

ESTO LEEMOS

LA NOTICIA COMENTADA

por JULIAN PEÑA PEÑA

LOS VECINOS DE TRAFALGAR HAN SENTIDO LA CLAUSURA DEL MERCADO DE OLAVIDE

El pasado día 16 de agosto era clausurado uno de los mercados más singulares y antiguos de Madrid, el de Olavide, en el mismísimo barrio de Trafalgar. Este mercado, el único que existía en este amplio y populoso barrio madrileño abastecía a una importante población, y los precios en el mismo eran relativamente bajos, en relación a la categoría territorial del mismo.

De ahí que los vecinos de Trafalgar hayan sentido su desaparición por un doble motivo: el sentimental —quizá el que menos— y el de los precios, sin duda el que más, según nos han manifestado los propios interesados.

Nosotros, sin necesidad de ser vecinos del Barrio de Trafalgar, también sentimos mucho la clausura del Mercado de Olavide, operación que suponemos previa a su inminente derribo.

Las ciudades deben conservar los ejemplos de las arquitecturas pasadas. La cosa, nos parece, no tiene vuelta de hoja. Si los de determinado periodo escasean, con mayor motivo. Aquí en Madrid, muestras de arquitectura racional de la época del Mercado de Olavide hay bien pocas; de su calidad y categoría, aún menos. Entonces, a cualquiera se le ocurre, su conservación y cuidado debiera ser un valor entendido que no ocasionase el menor problema.

Sin embargo, ocurre exactamente lo contrario; y el Mercado de Olavide va a desaparecer. En esta Revista, se han publicado soluciones para la utilización del edificio con un nuevo uso, (Nº 159 de Marzo de 1.972), de los arquitectos Araujo, Balbín, Espejel y Navarro, que no tienen el menor éxito pese al indudable acierto de las mismas.

Y es que, hemos de convencernos, una de

las mayores satisfacciones de la humanidad, en muchos casos superior a la creación, es la de la destrucción, para la que no hace falta poseer excesivas luces.

De manera que caerá la obra de Ferrero, Madrid se quedará sin ella, y un nuevo estacionamiento subterráneo se unirá al censo de los existentes. ¡Pues qué bien!

De Ya 31.8.74

EN TORNO A LA DEMOLICION DEL MERCADO DE OLAVIDE

El Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid ha remitido de los medios informativos la siguiente nota:

“La Junta de gobierno del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, en su sesión del 5 de septiembre pasado, tomó el acuerdo de dirigirse con carácter urgente a los excelentísimos señores alcalde de la Villa de Madrid y directores generales de Bellas Artes y de Arquitectura solicitando la interrupción de los iniciados trabajos de demolición del mercado de la plaza de Olavide, en atención a los méritos arquitectónicos y culturales que en el citado edificio concurren, ofreciendo su colaboración para encontrar las soluciones idóneas que permitan atender los intereses de los habitantes del barrio y los generales de defensa del patrimonio cultural español.”

N. de la R.—Como saben nuestros lectores el propósito municipal —dentro de su operación de rescate de algunas plazas públicas— es

demoler próximamente el mercado de Olavide para ofrecer al pueblo madrileño una plaza ajardinada.

Encontramos la N. de la R., con la que el diario ABC apostilla el comunicado del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, relacionada con el porvenir del Mercado de Olavide, verdaderamente, lamentable.

No comprendemos como un diario de la solvencia del citado, y con influencia importante sobre sus lectores, como es el caso de ABC, no mide algo más el contenido de sus N. de la R. Porque no se trata de una opinión personal; es la Redacción de ABC la que se expresa, a nuestro juicio, de forma tan poco afortunada.

Leyendo la N. de la R., da la sensación que lo que pretende el Colegio es oponerse a la decisión municipal de ofrecer al pueblo madrileño una plaza ajardinada; siendo así que de lo que se trata es de la defensa del patrimonio cultural español, amenazado en este caso concreto con la desaparición de una excelente muestra de la arquitectura racionalista madrileña.

Por otra parte, nos parece a nosotros, no conviene olvidar que, bajo la plaza ajardinada que se nos promete, se construiría un estacionamiento subterráneo, ¡ya salió aquello!,- donde el pueblo madrileño, previo pago de su importe (quince pesetas la primera hora, etc), podría dejar su automóvil estacionado.

Digamos para terminar que tampoco nos gusta ni un pelo el titular. Se da por sentada la demolición, y se considera inviable que la meditada opinión y ofrecimiento de colaboración colegial pudiera ser oída y aceptada.

De ABC 13.9.74

INFLUENCIA DEMOGRAFICA DEL PASO NOCTURNO DE LOS TRENES

Las mejoras de las comunicaciones ferroviarias tienen mucho que ver con el incremento de población en un determinado sector de la capital, afectado por el paso de los trenes rápidos Madrid-Barcelona.

Recientes estudios realizados por autoridades competentes en la materia han puesto de manifiesto que el paso del exprés, hacia las seis de la mañana, despierta a una gran parte

de la población situada en el área de influencia de la estación del ferrocarril, que prácticamente no puede ya conciliar el sueño. Las estadísticas muestran que el índice de natalidad ha aumentado notablemente en esta zona de la ciudad.

Siempre hemos pensado que la Información Urbanística de los Planes Generales de Ordenación Urbana, era un Documento indispensable de los mismos, aunque de interés relativo para sentar las bases del futuro desarrollo de la ciudad. Me parece que, a la hora de proyectar, resulta mucho más útil la ayuda del futurologo que la del estadístico.

Esta noticia de Agencia, nos confirma en nuestra idea. Resulta que, cuando dentro de unos años se compruebe la existencia de un importante déficit de plazas escolares en esa zona de Lérida, no podrá achacarse el hecho a la tasa de natalidad admitida para la ciudad que resultó equivocada por pesimista; sino al cambio del horario del exprés. Si las reservas de suelo para el uso escolar resultaron escasas, no cabe duda que la culpable, subsidiariamente, fué la RENFE.

Y es que el horario de los trenes para el porvenir dejando aparte los retrasos, nunca nos los podrá dar la Estadística, ni, bien mirado, incluso la Futurología.

De YA 6.9.74

LOS PASOS SUBTERRANEOS DEL TRIANGULO PRINCESA DUPLICARAN LA CAPACIDAD DE TRAFICO DE LA ZONA DE ALBERTO AGUILERA.

Con su entrada en funcionamiento —a finales de noviembre— se suprimen dos conflictivos giros a la izquierda.

LOS NOVENTA MILLONES DE PESETAS QUE CUESTA EL CONJUNTO DE LAS OBRAS SERAN APORTADOS POR EL CORTE INGLES

La construcción de los dos pasos subterráneos en el barrio de Argüelles, el de Alberto Aguilera y el de Princesa supondrá, sin duda, un gran beneficio para la circulación rodada de aquella zona, de tantas aglomeraciones, por su proximidad a una vía de tanto tráfico como es la autopista de La Coruña. La

necesidad de estos dos pasos a distinto nivel, pensada hace mucho tiempo por la Delegación de Obras y Servicios del Ayuntamiento madrileño, se veía agravada, a largo plazo por la construcción, en el "triángulo Princesa", de la nueva sede de los grandes almacenes de El Corte Inglés, así como de las restantes dependencias de este nuevo complejo instalado en lo que durante tantos años fue el barrio de Pozas.

"Los pasos subterráneos del triángulo Princesa duplicarán la capacidad de tráfico de la zona de Alberto Aguilera",... estamos completamente en desacuerdo con el escandaloso titular de la información que comento.

Cuando hice los cursos de Urbanismo en el I.E.A.L., un compañero de provincias me dijo en una ocasión:

—Mira, Peña, yo antes venía a las tandas de clases con la mujer. Ahora vengo sólo. Gasto la mitad, y me divierto el doble. Proporción cuatro.

Aclaremos que la máxima diversión consistía en unas descomunales partidas de mus que jugaba en la misma tasca de Argüelles en que lo hacía durante el periodo estudiantil.

Parafraseando al compañero, al que saludo si me lee, podríamos decir:

—Con los pasos subterráneos del triángulo Princesa, se duplica la capacidad de tráfico de la zona. Con la apertura de los Grandes Almacenes el tráfico de la zona aumenta cuatro veces. Proporción un medio.

O sea, y no hay que ser adivino para pronosticarlo, el tráfico de la zona de Alberto Aguilera va a empeorar sensiblemente cuando se inauguren los Grandes Almacenes, principalmente por la ocupación de vía pública con las rampas de acceso a los mismos. En realidad los pasos subterráneos no se hacen para mejorar el tráfico ó evitar dos giros a la izquierda, sino para facilitar el acceso a los Grandes Almacenes de los clientes que van en su coche "de compras", en vez de hacerlo en un sistema colectivo de transporte.

El espectáculo va a ser alucinante los sábados por la tarde, cuando a los de los compradores se sumen los automóviles de los madrileños que intentan salir hacia la Sierra en busca del fin de semana en su segunda casa.

Y es que, verdaderamente, en un imaginario Concurso de Ideas, convocado para encontrar el emplazamiento más inadecuado de unos Grandes Almacenes en Madrid, el primer premio lo hubiese obtenido el concursante que señalara el triángulo Alberto Aguilera, Princesa, Serrano Jover.

De ABC 13.8.74