en el Cerro de la Plata, propiedad de la Unión Española de Explosivos.

*Producción de ovoides.*—Alcanzó la cifra de 28.780 toneladas. La fabricación de cal se elevó a 10.000 toneladas, empleándose 53 obreros. La de escayola logró una cifra de 4.400 toneladas en los términos de Valdemoro y Vallecas. Gas Madrid, S. A., produjo 47.979.450 metros cúbicos, y como subproductos 2.762 toneladas de alquitrán bruto, 608 de alquitrán deshidratado, 76 de aceites ligeros, 362 de sulfato amónico, 35.950 de cok y 1.178 de gas-oil.

Por último, la producción de estaño alcanzó la cifra de 83.619 kilogramos, en las dos fundiciones pertenecientes a la Minero Metalúrgica del Estado, S. A., en el término de Villaverde, y a la Estañífera Castellana, al final de la calle de Diego de León. Esta última fábrica no trabajó en 1948.



# ESTADISTICA MINERA DE MADRID EN 1947

## RAMO DE LABOREO

### MINAS

SUBSTANCIAS	Número de grupos	Superficie — Has.	Número de obreros	POTENCIA INSTALADA		Producción vendible — Tms.	Precio medio de venta — Pesetas	Valor de la producción vendible — Pesetas
				Motores	HP			
Arcilla .....	1	—	12	—	—	11.070	9	99.630
Caliza .....	1	—	107	2	50	95.940	10	950.600
Cobre .....	1	113	8	—	—	—	—	—
Cuarzo .....	2	594	46	1	20	2.500	200	500.000
Magnesita .....	3	157	109	3	55	5.017	350	1.755.950
TOTALES.....	8	864	282	6	125	114.527	—	3.314.980

### CANTERAS

SUBSTANCIAS	Número de canteras	Número de obreros	POTENCIA INSTALADA		Producción en metros cúbicos	Precio en metros cúbicos a pie de cantera — Pesetas	Valor total — Pesetas
			Motores	HP			
Caliza .....	7	119	—	—	10.795	22,—	710.743
Escayola .....	3	9	—	—	1.450	32,—	46.500
Granito .....	20	220	—	—	38.011	40,36	1.534.210
Yeso .....	70	210	—	—	202.744	10,—	2.027.440
TOTALES .....	100	558	—	—	253.000	—	4.318.893

### RAMO DE BENEFICIO

SUBSTANCIAS	Número de fábricas	Número de obreros	POTENCIA INSTALADA		Producción — Kilogramos	Valor — Pesetas
			Motores	HP		
Aceites minerales (1) .....	—	—	—	—	76.000	152.000
Aglomerados de carbón .....	11	134	14	330	28.770.000	9.626.442
Acido sulfúrico (2) .....	—	—	—	—	8.497.000	3.639.265
Alquitrán (1) .....	—	—	—	—	3.370.000	1.011.000
Azufre (2) .....	—	—	—	—	769.000	869.739
Cal hidráulica .....	3	53	—	—	9.900.000	2.100.000
Carburantes (1) .....	—	—	—	—	1.178.000	706.800
Cemento artificial .....	1	311	60	3 050	70.100.000	12.863.350
Cok de gas (1) .....	—	—	—	—	35.950.000	10.785.000
Escayola .....	4	61	5	110	4.398.000	1.010.580
Estaño .....	1	47	12	360	83.619	5.017.140
Gas de alumbrado .....	1	1.032	55	1.100	49.979.450 m	38.383.560
Sulfato amónico (1) .....	—	—	—	—	362.000	543.000
Sulfato de cobre .....	—	—	—	—	139.000	417.000
Superfosfatos .....	2	247	43	1.250	9.799.000	4.541.837
Yeso .....	65	854	142	2.270	212.351.000	16.908.080
TOTALES .....	88	2.379	331	8.470	433.722.069	108.574.793

(1) Los demás datos figuran en gas de alumbrado.

(2) Los demás datos figuran en superfosfatos.



## EL AEROPUERTO NACIONAL DE CARRASCO - MONTEVIDEO

**UBICACION.**—El Aeropuerto se halla situado al Este de la ciudad de Montevideo, capital de la República Oriental del Uruguay. El campo está limitado al Norte y Este por carreteras de 50 metros de ancho; al Sur por el Parque Nacional «Presidente Franklin D. Roosevelt», de más de 400 hectáreas, y hacia el Oeste por tierras propiedad del Estado hasta el Camino Caldonado, distante seis kilómetros, lo que asegura la más perfecta visibilidad y seguridad.

De la costa del Río de la Plata dista tres kilómetros, no llegando al campo salinidad ni arenas voladoras.

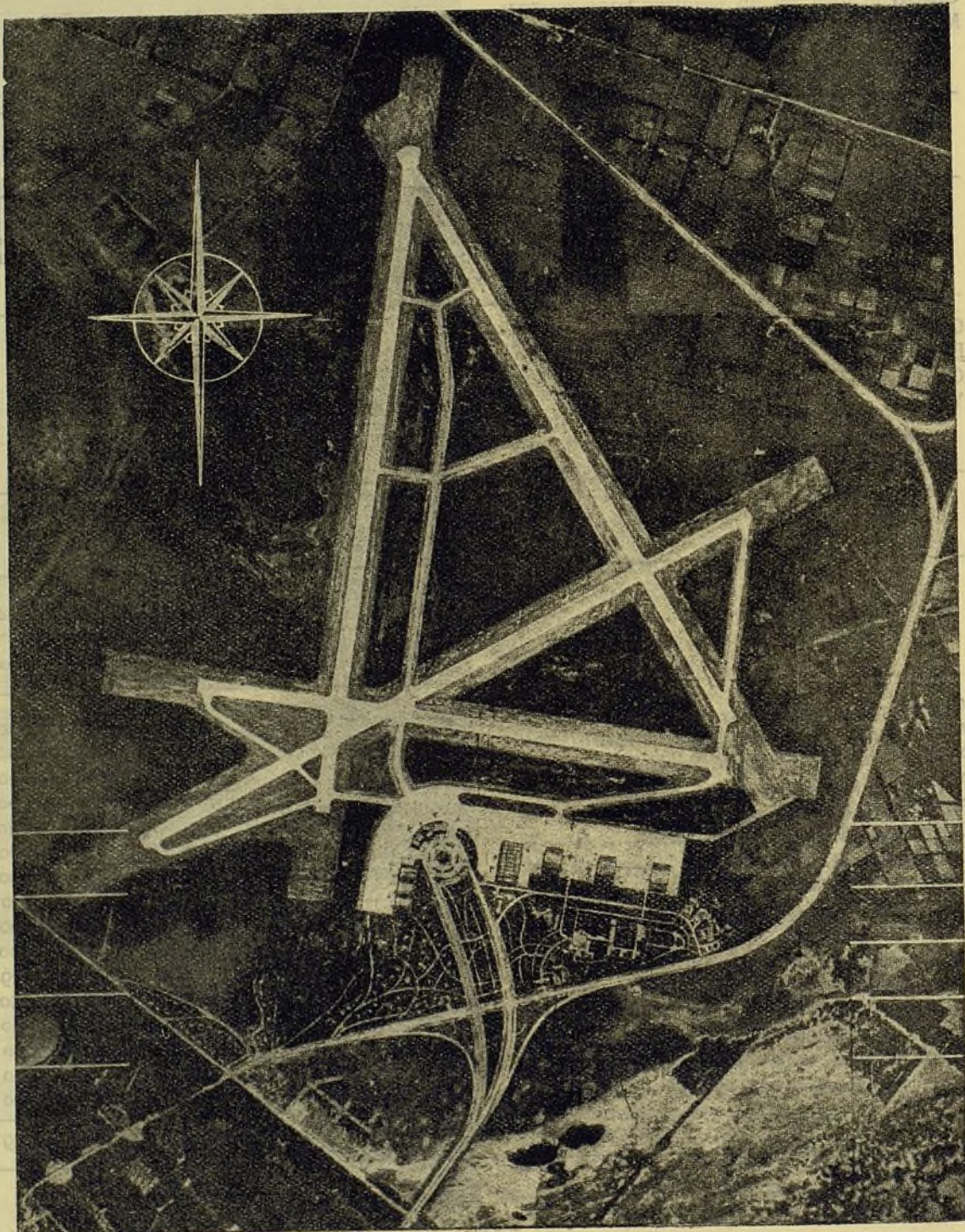
**SEGURIDAD.**—No tiene ningún obstáculo cercano que pueda calificarse de peligroso. El Parque Nacional «Presidente Franklin D. Roosevelt» se halla en contrapendiente, inferior en 15 metros al nivel de la pista más próxima y además al doble de la distancia que para su altura determinaría el galibo de  $1/40$  establecido para las zonas de seguridad. Las líneas de alta tensión se encuentran a más de seis kilómetros y con una reducida altura de 25 metros. La entrada de los teléfonos y líneas eléctricas es subterránea. No existe, pues, ningún problema de sombra aeronáutica. Su seguridad es máxima, dada la configuración altimétrica del campo, las disposiciones del Código de Legislación Aeronáutica y las zonas de aproximación impuestas. El Aeropuerto Nacional de Carrasco es, por otra parte, únicamente comercial y está vedado al deporte aeronáutico.

**ACCESIBILIDAD.** Esta se ha estudiado hacia el interior del país y hacia la capital, Montevideo, de la que dista el Aero-

puerto 18 kilómetros, al que se unirá por medio de tres rutas: el Camino Carrasco, ya construido; la Avenida Italia, en construcción—con puente de dos calzadas sobre el Arroyo Carrasco—, a 200 metros del gran Hotel Municipal «Miramar», ubicado a menos de cuatro kilómetros del Aeropuerto. Esta ruta será la más corta y rápida a la ciudad capital, distante por ella a quince minutos.

Estos dos caminos cruzan el Parque Nacional «Presidente Franklin D. Roosevelt» y ofrecen hermosas y variadas perspectivas en su recorrido.

*Vista aérea del Aeropuerto.*





La Avenida Italia se destinará al tránsito de alta velocidad. La tercera ruta será la prolongación de la Rambla costanera, ya aprobada por la Intendencia Municipal de Montevideo, dentro del denominado «Plan de complementación de la red vía transversal y acceso al Aeropuerto Nacional de Carrasco»—efectuado por las oficinas técnicas municipales en enlace con las del Ministerio de Obras Públicas y la Comisión del Aeropuerto de Carrasco—, que pasa a través de los pintorescos núcleos balnearios metropolitanos y conduce también a grandes hoteles de playa.

Existen ya servicios de autobuses desde el centro de la ciudad hasta el Aeropuerto.

Hacia el interior del país se han construido dos carreteras de macadam—que llevarán tratamiento bituminoso—, conduciendo la primera al kilómetro 18 del Camino de Maldonado y prolongada desde éste a la Estación Toledo—empalme ferroviario distante ocho kilómetros del Aeropuerto—, pudiéndose a la vez empalmar fácilmente con la carretera a Colonia, dentro del plan viario aprobado. La segunda conduce a Pando, pasando por la Escuela Militar de Aviación y uniéndose en el kilómetro 27 con la carretera a Maldonado, que se extiende hasta las playas del Este y va al Aeródromo Integral de Laguna del Sauce, situado a 90 kilómetros de distancia del de Carrasco, permitiendo asimismo llegar al campo de aterrizaje de «La Paloma», Rocha, a 240 kilómetros de Montevideo.

Desde las arterias viales que salen del Aeropuerto, pueden tomarse todas las troncales al interior del país.

Por otra parte, el Aeródromo deportivo «Angel Adami», situado en Melilla, se encuentra a 22 kilómetros al Oeste del de Carrasco, y en sus proximidades también están los militares de Pando y «Capitán Boiso Lanza», en Mendoza.

**PISTAS.**—El campo, en forma de casquete, es drenado cuidadosamente, y en él se construyen cuatro pistas, de acuerdo con las condiciones climatológicas del lugar y a fin de asegurar el vuelo en todas las direcciones, cualesquiera que sean los vientos y sus cambiantes diarios, como es peculiar en la región. El viento dominante es el del cuadrante Norte y los más fuertes y violentos los del Sur y Suroeste. La frecuencia de estos vientos está determinada por el diagrama promedial de frecuencias de vientos correspondiente.

Dada la forma del terreno, su topografía, la misión específica de este Aeropuerto y el tráfico que debe servir, se consideró más práctico que el tangencial el trazado poligonal, con posibilidades, a la solución paralela.

Las cuatro pistas cubren todos los vientos en los 360° y son servidas por taxiways o pistas de rodaje independientes. El entrecruzamiento de las pistas es llevado al mínimo y casi en los extremos. Este trazado ha sido también adoptado en la casi totalidad de los aeropuertos norte-

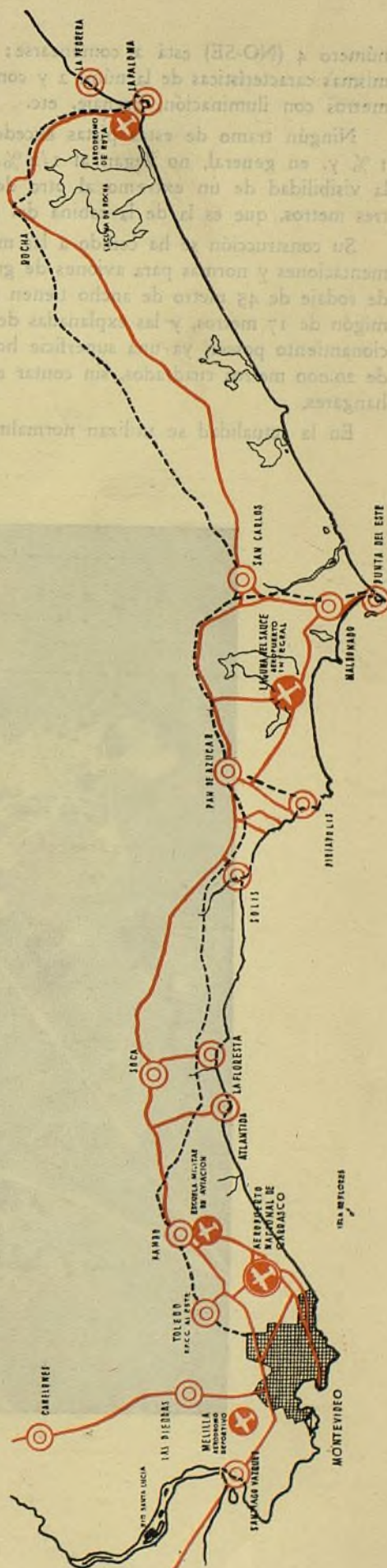
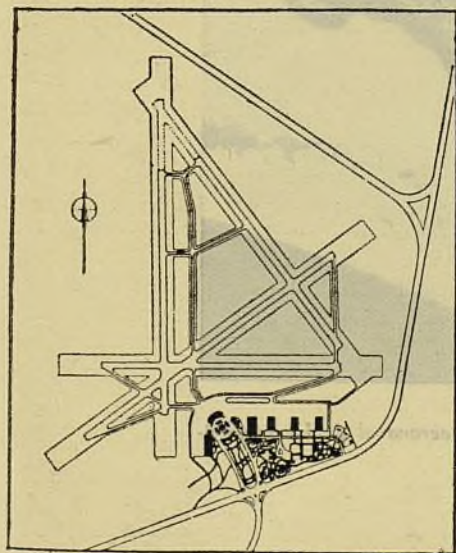
americanos, como también en el de Hethrow, en construcción, a 23 kilómetros de Londres, y en el de Lisboa, de gran importancia intercontinental.

De las pistas proyectadas, en número de cuatro, existen ya tres construidas. La núm. 1 (Norte-Sur) es de 2.350 metros de largo, de los cuales 1.750 metros están pavimentados de hormigón, y los acercamientos de 300 metros en ambos extremos, engramillados. El ancho de la pista es de 150 metros, siendo 50 metros pavimentados de hormigón, con juntas de dilatación enlazadas con hierros a libre juego y 50 metros engramillados de cada lado. Esta pista puede ser extendida hasta 3.000 metros y está balizada.

La pista núm. 2 (Este-Oeste), también ya balizada, tiene 2.300 metros de largo, pavimentada de hormigón en 1.700 metros y engramillada 300 metros en cada extremo. Su ancho es de 150 metros, con 45 metros de hormigón y 52,50 metros de gramiella a cada lado. Su longitud definitiva será de 3.000 metros.

La pista núm. 3 (SO-NE) se halla en gran parte terminada, y la

Planta de conjunto.





número 4 (NO-SE) está a comenzarse; ambas posean las mismas características de la núm. 2 y con previsión a 3.000 metros con iluminación, drenaje, etc.

Ningún tramo de estas pistas excede la pendiente del 1 % y, en general, no llegan al 1/2 %. Además, admiten la visibilidad de un extremo al otro desde una altura de tres metros, que es la de la cabina del piloto.

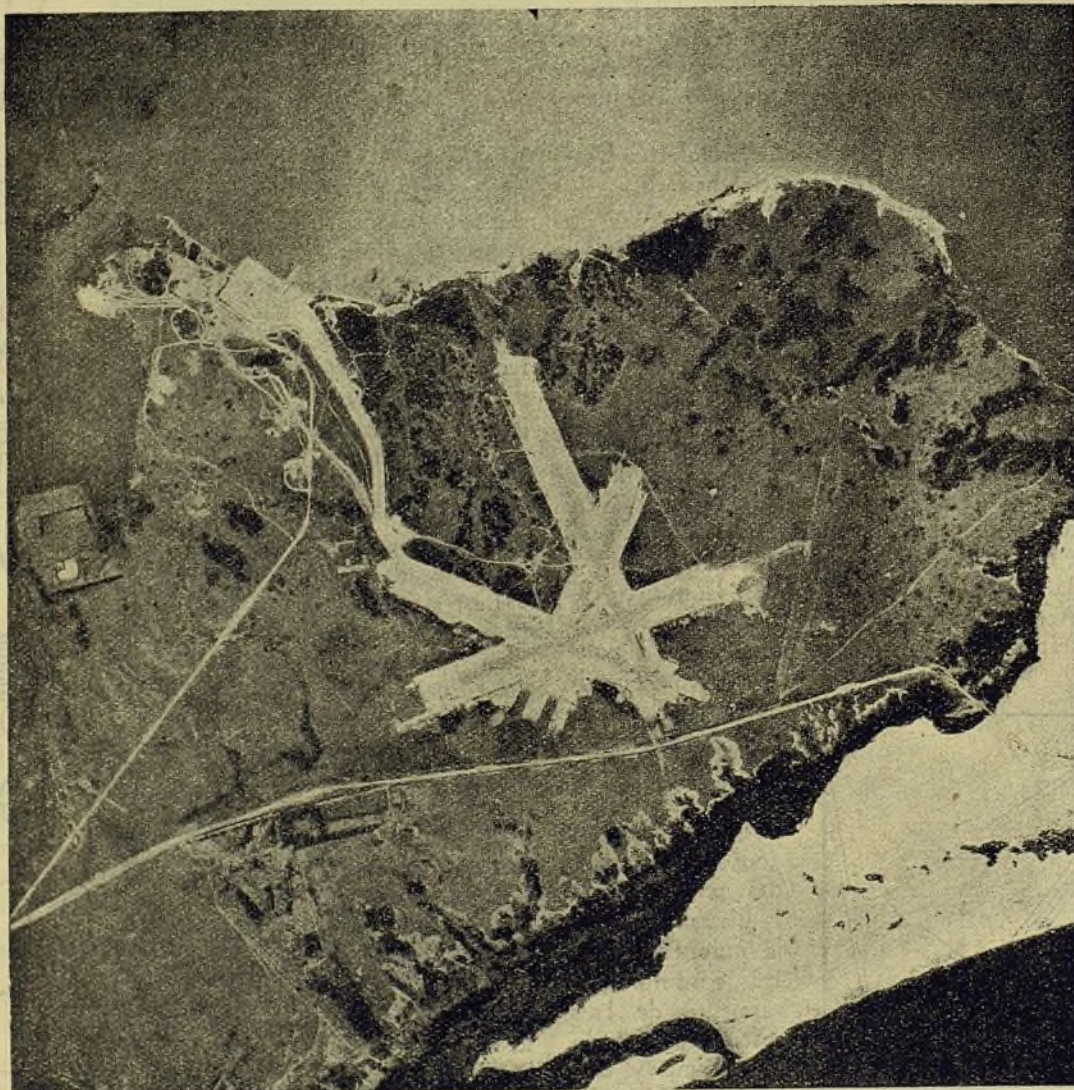
Su construcción se ha ceñido a las más exigentes reglamentaciones y normas para aviones de gran peso. Las pistas de rodaje de 45 metro de ancho tienen pavimento de hormigón de 17 metros, y las explanadas de maniobras y estacionamiento poseen ya una superficie hormigonada de más de 20.000 metros cuadrados, sin contar el pavimento de los hangares.

En la actualidad se utilizan normalmente las pistas ba-

lizadas núms. 1 y 2 para los vuelos nocturnos, así como el radar para algunos aviones.

El balizamiento de todo el Aeropuerto quedará terminado con instalaciones definitivas dentro de breve espacio de tiempo, pues ya se halla en ejecución de acuerdo a las más recientes normas técnicas, lo mismo que todos los servicios de transmisiones y comunicaciones más modernos, que actualmente se atienden con eficacia desde la torre de control provisoria, así como los de meteorología.

En el centro de gravedad del campo se encuentra colocada la torre de control de vuelos. Desde su altura de 14 metros se domina toda la extensión del campo y las pistas, sin constituir un obstáculo, pues se halla separada de éstas en las máximas distancias reglamentarias. Posee ya instrumental completo, pero las instalaciones definitivas serán mejoradas aún, por tratarse de una torre provisoria y experimental.



Vista aérea de la base aeronaval de La Laguna.



