

NOTICIAS DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

EL URBANISMO CONCERTADO UNA PREVISION DE FUTURO

Dentro del Seminario hispano-norteamericano sobre "Planeamiento urbano y regional", don Luis Felipe Arregui Lucía, director técnico de Promoción de Suelo de Area Metropolitana de Madrid, afirmó durante su intervención que el organismo concertado es una manifestación elocuente y positiva del proceso iterativo del medio socio-cultural y de la necesidad de planificar en forma integral, como un medio de superar los desequilibrios estructurales con una previsión del futuro, dentro de unos parámetros de nacionalidad y adecuación del plano ecológico a un ritmo funcional adaptable.

PLANIFICACION INTEGRAL

Asimismo señaló que la planificación integral comporta un conjunto coordinado de acciones cuyas características más acusadas son: racionalidad, imperatividad, equidad, funcionalidad, organicidad, politicidad y humanidad.

Dijo también que la primacía de la iniciativa privada, congruente con el principio de subsidiaridad de la acción pública, tiene su manifestación concreta en el proyecto de reforma de la ley del Suelo, actualmente pendiente ante las Cortes. Y que los proyectos de actuación urbanística en suelo rustico urbanizable no programado puede ser realización expresa de aquella tecnología.

Se refirió, por último, al decreto de 18 de agosto de 1972 —que desarrolla las precisiones del III Plan de Desarrollo en materia de urbanismo concertado— y que sentó las bases a que había de sujetarse el concurso para la localización de un máximo de 120.000 viviendas en la provincia de Madrid, concretándose también con minuciosidad los "stan-

dard" de todo orden aplicables a los futuros núcleos urbanos.

CONTROL DEL SUELO EN LOS ESTADOS UNIDOS

En su intervención, el ponente norteamericano Mr. Robert E. McCabe, presidente del Detroit Renaissance, se refirió al "Control del uso y del suelo en los Estados Unidos y función de los promotores privados".

Comenzó su disertación señalando que la tradición norteamericana ha considerado el suelo como una mercancía en vez de un recurso natural, debido a que durante más de trescientos años se ha trabajado en la conquista y explotación de una tierra aparentemente infinita, hasta que en la década de los años cincuenta los científicos, ecologistas y planificadores dieron la voz de alarma sobre los daños severos sufridos por el aire, el agua y el suelo. Desde entonces el Gobierno federal actuó y el Congreso ha promulgado una serie de medidas para combatir la contaminación.

Señaló que, si bien en su país existen políticas nacionales para la protección de los recursos hidraulicos y del aire, no las hay, en cambio para la protección de la tierra aunque ha surgido un sentimiento popular en favor de la protección de este recurso, manifestado sobre todo en los últimos años, que ha fortalecido: el clima de preocupación oficial para estos valores humanos.

Dijo también que, en contra de la libertad tradicional con que se habían movido los propietarios de terrenos, la opinión pública ha reaccionado, reconociendo las debilidades de planes para uso del suelo y ordenanzas de zonificación, actuando como mecanismos para la protección o mejora del medio ambiente. De este reconocimiento —afirmó mister Robert McCabe— ha resultado la creación de un creciente número de movimientos en contra del crecimiento de áreas metro-

politanas, que han atrasado el desarrollo urbano en muchos lugares.

Don Salvador Font, jefe de Planeamiento Residencial del INUR, centró su intervención en el tema del área urbana de la región gaditana, fruto —señaló— de unos estudios y proyectos realizados por el Instituto Nacional de Urbanización, encaminados a satisfacer las previsiones de crecimiento general de la citada región.

ARRIBA

EN EL BARRIO DEL PILAR

MANIFESTACION PARA PEDIR ARBOLES

La Dirección General de Seguridad ha impuesto una sanción de 50.000 pesetas al padre Sanabria, párroco del Barrio del Pilar, por haber permitido la celebración de una asamblea de vecinos durante la homilía de la misa, ayer domingo. En la mencionada asamblea se trató de falta de zonas verdes en el barrio, promovido por la inmobiliaria Banús, y se acordó celebrar una manifestación en la misma tarde del domingo, pese a la denegación de la autoridad gubernativa para dicho acto.

Más de cincuenta personas permanecieron en el interior del templo, mientras que otro grupo de vecinos provistos con pancartas en las que exigían las zonas verdes y pretendían hacer excavaciones para plantar simbólicos árboles de papel, se enfrentaba con la fuerza del orden público. En el enfrentamiento resultó levemente herido un policía armado y se practicaron varias detenciones preventivas. Dos de los detenidos serán puestos a disposición de la autoridad judicial uno de ellos concretamente al Juzgado militar.

LA CONTAMINACION EN LA GRAN BARCELONA

Preocupa en la calle el tema de la degradación del medio ambiente. Existe abundante literatura que ha derivado otras preocupaciones fundamentales más inmediatas hacia la cuestión aséptica de la contaminación en general. Efectivamente, el problema se ha hinchado con desmesura, artificialmente. Lo cual no quiere decir que el problema no existe y es patente su trágica realidad, como lo prueba el que los movimientos urbanos lo hayan incorporado en el capítulo de urgencias de sus programas reivindicativos por una ciudad más habitable, mejor. Dura batalla. En definitiva, la contaminación es fruto del modelo de desarrollo puesto en práctica por las economías capitalistas, y mal vemos su solución si previamente no se cuestiona quien y por qué convierte nuestras ciudades, nuestros ríos y nuestros mares en un estercolero. En la guerra, afirman los que han sufrido la experiencia, la vida humana pierde todo su valor. Algo de eso sucede hoy cuando las papeleras se instalan junto a los ríos que suministran su agua a las grandes poblaciones e impunemente evacúan en ellos los residuos tóxicos que ya han cumplido su misión en el proceso productivo. O cuando las fábricas ubicadas en el centro de grandes aglomeraciones humanas sueltan sin más preocupaciones sus humos negros a la atmósfera que luego tendremos que respirar todos nosotros. La gran Barcelona ha contemplado sucesivos días negros en que a los habitantes de San Adrián les lloraban sin pausa los ojos, irritados por los gases malditos que despedía una fábrica local. Parecidos casos se han dado en Santa Coloma —una ciudad-dormitorio con un futuro espeluznante—, Badalona, Pueblo Nuevo... El caso más dramático se dio, sin embargo, hace unas semanas en la localidad de Martorell, a unos 20 kilómetros de Barcelona capital, una zona densamente poblada —clase obrera, como siempre, en su gran mayoría— y que ha visto crecer sin más planificación decenas de industrias en lo que hasta hace unos pocos años era fértiles tierras de labor. Un mal día, los habitantes de Martorell se alarmaron por las graves deficiencias respiratorias producidas por un gas casi invisible. "No hay motivo de alarma —declararon de inmediato las autoridades locales—, se trata simplemente de una fuga de cloro, debida a un fallo de los sistemas de seguridad de la industria Solvay sigue ahí, y nadie puede garantizar que las fugas de cloro no se repitan, corregidas y aumentadas. El gas-cloro fue el primer gas letal usado con fines bélicos —y con excelentes resultados, por cierto— en el

transcurso de la primer guerra mundial.

Otra, más grave a largo plazo, si cabe, es la contaminación de las aguas. A lo largo del curso del río Anoja —y es tan sólo una muestra— hay instaladas varias fábricas de papel, que vierten diariamente a sus aguas gran cantidad de residuos mercuriales, utilizados como agentes bacterianos para que no se pudra la pasta de papel. Ya no queda ninguna sombra de duda sobre la responsabilidad del fenil-mercurio en el crimen colectivo de la bahía de Minamata, en Japón. Pues bien, el río Anoja, con el fenil-mercurio incluido, vierte sus aguas en el Llobregat, y del Llobregat sale la mayor parte del agua que consumimos en Barcelona. No hay por qué preocuparse. Investigaciones encargadas por el Municipio barcelonés hace unos años dieron resultados negativos en cuanto a la proporción de residuos mercuriales en el agua nuestra de cada día.

Sobre el tema, inagotable y apasionante, de la contaminación en la gran Barcelona versa la monografía del número 25 de la revista "CAU", publicación del Colegio de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Cataluña. Con este número, "CAU" reemprende un camino crítico sobre el fenómeno urbano concretado aquí y ahora, que pareció peligrar seriamente con la salida del anterior equipo de Redacción, a finales de la primavera pasada. La monografía sobre la contaminación en la gran Barcelona, aun adoleciendo de algunas lagunas, resulta un instrumento válido para el conocimiento de otro aspecto, negativo también, ¡qué vamos a hacerle!, de la realidad urbana de Barcelona. Los datos suministrados por "CAU", como dice Joan Senent-Josa en la introducción, "son datos para ser utilizados por los movimientos sociales urbanos en su lucha por la ciudad del mañana..." Muy distinta de la que sufrimos hoy. **JUAN ZAMORA TERRES.**

TRIUNFO

MADRID 4 MILLONES

1 "Hemos tenido que abandonar nuestro hogar, un piso comprado con muchos esfuerzos. A pesar de la modestia de mi sueldo, nos hemos tenido que refugiar en un piso de alquiler. Pero la salud de mi mujer es lo primero. Y los médicos me han asegurado que si espero a que se resuelvan todos los trámites burocráticos que parecen necesarios en este caso, mi mujer puede no llegar viva al final del proceso." Don Inocencio Pinillos vivía en el número 28 de la calle de Francisco López. En los bajos hay un taller de pintura y chapa. Las emanaciones del taller afectaron a la señora de Pinillos de tal modo que acudió al médico para ser tratada de lo que ella creía una alergia a los olores. Los médicos certificaron que no se trataba de una alergia. La señora de Pinillos se estaba intoxicando progresivamente. Las diversas denuncias presentadas sobre el caso por el señor Pinillos han sido recibidas en los organismos oficiales. Entre ellos, en el Departamento de Medidas Correctoras del Ayuntamiento de Madrid. Pero hasta ahora la actividad industrial del taller se mantiene con idéntico ritmo. El señor Pinillos ha optado por desahuciarse a sí mismo, voluntariamente, de su propio hogar, mientras se resuelve el asunto. Como bien dice, la salud de su mujer es lo primero.

● Seis poblados del Ministerio de la Vivienda han estado a punto de quedarse sin agua. Los empleados del Canal de Isabel II llegaron a advertir a los vecinos que recogieran todo el líquido que pudieran en previsión del corte del suministro. No se trataba de ninguna obra. Simple y llanamente, el Ministerio de la Vivienda debía 76 millones de pesetas al Canal de Isabel II. Al final el asunto ha sido resuelto. Los vecinos de los seis poblados del Ministerio de la Vivienda pueden seguir abriendo sus grifos con toda normalidad.

2 La zona industrial de Manoteras está a un costado de la carretera de Burgos. Comienza en la misma carretera y termina en las nuevas instalaciones de Gas Madrid. En ellas hay censadas unas catorce industrias. La zona industrial de Manoteras tiene en regla todos sus trámites legales. El Plan Parcial de Ordenación fue aprobado el 14 de septiembre de 1960. El proyecto de urbanización conoció su aprobación definitiva el 14 de febrero de 1962. La Junta de Compensación (los propietarios de los terrenos unidos para urbanizar y vender las parcelas resultantes) fue aprobada el 7 de marzo de 1962. Por último, el proyecto de parcelación fue aprobado el 17 de julio de 1964. La zona industrial de Manoteras tiene un problema idéntico al de varias barriadas modestas. La urbanización ha sido olvidada. Se realizó una urbanización provisional. La definitiva no ha llegado nunca a ser realidad, a

pesar de las diversas reclamaciones de los industriales afectados. La entrada por la calle principal de la zona constituye un "cross" automovilístico de la máxima emoción. Hasta ahora las reclamaciones de los industriales ante el Ayuntamiento —encargado de hacer que la Junta de Compensación cumpla sus obligaciones— no han producido más efecto que una sanción de cinco mil pesetas. La urbanización sigue sin realizarse.

3 El Ayuntamiento de Madrid edita todos los días un boletín de recortes de Prensa. El procedimiento —instituido de modo ejemplar por Rufo Gamazo en tiempos de Arías Navarro— consiste en pegar todos los recortes de Prensa en hojas de papel, que luego son fotocopiadas y tiradas en serie. La colección se encuaderna diariamente y se envía a todos los concejales, altos funcionarios municipales y periodistas. El que recibe ese boletín dentro del día tiene en su mano una completa recopilación de lo que publican sobre la ciudad los periódicos y revistas de información general. Ultimamente se ha producido una anécdota curiosa. El jefe de Prensa del Ayuntamiento ha sido severamente reprendido por un alto cargo municipal por incluir dentro de ese boletín —sin solicitar autorización previa— una crónica sobre la voladura de Olavide, publicada en una revista más o menos sensacionalista.

César DE NAVASCUES

MADRID: ZONA ESTE

PETICION DE 124 FAMILIAS NUMEROSAS DE SAN BLAS

QUIEREN VIVIENDAS MAS AMPLIAS Y CAPACES

Hace ya tiempo recogíamos en estas páginas el problema de un amplio sector de familias de San Blas que se encuentran viviendo en condiciones que podrían calificarse como de "hacinamiento", familias que en unos casos fueron beneficiarias de vivienda en su día y que al ver incrementado el número de hijos se encuentran con gravísimos problemas de espacio, y en otros el problema de familias que viven realquiladas en una sola habitación o incluso en chabolas que aun quedan pendientes de erradicación en el sector.

Ahora, 124 afectados por esta situación han dirigido un escrito al ministro de la Vivienda en el que exponen su problema y solicitan les sea concedida una vivienda acorde con su condición de familias numerosas.

En el escrito señalan que ochenta de estas familias habitan en viviendas inferiores a treinta metros cuadrados, y el resto, hasta completar los 124 casos que se exponen, viven en habitaciones realquiladas en condiciones de hacinamiento o en chabolas, en las que carecen de luz, agua y los más elementales servicios que permitan una digna convivencia con sus hijos.

Tras mencionar las leyes y decretos que señalan beneficios especiales para las familias numerosas, los afectados exponen al ministro de la Vivienda lo que ellos entienden podría ser una solución.

"Al ocupar las 80 familias, que hoy disfrutan de una vivienda inferior a treinta metros cuadrados, alojamientos de los que recientemente se han construido, con más de setenta metros cuadrados y dos servicios, las casas que abandonan podrían ser utilizadas por el Ministerio para adjudicaciones a familias que, por no reunir la condición de "numerosas", precisan un menor espacio.

De esta forma, en la práctica, el problema quedaría reducido a la adjudicación de vivienda a las 44 familias restantes que no son beneficiarios en la actualidad, ya que en el primer caso se trataría de permuta de una vivienda pequeña por otra de superior tamaño. A este escrito que dirigen al ministro se acompaña una relación detallada sobre las características y situación de cada una de las familias afectadas.

LOS COOPERATIVISTAS DE VIRGEN DE LA ESPERANZA

Desde hace ya más de una semana, los cooperativistas de Virgen de la Esperanza vienen manifestando su malestar ante el hecho de que, abonando los recibos que en temporadas anteriores les fueron cobrados en concepto de calefacción tal servicio sea desconocido. A través de manifestaciones pacíficas en la vía pública y reuniones privadas se ha estudiado el problema.

La cooperativa, que nació entre los afectados del famoso caso de la Nueva Esperanza construyó viviendas en el barrio de Canillas, contando con el decidido apoyo que les prestó la Administración. Y cuando todo parecía que caminaba por buen camino surge este problema para el que no acaban de encontrar una solución que a simple vista parece sencilla.

permanecer al margen de un problema que afecta a sus vecinos, pero no parece que en los responsables municipales hayan encontrado los afectados el apoyo que era de esperar, ni en cuanto a obligar a la empresa promotora a cumplir —por los medios que estime más oportunos— aquellos compromisos que contrajo a la hora de vender, ni siquiera en el proyecto de los vecinos de comprar, con grandes sacrificios económicos, la central alimentadora.

Zarzaquemada nació ya defectuosa, fruto de un Plan de Ordenación que fijaba densidades incongruentes con la nueva política de descongestión y espacio libres, y a estos problemas viene a unirse ahora el tema de la falta de calefacción, y es el Ayuntamiento, como organismo responsable del municipio y cuanto en el ocurra, el que debe comenzar por exigir responsabilidades a las empresas obligadas a dar el suministro.

ALCORCON SIN APARCAMIENTOS

Como también es responsable el Ayuntamiento de Alcorcón de los graves problemas de estacionamiento y circulación que se están poniendo de manifiesto, y no tanto en el viejo casco urbano como en las modernas colonias.

—Parece que se piensa con los pies —me decía un vecino—. Fijese que lo que era el antiguo pueblo está casi más despejado que lo que se ha hecho en los últimos años, y es que la especulación ha alcanzado límites tales que una anchura racional en las vías llega a considerarse como despilfarro de suelo.

Hay colonias en las que el estacionamiento de los vehículos ocupa tres carriles —uno, junto a cada acera, y otro en el centro de la calzada—, dejando mínimo espacio a la circulación y, desde luego, impidiendo el paso de vehículos de mayor anchura, como pueden ser los camiones del reparto.

Mayte MANCEBO

ACLARACION:

ASUNTO: Publicación "CONCURSO PARA EL EDIFICIO DE OFICINAS DE ALTOS HORNOS EN MADRID" Año 16 — Número 190 — Octubre 1974 ERRATA — Bajo el Lema A.H.V. 740219 donde dice AHINCO debe decir ARINCO.

En relación con el asunto de referencia, concurso al que concurrí y fui galardonado con el 2º premio, ha sido publicado por error de impresión, la colaboración de AHINCO bajo el Lema A.H.V. 740219, cuando el equipo que en un principio se propuso como colaborador era

ARINCO, empresa consultora que nada tenía que ver con "Altos Hornos Ingenieros consultores".

Teniendo en cuenta que una de las empresas bajo la Presidencia de Altos Hornos de Vizcaya es precisamente AHINCO y además figura como Capítulo importante del programa del concurso, el mencionado error en la publicación puede dar lugar a "malos entendidos".

Por esto, te agradecería la publicación de esta breve nota en el próximo número de la revista, dejando patente la total independencia de A.H.V. 740219 con la empresa AHINCO.

Dándote las gracias por anticipado recibe un cordial saludo de tu amigo.

Luis CERVERA MIRALLES

¿SOLUCION PARA EL TRAFICO EN LAS CIUDADES?

EL TAXI-CABINA SE EXPERIMENTA EN ALEMANIA

Un modelo de locomoción individual, con mando automático y rodadura silenciosa

El crecimiento de las grandes ciudades, las condiciones de trabajo y las innovaciones tecnológicas se combinan para forzar la aparición de nuevos sistemas de transporte que completen y superen a los actuales. Se estudian ya una serie de proyectos que tendrán posteriormente que pasar por el banco de ensayo y por la adaptación a las necesidades de presente y de futuro. Se piensa en vehículos más económicos que gasten menos energía y que contaminen lo menos posible; pero, sobre todo, se buscan sistemas colectivos que permitan un tráfico regular para reducir los tiempos de espera por parte del usuario y, al mismo tiempo, conseguir una mayor fluidez en la circulación.

En esta línea se encuentra la innovación de los taxis-cabina que se experimentan en Hagen (República Federal de Alemania). A la inauguración de la primera fase de la instalación de tales pruebas asistió el ministro de Investigación Tecnológica, lo cual constituye una prueba de la seriedad e importancia del ensayo. El pasado 11 de octubre se ha inaugurado el primer circuito experimental.

Un grupo de especialistas alemanes empezó preguntándose —y preguntando a los automovilistas— qué condiciones debería reunir un medio de locomoción para conseguir que el viajero acepte el transporte colectivo.

Todas las respuestas se centraron en tres palabras: rapidez, comodidad e independencia.

Pero la rapidez tuvo prioridad y al analizar esta factor se vió que los vehículos de transporte humano de superficie llevan una velocidad media aproximada de 20 kilómetros por hora. De ahí la necesidad de que dentro de una superficie determinada se alcancen con rapidez puntos determinados y que en todas las estaciones estén siempre dispuestos vehículos a disposición del usuario. Desde el punto de salida hasta el de llegada no deben detenerse los vehículos a causa de las estaciones intermedias, es decir, que cada vehículo debe ir directamente a su punto de destino. A estas necesidades responde el sistema que se experimenta en Alemania.

El sistema de taxis-cabinas consiste fundamentalmente en los siguientes elementos: la estación, el tramo recto, el tramo curvo, el desvío (aguja) y el vehículo.

Se trata de un medio de locomoción individual, adaptado a los sistemas modernos de transporte. Naturalmente que un sistema de tanta complejidad necesita ser equipado con un mando automático, del cual destacan principalmente tres funciones: la distancia entre vehículos para garantizar una perfecta seguridad; que las unidades no tienen por que seguir el camino más corto para llegar a su punto de destino, pero si el más rápido (esto es muy importante cuando alguna zona de la red esté sobrecargada de tráfico) y, por último, que las unidades vacías se dirigen a las estaciones donde son reclamadas. Para este último requisito es necesario que todos los tramos de la red estén entre sí engranados.

La trayectoria para alcanzar el punto de destino se cumple por medio de una tarjeta codificada. El movimiento óptimo en el trayecto, tanto en las unidades ocupadas con viajeros como en las vacías, está ordenado por medio de una computadora de la red.

Junto a las exigencias propias de los viajeros están otras no menos importantes, como acoplar los tramos de la red a las estructuras de las ciudades. Las cabinas tienen forma de caja para poder estar colgadas o apoyadas sobre la doble vía de rodadura. De esta manera, las unidades pueden circular sobre o bajo las vigas en la misma dirección o en dirección contraria.

La cabina necesita un espacio muy pequeño, lo cual es muy importante en el recorrido por calles estrechas. En general, los edificios podrían sostener las vías de rodadura por el exterior o por el interior, a través de los mismos o subterráneos bajo las edificaciones.

Tanto las estaciones como las vías de rodadura pueden adaptarse perfectamente a cualquier estructura urbana.

Manuel CALVO HERNANDO