

NOTICIAS DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

PETICION DEL COLEGIO DE ARQUITECTOS DE MADRID

CAUCES DE DIALOGO (ENTRE EL MINISTERIO Y LOS ESTAMENTOS UNIVERSITARIOS)

La Junta de Gobierno del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid se ha dirigido al Ministro de Educación y Ciencia comunicándole los siguientes acuerdos:

"Ante los últimos acontecimientos y las preocupantes noticias del desenlace del encierro que han llevado a cabo más de trescientos estudiantes, algunos de ellos representantes y profesores no numerarios de la Universidad de Madrid, en la catedral de San Isidro, esta Junta de Gobierno expone que:

En razón de los criterios expresados en el acuerdo de la Junta general de este Colegio, celebrada los días 19 y 20 de diciembre del pasado año, considera urgente el arbitrio de unos auténticos cauces de diálogo entre ese Ministerio y los distintos estamentos universitarios, cuya carencia se pone especialmente de manifiesto por el reciente cierre definitivo de cuatro Facultades de la Universidad de Valladolid. En consecuencia solicita, con el debido respeto:

Primero. La apertura de las cuatro Facultades de Valladolid y demás centros cerrados.

Segundo. La garantía para los representantes universitarios legítimos en el ejercicio de sus funciones.

Tercero. La no injerencia de la fuerza pública en la actividad universitaria.

Cuarto. El reconocimiento de los derechos de reunión y expresión en la Universidad y otros centros de enseñanza.

Quinto. La libertad y el levantamiento de sanciones a los estudiantes y profesores detenidos o sancionados."

IEFFEL: 91 AÑOS DE VIDA

Alexandre Gustave Eiffel nació en Dijon en 1832 y falleció en París en 1923. Después de realizar sus primeros estudios en su ciudad natal se licenció en Ciencias Químicas, diplomándose en ingeniería en 1855, obteniendo un puesto de ingeniero en los ferrocarriles franceses. En 1858 comenzó sus grandes construcciones ingenieriles con la del puente metálico de Burdeos donde emplea en la cimentación, por primera vez, el prodecimiento de aire comprimido, aplicando el sistema más perfeccionado en el puente sobre el Neve, en Bayona, y otros que bajo su dirección

se construyeron en las líneas del Mediodía y de Orleans. En 1867 hizo los cálculos relativos a los arcos de la galería de máquinas en la Exposición Universal.

A partir de 1890 data la serie de perfeccionamientos introducidos por Eiffel en las construcciones metálicas y la realización de sus grandes proyectos que contribuyeron al desarrollo de la industria francesa. Entre sus principales obras se encuentran los viaductos de Sinole y Tardes, el puente, en Oporto, sobre el río Duero; el de la línea de Madrid a Cáceres y Portugal, sobre el Tajo; el viaducto de Garabit, la estación de Budapest, el pabellón de la ciudad de París en la Exposición Universal de 1878, la cúpula giratoria del observatorio de Niza y unos 4.000 metros de puentes portátiles. La torre que lleva su nombre, levantada en el Campo de Marte con motivo de la Exposición Universal de 1889, pesa 6.900 toneladas, tiene una altura de 300 metros y forma de pirámide cuadrangular de caras cóncavas.

Interesado por los problemas de la aerodinámica, instaló en Auteuil, en 1912, el primer laboratorio, que fué de gran utilidad en los comienzos de la aviación. Entre sus escritos figuran "Communication sur les travaux de la tour de 300 metros" (1887), "Les grandes constructions métalliques" (1888). "Memoire du viaduc de Garabit" (1889).

EL ARTISTA EIFFEL

¿Quien es Eiffel? ¿Un ingeniero, descubridor de maravillas ingenieriles o un renovador de los hábitos de la vida del tiempo moderno por el instrumento informador de su sabiduría de ingeniero? ¿Que importa de Eiffel: sus obras o sus propósitos? Testigo de mayor de muchos de los ideales de su tiempo: eso fue. Uno de aquellos a los que ganó la pasión et l'espoir de confesser leur temps. Giedion dice de él: "En la atrevida construcción de puentes sobre profundos ríos, en Europa y en Africa, y también sobre caudalosos cursos de agua en Indochina, aprendió a dominar los elementos meteorológicos, el agua, el viento. Por el procedimiento de la presión hidráulica, los pilares de su primer puente cerca de Burdeos fueron cimentados 25 metros por debajo del nivel del agua. Más tarde, cuando se vió obligado a franquear grandes y profundas gargantas, erigió pilastras en forma de sutiles pirámides que se afilaban a medida que se

aproximaban a la vía de tráfico que ellas soportaban. Las amplias luces de arco y las grandes alturas de sus entramados pilares, proyectados según la más reciente teoría y con la mayor elegancia, le dió así como a sus ingenieros ayudantes, familiaridad con la fuerza del viento."

Gustavo Eiffel (1832-1923) "es el maestro —añade Giedion— de las torres y columnas de acero elegantemente construidas y de los airosos arcos de doble articulación que formaban, conectados con carreteras horizontales del tráfico, puentes como el que cruza el Duero en Oporto, levantado entre 1876-77), o el viaducto Garavit (que atraviesa una garganta del río francés Tuyers: 165 metros de longitud de arco). La gran sensación que ellos ofrecen de equilibrio no ha sido nunca superada". No se determina con estas estimaciones el saber y valer sentimental de Eiffel, pero sí se fija el carácter artístico de sus invenciones de ingeniería. No se yo si fue esta la primera oportunidad dada a la ingeniería de ser estimada como criatura de arte. pero sí fue indudablemente al tiempo que una de las primeras ocasiones en que se incorporó declaradamente a un estudio capital sobre el arte constructivo del tiempo moderno, desde el Renacimiento acá —"Espacio, tiempo y arquitectura" es el estudio de Giedion de donde se arrancan las estimaciones antes apuntadas—, una de las primeras en que su inventiva se estudió y juzgó estéticamente con iguales adjetivaciones críticas que otra cualquier invención de arte. "Sutiles pirámides". "mayor elegancia". "airosos arcos". "gran sensación de equilibrio", son declaraciones estéticamente válidas. Se trata aquí de incorporar como sucesos naturales de conducta artística los sucesos ingenieriles marginada informativamente la torre Eiffel sobre la que los elogios artísticos del tiempo moderno son más que conocidos y abundantes.

Se trata de las estimaciones de ingeniería de puentes, de caminos, recreadas artísticamente, cuya teoría gráfica podemos admirar estos mismos días en los salones de Propac en donde la inventiva de Gustavo Eiffel se constituye en uno de los grandes espectáculos expositivos de la capital española, en exhibición traída a Madrid de la mano del Colegio de Ingenieros de Caminos. Como no es frecuente este admirar expositivo de la obra de ingeniería, el hecho no habrá de pasar en silencio, y más si aquí está Eiffel, cuyo cincuentenario de su muerte celebramos con este muestrario, aunque sea tardíamente. Y más si también se trata una vez más de devolver la artística consideración a la obra de ingenieros, tan olvidada —y no seré yo quien pueda explicar su porqué— del pensamiento estimativo de los gustadores del arte, que si ayer no tuvo sentido, hoy es cuestión casi delictiva.

No caerá uno en la trampa de solemnidad

que clasifica las figuras del arte y jerarquiza las direcciones de su función. Aquí está la obra de los ingenieros —"los griegos del futuro" para Van de Velde— en la proyectiva de Eiffel. No puedo más que recomendar su conocimiento teórico, por el cual no es nada complicado andar por sus carriles técnicos; nada difícil levantar los juicios de su admiración limitada. La técnica es, etimológicamente, un modo de arte; es decir, un modo de recrear artísticamente la figura y ejercicio de vida de la cosas, que son aquí —por accidente— de ingeniería. Acercaos a Eiffel y lo verificareis, el principio de utilidad es un principio estético: la estética de lo útil: "la ley de la utilidad —decía Maritain— recubre y encarna una ley más profunda, la de la armonía matemática".

EL CASCO URBANO, ABARCADO TOTALMENTE POR EL METRO

ESTA PREVISTA LA AMPLIACION A LAS ZONAS DE EXPANSION DE MADRID

El plan de ampliación, tal y como queda definido —modificación de trazados en algunas líneas y prolongación de otras, incluido el Suburbano de Carabanchel— "cubre el casco urbano actual de Madrid de forma definitiva", por lo que dice el informe, no parece que en el futuro sea necesaria la construcción de nuevas líneas en dicho centro urbano.

El crecimiento continuo urbano de Madrid que se supone continúe a ritmo acelerado, determinará las futuras ampliaciones de la red, considerando elemento indispensable para planificar adecuadamente este desarrollo de estudio integral de transporte que evalúe la demanda global y su distribución respecto a los distintos medios para poder conocer la incidencia que las mejoras que se realicen en unos y otros transportes habrá de tener sobre el conjunto.

Pensando en la posible ampliación de la red actual, se ha dejado prevista la prolongación de todas las líneas de forma que prácticamente queda cubierta la totalidad de la zona de expansión futura de Madrid. En todo caso será preciso estudiar la conveniencia de prolongar el Metro en túnel o en superficie o establecer un sistema de ferrocarriles suburbanos en conexión

con las estaciones terminales del Metro, estando prevista en este sentido una intensa utilización de los enlaces ferroviarios que permitirá la fácil conexión con el Metro de los viajeros de los trenes de cercanías.

APARCAMIENTOS PERIFERICOS

Aborda el informe también otro aspecto que deberá atenderse en el futuro tema que por otra parte ha sido ya estudiado hace años por el propio Ayuntamiento cual es la construcción de aparcamientos periféricos en conexión con las estaciones terminales del Metro.

Estos aparcamientos se consideran imprescindibles "ya que no es posible que continúen gravitando sobre las congestionadas calles del casco urbano un número creciente de automóviles atraídos por un aumento que sin duda todavía ha de producirse de los puestos de trabajo en la zona central de la ciudad".

Los aparcamientos permitirían realizar la forma de viaje conocida como "park and ride" —aparcamiento y subida a otro vehículo traducido casi literalmente— liberrarían en parte el centro de Madrid, hoy muy congestionado como todos sabemos.

En resumen el plan de ampliación acaba diciendo el informe cubre el centro de Madrid de forma completa y definitiva y queda abierto a múltiples posibilidades de expansión que deberán establecerse en el momento en que el crecimiento de la ciudad así lo aconseje y que para su mayor adecuación a las necesidades reales deberán estar respaldadas por un estudio profundo de la demanda global del transporte y evolución. A este estudio se refirió el señor García Lomas en su última rueda de Prensa al hablar sobre la coordinación de todo el transporte público en nuestra ciudad, ratificando las declaraciones hechas en este sentido, a las pocas semanas de tomar posesión de la Alcaldía al anunciar el estudio y análisis completo del problema de la circulación en nuestra ciudad.

¿QUE PASA CON EL MUSEO ESPAÑOL DE ARTE CONTEMPORANEO?

Debía haberse inaugurado en la primavera de 1974

Hace dos años se especulaba con la posibilidad de no abrirlo

El nuevo Museo Español de Arte Contemporáneo, enclavado en el umbral de la Ciudad Universitaria, erigido en la plaza del Cardenal Cisneros, es el centro de gravedad entre la ciudad y las facultades universitarias, acompañado en su paisaje por la Escuela de Arquitectura, la Casa de Velázquez, el Instituto de Restauraciones, la Escuela Superior de Bellas Artes y, más en su horizonte, la Facultad de Filosofía y Letras. Y pese a su realidad, ¿qué pasa con el Museo Español de Arte contemporáneo? ¿Por qué no se ha inaugurado ya? ¿Resulta justificable tanta dilación en su apertura, anunciada a bombo y platillo para la primavera de 1974? ¿Qué problemas, qué causas han hecho posible un retraso tan considerable, primero en la terminación de las obras, luego en el montaje del mobiliario y por último en la instalación de cuadros, esculturas, piezas, etc.?

Cuando el tema del Museo de Arte Contemporáneo —no es de hoy, que está en candelería desde finales de 1968— viene a la memoria después de caer una y otra vez en el olvido lo lógico es tratar de mantener una conversación con el director general de Bellas Artes Inútil. La persona idónea para estos casos es el comisario nacional de Museos y Exposiciones, don Manuel Jorge Aragoneses. Lo que ocurre es que este último debe consultar primero con aquél. Todo se resuelve entonces creando círculos concéntricos de responsabilidades, pases en falso, mañanas que nunca llegan y un Museo que va postergando su apertura día a día hasta el punto de cumplirse casi un año de sus previsiones últimas. Sin explicaciones, claro está, pese a que se pidan: "Venga usted dentro de quince días por aquí..." "No, mejor llámeme por teléfono y nos citamos en el propio Museo." "Si, eso, y así lo vemos sobre la marcha y podrá usted sacar conclusiones satisfactorias del mismo." "Mañana, dentro de quince días, cuando regrese de un viaje urgente, trescientos sesenta y cinco días... ¿Hasta cuándo piensa permanecer cerrado este Museo Español de Arte Contemporáneo?"

VOLVIENDO SOBRE LOS PASOS

Habría que remontarse al año 1968, volver al encuentro de ese tiempo perdido y seguir paso a paso el nacimiento del Museo Español de Arte Contemporáneo, que fue creado —en cuanto a idea— por decreto del 21 de noviembre de 1968. Ese mismo mes fue propuesta la conveniencia del emplazamiento que ocupa durante las sesiones del Congreso de Arquitectura de Museos celebrado en Méjico, sacando unas conclusiones favorabilísimas.

Las obras fueron encargadas a principios de 1969 al anteproyecto presentado por los arquitectos Angel Díaz Domínguez y Jaime

López de Asiaín. Dicho proyecto, ultimado en julio del mismo año, mereció en aquella ocasión el Premio Nacional de Arquitectura. El ritmo de realización del proyecto fue muy fuerte y se desarrolló a marchas forzadas (¿?) durante nueve meses, por un equipo técnico completo, dirigido por el arquitecto Angel Díaz Domínguez.

El "Boletín Oficial del Estado" publicó el 15 de Enero de 1973 la convocatoria del concurso de diseño para el mobiliario de que ha de disponer el Museo Español de Arte Contemporáneo. Dada la singularidad de esta nueva pinacoteca, se pretendía que los muebles respondieran a las mismas características. Más tarde, el 18 de julio del mismo año, por orden ministerial, se creó la Comisión de Ordenación y Montaje del nuevo Museo, en vista del avanzado estado de construcción de las obras —entonces del proyecto aprobado sólo quedaban pendientes las obras de jardinería—. La Comisión quedó formada de la forma siguiente: Presidente, el director general de Bellas Artes; vicepresidente, el subdirector general; vocales, el asesor general de Museos, el asesor de Museos de Bellas Artes, el director del Museo Español de Arte Contemporáneo, el director de la Sección del Siglo XIX, el asesor artístico del nuevo Museo y tres artistas de reconocido prestigio: Gerardo Rueda, pintor; Amadeo Gabino, escultor, y Julio Prieto Nespereira, grabador, además de José Luis Fernández del Amo, arquitecto.

DECLARACIONES

Es interesante ver cómo durante los seis años que lleva danzando el tema del Museo Español de Arte Contemporáneo, diversas personalidades afirmaban una y otra vez la rápida terminación de las obras, la consiguiente adecuación del recinto y la pronta apertura. Así, el 9 de agosto de 1973 —año éste que más ha dado que hablar del Museo— el subdirector del Museo de Arte Contemporáneo, Alvaro Martínez Novillo, declaraba al diario ARRIBA: "En este mes, o a primeros de septiembre, nos trasladaremos al nuevo edificio del Museo, que será inaugurado durante el próximo curso." Sí, en efecto, hubo curso, mas no inauguración. Luego se lavaba las manos al decir: "Estamos trabajando en jornada completa y queremos hacer un montaje sin prisas ¿...? En principio, pensamos trasladar al nuevo Museo los fondos de los viejos Museos de Arte Moderno y Contemporáneo. Pero luego se acordó llevar al Prado las obras correspondientes al siglo XIX y dejar las del XX para el nuevo. De todos modos, hemos de replantear la cuestión, porque algunos autores de este siglo deben estar ya en el Museo del Prado."

El mismo Alvaro Martínez Novillo contestaba en una entrevista que publicó

"Nuevo Diario" el 6 de septiembre del mismo año: "Va a terminarse pronto, el edificio está prácticamente terminado ya, pero hay que distinguir un par de cosas: la primera es la terminación del propio edificio, por decirlo así, de la caja de cerillas vacía; luego está el llenarla..."

El 22 de noviembre de 1973, el subdirector general de Bellas Artes, Ramón Falcón, salía al paso de unos rumores en el diario "Madrid", anunciando la apertura del Museo Español de Arte Contemporáneo para antes del verano de 1974 y catalogó de infundados los rumores de que el Museo no se iba a abrir: "Se han dado una serie de pasos, de obras, de proyectos, de acometidas de luz, de movimientos de tierras; ha sido visitado tres o cuatro veces por el director general y varios miembros de la Comisión. Todo esto quiere decir que esos rumores no tenían ningún fundamento."

Y, en último lugar, en otra entrevista publicada en el diario ARRIBA, el comisario general de Exposiciones y director del Museo de Arte Contemporáneo dijo: "El nuevo Museo ha entrado ya en una fase definitiva. Las obras se han reanudado —estaban interrumpidas desde hacía más de un año— y tenemos un compromiso formal de la empresa constructora que permite confiar en que dentro de tres meses estarán concluidos los trabajos. Después será preciso montar cuadros, seleccionar las esculturas, instalar las piezas que serán exhibidas... Y esto es una tarea árdua, compleja." Era el 18 de julio del año pasado.

Predicciones que el viento abortó. Porque habrá que culpar a alguien de que el Museo no esté aún abierto. ¿O no? Confiemos en que no soplen malos vientos a partir de ahora. Confiemos en que la próxima fecha sea efectiva y no preludio de nuevas dilaciones. Y olvidemos por hoy el testamento del ex ministro de Educación y Ciencia, José Luis Villar Palasí, que afirmaba el 16 de octubre de 1972: "La terminación de las obras está prevista para dentro de un año y la inauguración al público para la primavera de 1973. Eso es. Predicción cumplida."

José Luis B. QUIÑONES
(ARRIBA)

MEDIDAS DE URGENCIA PARA EL URBANISMO DE MADRID

LAS NORMAS SUBSIDIARIAS CONTROLAN LA CONSTRUCCION DE 600.000 VIVIENDAS EN LA PROVINCIA

En un despacho de la sexta planta del Ministerio de la Vivienda, rodeados de planos de la provincia de Madrid, sectoriales, parcelarios, a diversas escalas y coloreados por zonas que ocupan casi las paredes, las mesas de trabajo y parte del suelo, hemos entrevistado a don Pedro Pinto, director técnico de Planeamiento Local de Coplaco, para conocer la función y planteamiento de las Normas Subsidiarias, que son la normativa puente hasta la final, puesta en funcionamiento, de un plan general de ordenación urbanística para la provincia de Madrid. Preguntamos:

—Antes de conocer la normativa, interesa saber quién la ha llevado a cabo y que es Coplaco.

—Coplaco es la Comisión de Planeamiento y Coordinación del Área Metropolitana de Madrid y su misión es la revisión y fiscalización de la gestión del plan metropolitano madrileño y de los municipios que constituyen su área.

—¿Cómo surgió la creación de las Normas Subsidiarias y cuál ha sido su planteamiento?

—La difusión del medio urbano amenazaba malograr el desarrollo futuro de Madrid y ello fue lo que movió a la Comisión a buscar una solución que no fuera negativa, como la suspensión de licencias en los sectores más conflictivos de Madrid, lo cual hubiera provocado grandes problemas socio-económicos. Se optó por otra medida de tipo cautelar que limitará el desarrollo dentro de unos ámbitos donde una posible desviación pudiera ser controlada. En este sentido se han enfocado las Normas, creando igualdad de condiciones para todos los municipios. Para la aplicación de las mismas se prevé un tiempo de aplicación, que será variable según el desarrollo de los planes generales de cada municipio. En estos momentos existen Ayuntamientos donde funcionan las Normas, mientras que en otros, como Chinchón, Aranjuez o Valdemorillo, y desde hace tan sólo unos días Alcalá de Henares, han optado por un plan general propio.

VEINTITRES MIL HECTAREAS SE URBANIZARAN BAJO EL CONTROL DE LAS NORMAS

—Tenemos calculada una capacidad para las Normas —continúa el señor Pinto—, con las incidencias que se produzcan, y hasta el cumplimiento de la sexta fase, de un perímetro de unas veintitrés mil hectáreas, con una capacidad de viviendas del orden de las cuatrocientas mil, que, con la puesta en funcionamiento del total de las fases previstas,

se incrementará en un cincuenta por ciento más. Con tales medidas serán afectados todos los municipios de Madrid, menos el alfoz metropolitano.

—¿Quiénes podrán entrar en el juego de las Normas Subsidiarias?

—El juego de las Normas está abierto en tres frentes: la Administración Pública, central y local; los grandes promotores y los medianos y pequeños promotores. La actuación de la Administración Pública local queda restringida dentro de sus limitaciones de gestión, que suelen ser pequeñas. En la Administración central, donde sí ha tenido cauce de actuación en unidades urbanísticas urgentes, sólo se ha acometido la denominada "Tres Cantos", integrando a los propietarios de los terrenos. El problema de actuación surge en los pequeños propietarios; la Norma, por razones de urgencia, no ha podido ser estructurada físicamente de forma suficiente para que estas actuaciones a pequeña escala puedan integrarse, aunque para éstos se prevé una norma complementaria de diseño físico, de manera que las pequeñas propiedades puedan actuar en un ordenamiento por manzanas y trazados de calles.

—Con la nueva ordenación, ¿cuál será la densidad prevista en las futuras urbanizaciones?

—Trasladar la congestión de Madrid no tiene sentido. Por lo tanto, se ha previsto un recorte sustancial de las densidades actuales, que alcanzan niveles de doscientas viviendas por hectárea, para pasar a niveles máximos de cincuenta por hectárea, que en muchos casos serán menores. Ni que decir tiene que tal medida ha provocado, y provocará, un sinnúmero de fricciones y enfrentamientos por la naturaleza de las inversiones económicas que ya han sido desembolsadas. Los proyectos que ya están aprobados se estudiarán casuísticamente. Del examen de cada uno de los casos se buscará una solución apoyando a los Ayuntamientos con una gestión coherente y un criterio realista, aceptable desde todos los puntos de vista de la Administración y los inversionistas.

CUANDO LOS ARQUITECTOS CONOZCAN LAS NORMAS LAS APOYARAN INCONDICIONALMENTE

—Un plan tan amplio y de tan grandes consecuencias ha necesitado un profundo estudio, que, por consiguiente, habrá recibido sus críticas y adhesiones. ¿Cuáles han sido?

—El desarrollo de la normativa, a pesar de su carácter de urgencia, ha sido siempre muy conocido, sin perder el ritmo marcado. Hemos tenido una sesión pública, a petición del Colegio de Arquitectos de Madrid, donde se han explicado el método y las razones de la operación y el planteamiento para un futuro de forma dinámica de ajuste a las necesidades que

se planteen. Los arquitectos todavía no están acostumbrados a esta mentalidad del plan. Ellos quizá prefieren un plan de tipo ciclópeo y masivo. Los que no conocen aún esta forma de planteamiento para el futuro rechazan esta primera herramienta; sabemos todos los que hemos trabajado en el equipo que el plan no es perfecto, pero las virtudes y los defectos no son siempre fáciles de separar, somos conscientes de ello, pero sin ningún complejo. La herramienta es útil y se puede sacar gran partido de ella. La opinión de los Ayuntamientos ha sido muy diversa: los hay que nos han solicitado las Normas, otros las han aceptado con un carácter pasivo y otros se han opuesto y han recurrido, aunque algunos ya han reconsiderado su recurso. El planteamiento es claro: nosotros podemos retirar las Normas Subsidiarias a cualquier municipio que lo quiera así cuando ofrezcan otro instrumento que demuestre su utilidad y que se coordine con el conjunto metropolitano. Lo que pretendemos evitar con la Norma es que un grupo más o menos grande de municipios absorban el crecimiento de Madrid, llevándose unos beneficios que corresponden a toda la provincia.

—Durante el pasado mes de febrero en la Prensa madrileña aparecieron unos anuncios del Colegio de Arquitectos de Madrid que pedían la opinión popular sobre el control y gestión de los elementos oficiales sobre la situación del urbanismo y la edificación en Madrid. ¿Cuál es su opinión personal ante tales llamamientos?

—El fondo de tal llamamiento ha sido bueno y deseable. Toda la sociedad, a través de sus distintas asociaciones y organizaciones debe estar presente y controlar los órganos que tratan temas como el nuestro. En cambio disiento en la forma que ha podido dar motivo a malas interpretaciones.

Francisco DEL BRIO
(ABC)

RECOMENDACION DE COPLACO PARA QUE SE EXIJA POR LOS AYUNTAMIENTOS

QUE SE NORMALICEN LOS ELEMENTOS DE CONSTRUCCION

Que se normalicen los elementos de construcción, junto a la aprobación del Plan Especial de equipamiento comercial de Madrid, han sido los dos acuerdos más importantes del último Pleno de la Comisión de Planeamiento y Coordinación del Area Metropolitana. Junto a estos dos aspectos, la Comisión aprobó igualmente el avance del Plan General de Alcalá de Henares y marcó las directrices para la revisión del de Leganés.

Igualmente se supo de la redacción de normas complementarias y subsidiarias de planeamiento de nueve pueblos de la provincia de Madrid y se informó de que, por el ministro de la Vivienda se han dictado las normas que afectan a otros veintinueve municipios madrileños.

MADRID, EXENTO

Por lo que se refiere a la normalización de los elementos de construcción el delegado del Gobierno en el Area Metropolitana, Rodrigo Baeza, informó a los periodistas que el Ayuntamiento de Madrid está exento de este cumplimiento, ya que el municipio capital fue el iniciador del proceso por acuerdo plenario de julio de 1972. Añadió que las características que se fijan para la provincia son similares sustancialmente y que sólo tienen carácter orientativo ya que el Area Metropolitana no tiene argumentos legales para hacerlos obligatorios. "Se invita a los Ayuntamientos —dijo Baeza— a que exijan su cumplimiento. Y ya hemos recibido pruebas palpables de lo bien que ha caído la instrucción para la redacción de proyectos de urbanización en alguno de estos municipios. Así se ha manifestado por ejemplo el de Villaviciosa de Odón."

La instrucción consiste, fundamentalmente, en lo siguiente: todos los proyectos de urbanización que se hagan en los pueblos de la provincia pertenecientes al Area Metropolitana deberán realizarse de acuerdo con los elementos homologados por el organismo interministerial, que, a su vez lo son por las distintas compañías de servicios.

OBJETIVOS

Se pretende facilitar a los equipos redactores de proyectos de urbanización una información detallada de las dimensiones materiales y características constructivas de los elementos más empleados en las obras de infraestructura urbana y alcanzar así una normalización que facilite la conservación y explotación de las obras.

El ámbito de la presente normalización se extiende al definido para la Comisión de Planeamiento y Coordinación del Area Metropolitana de Madrid.

La normalización alcanza a la mayoría de los elementos que, por su condición pueden ser contruidos sin el empleo de patentes y que han sido sobradamente contrastados con su empleo en las obras de urbanización. Abarca la gama de servicios que inciden en la infraestructura urbana, como son los temas referidos a pavimentación, agua, saneamiento, electricidad, alumbrado, gas, teléfono, etcétera.

FLEXIBILIDAD

La relación de talleres recogidos no pretende ser exhaustiva ni limitativa, considerándose los elementos normalizados del presente documento como aconsejables para las correspondientes obras que se acometan.

Cuando las características de las obras así lo precisen, podrán proyectarse otros tipos de elementos constructivos debiendo darse cumplida justificación de los mismos y manteniendo en todos los casos los requisitos mínimos establecidos al efecto por la presente normalización.

Se pretende, por tanto, uniformizar los criterios técnicos; conseguir garantías en cuanto a calidad, y facilitar las condiciones de recepción de las obras de los Ayuntamientos, dando así un paso adelante en el grave problema de las nuevas urbanizaciones que no encuentran la forma, ni por parte de los Ayuntamientos, ni de los particulares, de finalizar el proceso urbanizador integrándose en la organización y estructura locales.

Por último, se intenta garantizar la viabilidad de la conservación de las urbanizaciones, reduciendo los gastos y facilitando a los Ayuntamientos la labor de conservación que, en definitiva, deben efectuar.

Manuel QUINTERO
(NUEVO DIARIO)

SE APROBO EL PLAN ESPECIAL DE EQUIPAMIENTO COMERCIAL (AFECTA A LA PERIFERIA Y AL EXTERIOR DE LA CIUDAD)

GRANDES ALMACENES FUERA DE LA CAPITAL

El Area Metropolitana ha aprobado inicialmente el Plan Especial de Ordenación del gran equipamiento comercial de la subregión central, lo que lleva implícito la modificación del Plan General de Madrid.

El plan de trabajo se fija en dos puntos del plano de Madrid: uno en la periferia en zonas de concentración densa, más a corto plazo, otro en el exterior, en la llamada "area de déficit", donde para llegar hará falta un alto nivel de motorización.

DESCENTRALIZAR

Estarán situados a treinta minutos de Madrid. Se persiguen en ambos casos un efecto descentralizador del llamado centro tradicional. La operación, en suelo calificado por su interés público, se llevará a efecto por la Administración del Estado, con flexibilidad. Cuando no haya otro remedio se efectuará la captación de suelo por el sistema de expropiación. De todos modos, este es el sistema, que, en principio está previsto para el equipamiento comercial de la periferia, sistema que como en el polígono de Valverde, lleva implícito, por el decreto liberador, que se lleve a cabo por medio de una actuación diferente.

Los objetivos perseguidos por el Plan son:

Resolver a corto plazo cuantitativamente el déficit de equipamiento comercial existente.

Establecer una política comercial que, al tiempo que resuelva los problemas y déficits actuales sirva de conexión con la política comercial a largo plazo que se formule en el Plan Director.

Considerar los equipamientos comerciales, como parte integrante del sistema urbano, en relación con el resto de las actividades urbanas. Por consiguiente, formular la política de asentamiento comercial en base a su capacidad estructurante por su poder de atracción de otras actividades.

Establecer unas propuestas de localización del gran equipamiento comercial en relación con el sistema de transporte, con especial atención al transporte público y a la accesibilidad peatonal.

Actuar sobre aquellos niveles de equipamiento de gran superficie que la oferta no puede satisfacer a través de la normativa urbanística vigente. No interferir con el juego del mercado y respetar el principio de libertad de implantación en el marco de las ordenanzas.

Proponer unos centros metropolitanos en los que tengan cabida tanto las unidades de gran tamaño como los pequeños comercios que puedan englobar distintos estilos de venta, así como albergar las formas comerciales en evolución.

Para la consecución de dichos objetivos se propone la implantación de dos tipos de equipamientos comerciales:

Centros Metropolitanos.

Centros de Equipamiento Comercial Exterior.

EN LA PERIFERIA

Los centros metropolitanos se situarán en la periferia del continuo urbano, próximos a áreas densas, deficitarias y de baja accesibilidad a los centros existentes. La localización se hará en relación con el sistema de transporte público y privado, en puntos próximos al ferrocarril metropolitano y red arterial. Se prevén cinco centros de este tipo, en el barrio del Pilar, Canillas, Moratalaz, Manzanares y Carabanchel. (Se da la circunstancia de que se está planeando un centro comercial en el emplazamiento del actual estacionamiento penitenciario de Carabanchel.)

La superficie de los mismos oscila entre 20 y 30 hectáreas —salvo el del Pilar, de menos tamaño— y la edificabilidad permitida un metro cuadrado/metro cuadrado.

EN EL INTERIOR

Los Centros de Equipamiento Comercial Exterior tienen una función complementaria para alcanzar resultados inmediatos en aquellas áreas que no se considere necesario un centro integrado y existan altos niveles de motorización y dispersión de los asentamientos se situarán en áreas donde no ejerzan competencia excesiva con centros suburbanos incipientes, a una distancia que permita un efecto descentralizador. Junto a ejes de gran capacidad y, cuando sea posible, en puntos dotados de ferrocarril para facilitar su evolución hacia formas

comerciales no basados en el transporte privado.

Los polígonos de actuación —en suelo rústico a transformar de la edificabilidad vigente— tienen una superficie de 25, a 35 hectáreas con 15.000 metros cuadrados edificables cada uno, Alcobendas (kilómetro 14 de la N-I), Vallecas (kilómetro 12 de la N-3, Las Rozas (kilómetro 22 de la N-VI) y Jarama (kilómetro 16 de la N-II) son las áreas elegidas para estos centros exteriores.

Este Plan Especial, según se comunicó, pasa a información pública y a audiencia de los Ayuntamientos afectados, Ministerio de Obras Públicas, de Comercio y otros organismos directamente interesados.

MADRID EN UN PERIODO DE DOCE A QUINCE AÑOS: UNA CIUDAD NUEVA: VILLAESPACIO

Estará enclavada en el triángulo Pinto-Parla-Valdemoro y cobijará a 100.000 habitantes

En 1990, a menos de 25 kilómetros de Madrid, 100.000 personas disfrutarán de la más moderna ciudad del país, Villaespacio, según informó el director general de la empresa inmobiliaria Espacio, en el transcurso de una reunión con los medios informativos.

La principal preocupación fué la de encontrar un emplazamiento óptimo, atendiendo especialmente a que el lugar dispusiera de buenas comunicaciones, infraestructura sanitaria, servicios y ecología. Como resultado de los estudios realizados, se seleccionó la zona comprendida en el triángulo Pinto-Parla-Valdemoro.

La nueva ciudad se desarrollará dentro de una superficie de 1.250 hectáreas para una población total de 100.000 habitantes en 25.000 viviendas, lo que significa que su densidad será realmente baja; 25 viviendas por hectárea. En la distribución de la superficie que ocupará la nueva ciudad, está previstas una zona industrial, un parque y reserva metropolitana, una zona urbana equipada con extensas superficies de zonas verdes, deportivas y de juegos, espacios escolares, sanitarios y de servicios, así como zonas comerciales. Los edificios, debido a la escasa densidad vivienda-hectárea, no sobrepasarán las cuatro alturas.

EL AYUNTAMIENTO DE ALCALÁ DE HENARES ACELERA EL AVANCE DE SU PLAN GENERAL URBANÍSTICO

El Área Metropolitana ha dado su visto bueno y las normas subsidiarias están de acuerdo con estas directrices

LAS BASES DEL CORREDOR MADRID-GUADALAJARA Y EL CONCURSO DE URBANISMO CONCERTADO HAN COLABORADO A ESTA RAPIDEZ DE TRAMITACIÓN

En una reciente visita de los directivos del Área Metropolitana a Alcalá de Henares se planteó la urgentísima necesidad de llevar a la práctica una ordenación del territorio de esta localidad. En este aspecto —dijo don Rodrigo Baeza— se han batido todos los récords de tramitación. A los pocos días de la visita del Cuerpo directivo del Área Metropolitana a Alcalá de Henares, el Ayuntamiento convocó un Pleno extraordinario, donde se aprobó un avance del planeamiento urbanístico de Alcalá, que inmediatamente tuvo el visto bueno del Área Metropolitana. De esta forma, al aprobar unas normas subsidiarias, que están basadas en el avance del Plan general, se consigue que no se paralicen las iniciativas privadas en Alcalá de Henares. Estamos aquí ante un caso de normas subsidiarias que garantizan el futuro de este término municipal. "En unos días —afirmó don Rodrigo Baeza Seco— se han podido solucionar problemas de años." Las directrices del corredor Madrid-Guadalajara, aprobadas recientemente por el Área Metropolitana, y la resolución del concurso de urbanismo concertado han ayudado a esta rapidez de gestión.

El director técnico de Planeamiento Local, señor Pinto, expuso las líneas generales de este avance de Plan aprobado para Alcalá de Henares:

Las principales características de este avance de planeamiento son las siguientes:

Asentamiento de una población de 95.000 habitantes, de acuerdo con las previsiones de la quinta alternativa del Plan el corredor Madrid-Guadalajara.

Protección de los cursos del Henares, Camarilla, defendiendo las zonas regales y los fondos paisajísticos de la margen sur del Henares, que se elevan en forma de cortados hasta la línea de cornisa que constituye el límite del término de Villal-Villa.

Mantenimiento del trazado previsto por el Ministerio de Obras Públicas para la autopista A-II al norte del asentamiento e integración de la N-II y de una nueva autovía del corredor.

Mallado del perímetro urbano planeado, mediante vías norte-sur y este-oeste que enlazan con las vías de carácter regional y comarcal.

Consolidación del suelo industrial existente en las áreas afectadas por los mayores niveles sonoros producidos por el aeropuerto de Torrejón.

Reserva del suelo universitario, previsto de acuerdo con las actuaciones del Ministerio de Educación y Ciencia.

Conservación del carácter histórico-artístico del casco antiguo.

Estructura urbana formada por los núcleos residenciales y de servicios, uno al sur de la variante —alrededor del casco antiguo— y otro al norte —en la futura zona de expansión—, con un centro regional entre ambos, tangentes a la variante y al ferrocarril.

OTRO POSIBLE "AFFAIRE" INMOBILIARIO

NUMEROSAS DENUNCIAS Y LA SOSPECHA DE QUE EL GERENTE HA HUIDO CON VEINTICUATRO MILLONES DE PESETAS

En Gijón acaba de repetirse, una vez más, el "affaire" de las inmobiliarias, con lo que un grupo de personas de condición humilde ha visto esfumarse su dinero y sus ilusiones de contar con un piso de nueva construcción, a la espera de cuyo disfrute habían puesto ilusiones, esperanzas y esfuerzos.

Se han descubierto, al parecer, supuestas irregularidades en la empresa Proinco, S.A. dedicada a la promoción y venta de viviendas, la cual venía arrastrando una situación anormal, lo que originó la presentación de varias denuncias de compradores que se consideraron supuestamente estafados.

Se comenta que últimamente las entregas de los pisos se venían retrasando más de lo debido por lo que la empresa se vió metida en algunos juicios, en los que siempre obtuvieron fallo favorable los demandantes, quienes, por otra parte, pudieron enterarse, en gestiones hechas a continuación, de que algunas viviendas habían sido vendidas, al parecer a tres personas distintas.

Abundando en el tema, hay que decir que días atrás 18 productores de Proinco, S.A. a través de la Organización Sindical recabaron salarios y otras cuentas pendientes. Se llegó a afirmar además, en Gijón que la empresa había presentado expediente de crisis, extremos que no se ha podido comprobar, debido al sigilo con que se vienen desarrollando las investigaciones sobre el caso.

Otros informes apuntan la posibilidad de que el gerente de la inmobiliaria, don Guillermo Hurlé Fernández, se supone haya huido al extranjero concretamente a Méjico, llevándose una cartera con 24 millones de pesetas, obtenidos en pagos adelantados hechos por los compradores de los pisos en construcción.

DICTAMINANDO EL PROYECTO DE LEY DEL SUELO

El proyecto de la ley del Suelo, cuya discusión dió comienzo en las Cortes el pasado día 8 de enero, ha quedado dictaminado en su integridad anoche.

Al término de la discusión se aprobaron tres mociones, a las que la presidencia dará el trámite reglamentario.

La Comisión de Vivienda, en la jornada final de trabajo, dictaminó las disposiciones finales y transitorias del proyecto de ley de Reforma de la Vigente Ley sobre el Régimen del Suelo y Ordenación Urbana.

En una de las disposiciones finales se autoriza al Gobierno a revisar la composición de las Comisiones Provinciales de Urbanismo; a actualizar por decreto la cuantía de las multas y a aprobar el reglamento general, o en su caso, los reglamentos parciales que estime oportunos para el desarrollo y aplicación de la ley.

Por otra parte, se faculta al Gobierno para que dicte las disposiciones precisas para acomodar la legislación hipotecaria a lo dispuesto en esta ley, con objeto de asegurar que las limitaciones a los deberes establecidos por los planos y proyectos urbanísticos, se reflejan con toda exactitud en el Registro de la Propiedad.

Transitoriamente las entidades locales deberán remitir las propuestas de adaptación de los planes generales de ordenación, dentro de los cuatro años siguientes a la entrada en vigor de la ley.

Las mociones aprobadas fueron las siguientes: A propuesta del señor Doreste Medina se solicita del Gobierno que en el plazo máximo de un año envíe a las Cortes un proyecto de ley que regule la fiscalidad aplicable al suelo, a la vivienda y al urbanismo, con objeto de que la recaudación por estos capítulos sea destinada preferentemente a la construcción de viviendas sociales y al desarrollo urbanístico.

El señor Fernández Nieto, propuso que el Gobierno, con la mayor urgencia, dicte normas para la reforma de la contribución urbana, en las que incluya a todos los terrenos que no constituyen suelo urbano.

Finalmente, la Comisión tomó el acuerdo, a propuesta del señor Henríquez Hernández, de rogar al Gobierno que con la mayor brevedad dicte una disposición determinando qué profesionales titulados tienen la competencia para redactar los planes y proyectos previstos en la ley.

Otros Procuradores defendieron otras propuestas de moción, pero fueron desestimadas por diferentes motivos.

El presidente de la Comisión de Vivienda, don Santiago Pardo Canalía, agradeció finalmente la colaboración prestada por los Procuradores al dictamen del proyecto de ley del Suelo.

(ARRIBA)

MADRID, UNA CIUDAD IMPOSIBLE

EL "MILAGRO", DE LA ESPECULACION: POCOS COCHES Y MENOR ESPACIO

Al madrileño de hoy ya no hay que contarle como son las aglomeraciones humanas en Tokio o Nueva York. Desde hace algunos años, Madrid puede presumir de haberlas superado con creces. Sólo nos aventaja París, en el núcleo central, y aún habría que sospechar que se trata del clásico chauvinismo francés, que nos tiene envidia. Se puede afirmar sin vacilación que la capital de España gana, de cualquier manera.

ALABI, ALABA

Se quiso hacer de Madrid una gran ciudad, y hela aquí, al nivel de las ciudades europeas y aún mundiales. Su caso es único ya, en cuanto a concentración humana, con una densidad de 22.701 habitantes por kilómetro cuadrado. No hay quien dé más. Ni Tokio, ni Nueva York, ni Milán.

El dato no es nuevo, porque algo barruntaba el hombre corriente, madrileño o foráneo, que pasea por las calles, toma el autobús, baja al Metro o circula con su coche. El habitante del Oso y el Madroño hace tiempo que se amontona en grandes concentraciones de personas que van y vienen, sin espacio apenas para moverse.

Bien. Se quería así, y Madrid es ya la gran capital europea y mundial, con el mayor censo de población por kilómetro cuadrado. "Alabí, alabá..." Eso sí, con muchos habitantes, pero pocos coches para ellos.

EL AUTOMOVIL NO ES EL PROBLEMA

Los madrileños, tan densos por kilómetros cuadrados, no disponen del mismo número de turismos que otros ciudadanos europeos. Si olvidamos a los países del Este, ocupamos uno de los últimos lugares en cuanto al parque automovilístico. Un coche por cada cinco habitantes, mientras que la media europea es de 3,5 o como en el ya mencionado París, 2,7 habitantes por coche.

Sin embargo, aquí los coches se notan más. No porque su número sea mayor que en otras capitales, sino simplemente porque disponen de menos espacio para circular. Así se explica que, siendo menores en "coche per cápita", agrupemos más vehículos por kilómetro cuadrado. Exactamente, 4.633. Sólo nos supera París en sus barrios centrales, con 8.686 coches.

EL PROBLEMA DE CONCENTRACION

O, para decirlo más claro, de mala planificación de la ciudad. Es problema de urbanismo, que hace años se denunció como suicida, sin que nadie ni nada detuviera la especulación del suelo. Aún hoy, cuando se debate en las Cortes (demasiado tarde) la ley del Suelo, sigue el derribo de edificios, y aún monumentos. en el centro de la capital, bajo razones de supuesta ruina, y se proyectó levantar moles de dieciséis pisos, y más.

Este urbanismo, con la sola mira de la especulación del terreno, ni siquiera se justifica por situación geográfica. Los alrededores de Madrid siempre fueron pobres, y el terreno, barato. Se podría haber evitado el gigantismo, extendiendo la ciudad cuanto fuera necesario, con nuevos suburbios amplios, espaciosos, capaces para las exigencias de una ciudad moderna, que necesita, entre otras cosas, vehículos para el transporte humano. Pero el especulador también llegó a los arrabales, según exigía la demografía.

No se comprende bien que una ciudad casi totalmente nueva se haya quedado estrecha. Más incomprensible todavía que quienes la hicieron así, y no hay otros responsables, carguen las tintas y las multas contra los automóviles, como si ellos fueran los culpables del urbanismo suicida que se nos ha impuesto.

LOS MODELOS EUROPEOS

Estocolmo, Zurich, Londres, Oslo, Amsterdam o Viena —¿para qué seguir?— tienen un parque absoluta y relativamente mucho más rico. Sin embargo, no suelen presentar problemas de tráfico, o no tan graves como el madrileño. Allí se pensó a tiempo en las exigencias del momento y en las previsiones lógicas del crecimiento humano. Y no llegan a concentrar más de 1.300 coches por kilómetro cuadrado, sencillamente porque la densidad humana es cinco veces menor que en la capital de España. Nada de altura, sino urbanismo extenso. Grandes zonas verdes, jardines, calles y plazas amplias, aparcamientos bajo los edificios y en superficie suficiente, autopistas urbanas de descongestión... Sencillamente, un plan y un propósito, ideas, para no improvisar luego, demasiado tarde.

Y como resumen de lo dicho nada mejor que el cuadro que incluimos, elaborado por la Oficina Permanente Internacional de Constructores de Automóviles.

DENSIDAD MEDIA EN GRANDES CIUDADES

CIUDAD	Habitan- tes por automovil	Automo- viles por K m ²	Habi- tantes K m ²
Milán.	2,3	4.097	9.423
Estocolmo	2,6	1.420	3.692
París (casco urbano) . .	2,7	8.686	23.452
Bruselas	3	2.161	6.483
Zurich	3,2	1.413	4.521
Oslo	3,2	327	1.046
Londres	3,4	1.381	4.695
Amsterdam	3,4	1.327	4.511
Viena.	4,1	952	3.903
Nueva York	4,4	3.521	15.492
Copenhague	4,5	1.408	6.336
Tokio.	4,7	3.162	14.861
Madrid	4,9	4.633	22.701
Belgrado	7,7	52	400

Fuente: Oficina Permanente Internacional de Constructores de Automóviles.

(PUEBLO)