

GRAN MADRID

641
307



Boletín Informativo
de la
AÑO 1949 Comisaría General para la
Ordenación Urbana de Madrid

NÚM. 7

Ayuntamiento de Madrid

S U M A R I O

	PAGINAS
Proyecto parcial de ordenación de Carabanchel Bajo.	3
Ordenanzas.	7
Ordenación de la Plaza de la Moncloa.	14
El Convento del Espíritu Santo.	22
Comisión de Urbanismo de Madrid (segundo semestre 1949).	23
Noticiario	29

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

GRAN MADRID

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



Fotografía aérea del sector que comprende el último trozo del paseo de la Castellana en su prolongación con la Avenida del Generalísimo.

PROYECTO PARCIAL DE ORDENACION DE CARABANCHEL BAJO

MEMORIA

SITUACION

El proyecto estudiado comprende lo que ha sido el límite municipal de Carabanchel Bajo, hoy anexionado a Madrid, y queda delimitado por el referido término, completado al Noroeste hasta el río y por el Suroeste ampliado ligeramente hasta la carretera que se proyecta como circunvalación de poblados.

En realidad, el núcleo de edificación principal queda comprendido entre el río Manzanares, la vía de cornisa que se proyecta al Norte, envolviendo el barrio del Tercio, el Camino llamado de las Animas, al Oeste; la referida circunvalación de poblados, que envuelve el sector por el Sur, y la nueva desviación de la carretera de Extremadura al Puente de Praga hasta su encuentro con la de Toledo al Este.

PROYECTO ANTERIOR

El Plan de Ordenación vigente señala una delimitación de todo el sector, extendiéndose casi exclusivamente al Noroeste de la carretera de Fuenlabrada, quedando todo el lado contrario destinado exclusivamente a espacio libre y zona de reserva. En realidad, se distinguen tres núcleos: El primero, en las proximidades del Puente de Toledo, a ambos lados de la calle del General Ricardos; un segundo núcleo desarrollado al lado derecho de la referida vía, comprendiendo lo que se llama el Barrio del Tercio, y el tercer núcleo que comprende la zona del poblado propiamente dicho, extendido hacia el Oeste.

Entre el segundo y tercer núcleo se establecía, sin apenas solución de continuidad, una importante zona industrial.

Se proyectaba una amplia zona verde, envolvente de los Cementerios de San Isidro, Santa María y San Lorenzo, y que, continuando ligada a la carretera de Toledo, establecía nuevo contacto con el núcleo de Carabanchel Bajo a la altura de la finca de Vista Alegre. En general, se notaba en el proyecto estudiado cierta generosidad, basada en el deseo de estacionar en lo posible la situación actual del barrio para proteger su desarrollo hasta conseguir el estudio que ahora se propone del proyecto parcial correspondiente.

El anexionarse este término municipal a Madrid, en unión del trazado de la desviación de la carretera de Extremadura desde Alarcón al Puente de Praga, que en el primitivo proyecto se incorpora solamente a la de Toledo, ha motivado la necesidad de proceder a la redacción de dicho proyecto parcial.

DELIMITACION

Al núcleo de edificación principal que constituye, en realidad, todo lo que se entiende por Carabanchel Bajo, se le ha delimitado de una manera clara por las vías ya referidas, quedando dentro del mismo el Cementerio de San Lorenzo, que queda protegido con zonas de aislamiento y la finca de Vista Alegre, constituida por un amplio programa de edificios de carácter público, especialmente religioso y sanitario.

Aparte del núcleo de edificación principal, se ordena todo el resto de la zona periférica hasta lo que constituía los antiguos límites del término municipal, quedando dos zonas edificables, la primera, situada al Este, en contacto con la nueva desviación de la carretera de Extremadura, y entre ésta y la vía transversal que se dirige al Puente de Andalucía. Este núcleo de edificación pasa a formar parte fundamental del Barrio de Usera, cuyo proyecto está actualmente en estudio.

El segundo núcleo edificado se establece en contacto con la carretera actual de Extremadura, en el punto donde se bifurca la de Pozuelo, iniciándose un núcleo que forma parte integrante de todo el que se proyecta en contacto con la zona de cuarteles del Campamento.

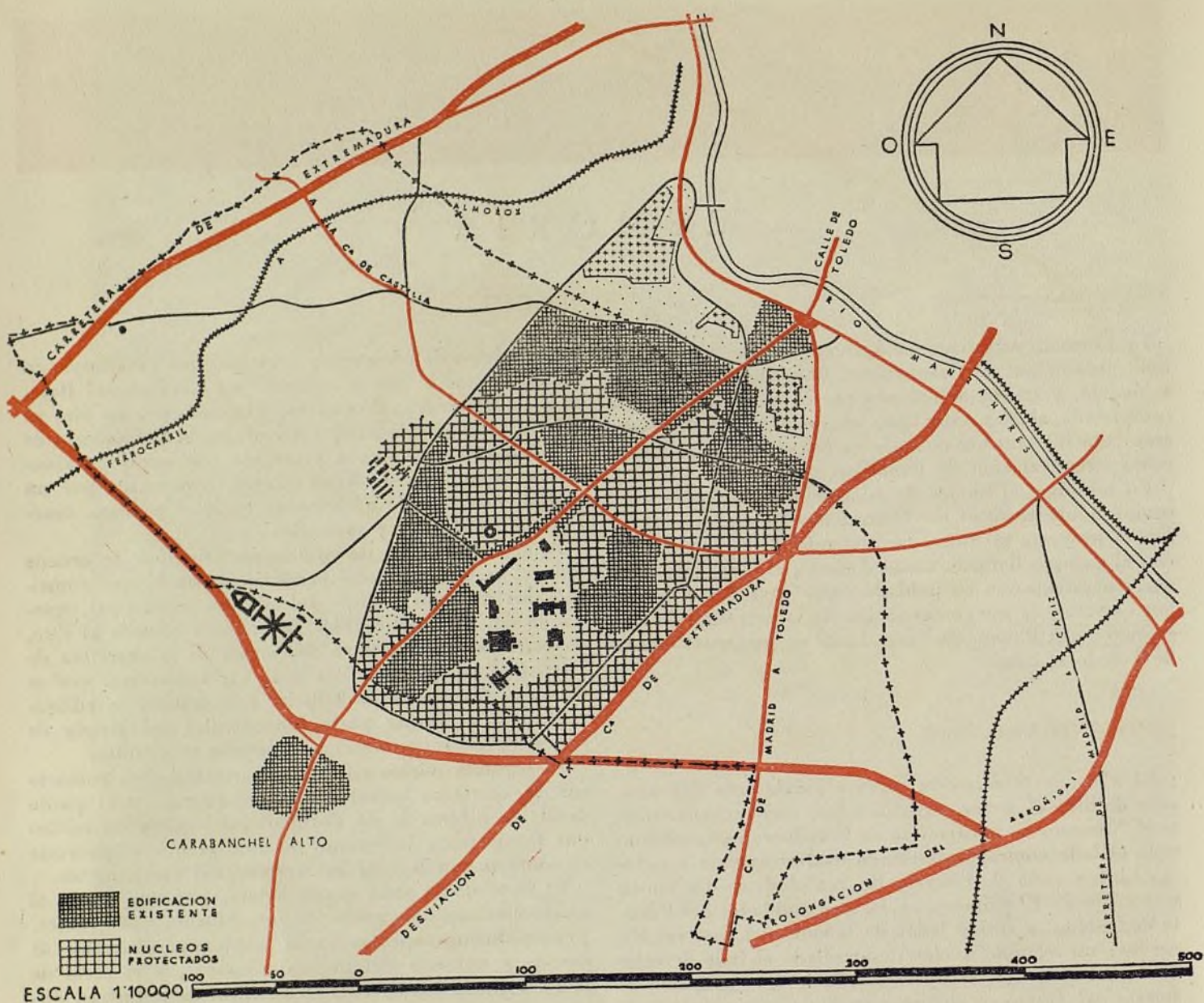
El resto de la zona queda sujeto, por una parte, al establecimiento de zonas de repoblación envolventes, principalmente aprovechando las lomas existentes al sureste y noroeste del núcleo principal, y el resto de la zona queda sujeto a las Ordenanzas de industria, dispensa y de reserva para usos especiales.

RED ARTERIAL.

Se establece un sistema de vías arteriales, siendo las principales las siguientes: En primer lugar, la carretera de Fuenlabrada (General Ricardos), que se ensancha y rectifica en algunos puntos, especialmente a su paso por el poblado, y que atraviesa de parte a parte todo el núcleo de edificación, constituyendo en realidad la vía más importante del mismo.

En segundo lugar se proyecta una vía transversal, que partiendo de la plaza elíptica, en el encuentro de las de Toledo y desviación de Extremadura, recorre el núcleo de este a oeste, continuando a través de la zona periférica para penetrar en la Casa de Campo, dando lugar a la vía de carácter contemplativo que ponga en valor todo este sector de Madrid, y que terminará en la carretera de Castilla.

En tercer lugar se establece la vía de circunvalación de poblados, que envolviendo todo el núcleo por el sur



pasa entre Carabanchel Alto y Carabanchel Bajo y continúa envolviendo la nueva cárcel hasta su encuentro con la carretera de Extremadura, prolongándose hacia Pozuelo y Aravaca.

Las vías límites al este y oeste las constituyen la nueva Autopista, desviación de la carretera de Extremadura y el Camino de las Animas, convertido en vía importante hasta su empalme con el Puente de los Pontones.

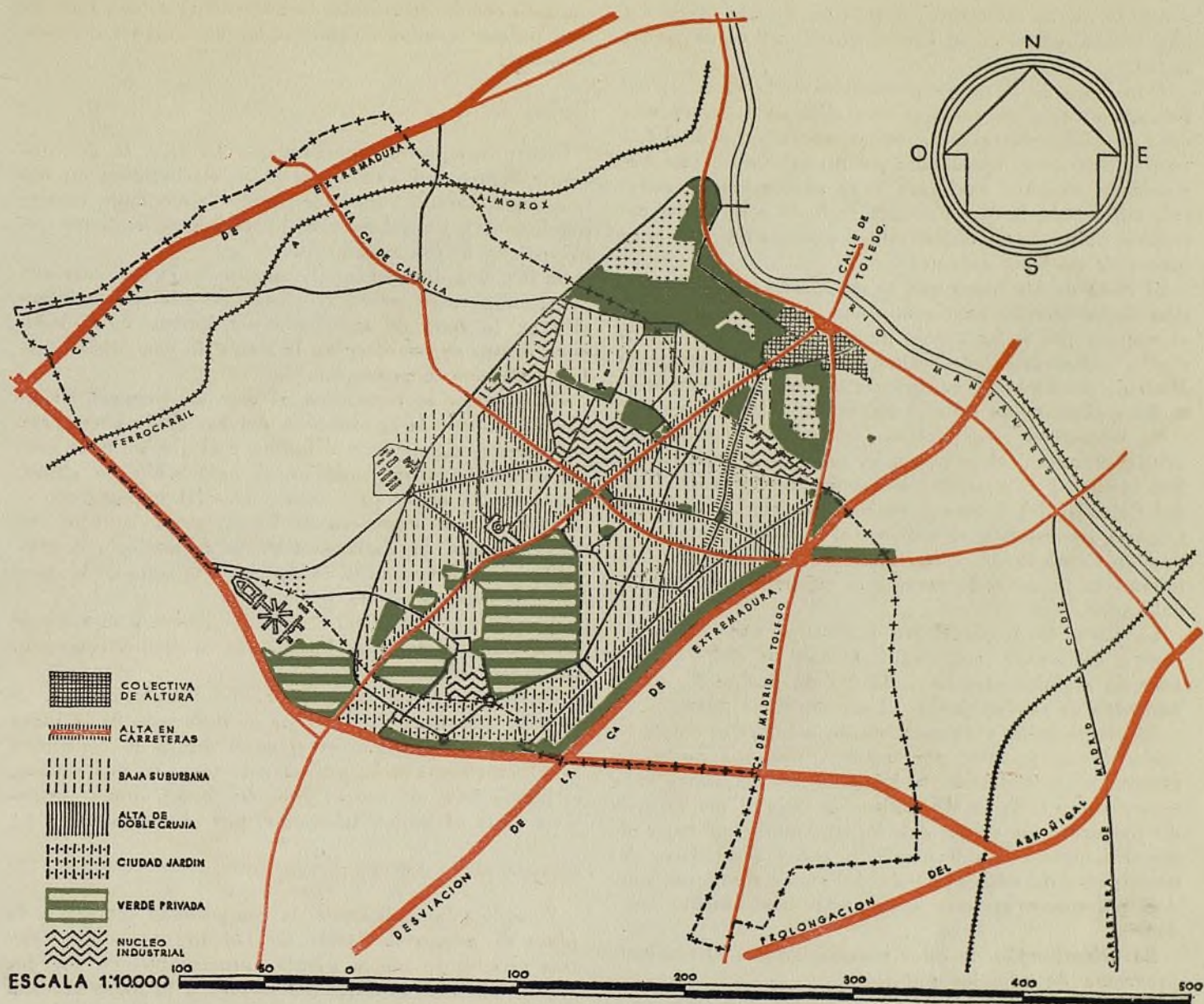
Como vía periférica de carácter secundario se proyecta la que, partiendo del Camino de las Animas y prolongación de la vía de Cornisa, al norte del Barrio del Tercio, continúa a través del terreno libre hasta su empalme con la de Pozuelo en su encuentro con la carretera actual de Extremadura, cuya finalidad es la de establecer una nueva desviación de la carretera de Extremadura de Pozuelo con los Puentes de Pontones y Toledo.

En el interior del sector se establecen otra serie de vías importantes favoreciendo la penetración en sus diferentes barrios, unas veces al margen de los núcleos de edificación existentes y otras aprovechando vías actuales rectificadas y mejoradas.

Entre estas vías podemos señalar como esencial la que, partiendo de la calle del General Ricardos, a unos 500 metros de la Glorieta del Puente, toma la dirección sur para constituir la calle principal de este nuevo barrio, al este de la zona, y que termina en la plaza abierta proyectada en la desviación de Extremadura.

Paralela a esta última vía se crea una calle auxiliar sensiblemente paralela a la misma, y que, aparte de desdoblarse el tráfico de la misma, delimita la edificación y altura que se establece entre ambas vías.

A las vías proyectadas se las ha clasificado en diferentes categorías, con vistas a prever su capacidad cir-



culatoria en el futuro, estableciéndose en correspondencia anchos con arreglo a la siguiente escala: 25, 20, 15 y 12 metros.

Para las calles secundarias se establecen anchos más reducidos, debido principalmente al respeto que se ha tenido para las calles existentes, y, sobre todo, teniendo en cuenta que en las mismas predomina el tipo de edificación de una y dos plantas, llegándose a anchos mínimos, en algunos casos de 6 metros.

ZONAS.

Se establecen en el proyecto una serie de zonas con vistas a la mejor ordenación del conjunto, aplicando a cada una su correspondiente Ordenanza.

En primer lugar, existe la zona de las proximidades del Puente de Toledo, de edificación intensiva, que se

inicia en la glorieta semicircular, en la Cabeza del Puente de Toledo, proyecto ya vigente, y dentro del que se ha constituido una zona para edificación de mayor altura—hasta siete plantas—, en contacto con la carretera de Toledo.

Se proyecta un segundo núcleo, de altura hasta cinco plantas, en la zona de influencia de la Plaza de Toros, creándose con este motivo un centro comercial en una plaza abierta a la propia carretera de Fuenlabrada.

Aprovechando la apertura de la nueva vía transversal del sector y la existencia de terreno casi totalmente libre en su tramo noroeste, se proyecta otra zona de edificación alta de doble crujía por la revalorización que han de tener todos los terrenos que lindan con esta importante vía.

Se establece otra zona de carácter comercial con edificación intensiva, en contacto con la vía del ferrocarril

y con la nueva transversal norte-sur, constituyendo un importante centro en el barrio situado al nordeste del sector.

A lo largo de la nueva desviación de la carretera de Extremadura, y en contacto con ella, se proyecta una zona de edificación abierta, en su mayor parte de doble crujía, con zonas ajardinadas, constituyéndose una barriada de carácter moderno, cuya edificación en general, sobre todo la que presenta fachada a la nueva carretera, habrá de ser objeto de tratamiento especial para conseguir un buen aspecto.

El resto de las zonas que se establecen pertenecen al tipo de edificación baja suburbana, teniendo en cuenta el respeto que se ha tenido para todos los núcleos iniciados y el carácter predominante en todo este sector de Madrid, permitiendo edificación de mayor altura—tres a cinco plantas—en las vías importantes de la barriada.

Se establecen tres núcleos industriales convenientemente situados: el primero, al sur del Cementerio de San Lorenzo; el segundo, de mayor importancia, al sur del Poblado del Tercio y en contacto con la calle del General Ricardos, y el tercero, al sur del Poblado actual de Carabanchel, como asimismo se mantiene, delimitándose la zona de cerámicas existentes al noroeste del sector.

La finca de Vista Alegre constituye una excepción dentro del sector, conservándola con su ordenación a base de grandes edificios rodeados de jardín. Se prevé una zona de ciudad jardín al sur de dicha finca.

La clasificación y abundancia de todas estas zonas establecidas se justifica por tratarse, por una parte, de mantener los criterios ya iniciados en las zonas existentes, sobre todo las de edificación baja, y por otra, la de conseguir un sector que integre una gran parte de las Ordenanzas establecidas con vistas a satisfacer las necesidades de edificación de diferentes tipos que pueden plantearse en este gran sector típicamente residencial.

La urbanización de estos barrios implica el siguiente programa de edificios públicos:

Una Tenencia de Alcaldía, seis parroquias, cinco mercados y nueve grupos escolares.

ESPACIOS LIBRES.

La existencia de las grandes fincas con su abundante arbolado y la delimitación total del sector que queda rodeado de espacios libres, no requiere el prever un abundante sistema de zonas verdes, sino caso las que exclusivamente deberán ser dedicadas a parques públicos y las que se establecen en contacto con los grupos escolares.

Se proyectan hasta tres parques públicos: el primero, al este, en contacto con la carretera de Toledo y la desviación de Extremadura, que, a su vez, delimita la zona de Carabanchel y la de Usera; el segundo, al sur del Poblado del Tercio y en las proximidades de la calle del General Ricardos, para el servicio de toda esta zona, y el tercero, al suroeste, en las proximidades del poblado actual.

Aparte de estas tres zonas se establecen jardines en las proximidades de los centros comerciales, y con abundancia en la zona periférica de bloques abiertos, en

contacto con la desviación de Extremadura, con todo lo cual pueden quedar satisfechas las necesidades de todo el sector.

BARRIOS Y CENTROS.

Una preocupación del Proyecto ha sido la de conseguir dentro del sector una clara clasificación en barrios, con vistas a situar los centros comerciales correspondientes y a establecer el programa de edificios públicos que le son necesarios.

Se llegan a diferenciar claramente hasta seis barrios: el primero corresponde al núcleo de edificación intensiva en la zona de influencia del Puente de Toledo, cuyo centro se establece en la Plaza de San Miguel, relacionado con su parroquia.

El segundo se constituye al este de General Ricardos y al norte de la carretera del barrio de Usera, con su centro perfectamente definido, y al que se le da gran importancia, permitiendo en él edificación de altura, que permita crear un centro comercial importante.

Al sur de la carretera de Usera, y en contacto con la desviación de Extremadura, se forma otro barrio, cuyo centro principal se establece en la zona de bloques abiertos con parroquia y mercado.

Al norte, y a base del Barrio del Tercio y su zona de influencia, se crea otro barrio con su centro comercial correspondiente.

En contacto con la carretera de Fuenlabrada, y al oeste de la misma y en la zona de influencia de la Plaza de Toros, se proyecta otro, cuyo centro lo constituye la plaza abierta a la propia carretera, y, por último, el barrio formado por el poblado actual, que se extenderá hasta el límite del sector, por el suroeste.

ORDENANZAS ESTÉTICAS.

Se aplica la Ordenanza de composición integral a la plaza de acceso al Puente de Toledo; a los dos Centros cívicos de nueva planta, proyectados en los dos barrios situados al norte del sector; a la plaza abierta, en contacto con la nueva desviación de Extremadura; al Centro comercial situado en las proximidades de la Plaza de Toros, en la propia carretera de Fuenlabrada, y a la plaza en el cruce de General Ricardos con la vía transversal.

Se aplica la Ordenanza de composición con normas especiales a toda la edificación situada en la vía de cornisa que limita el sector por el norte, y a toda la edificación que surgirá a lo largo de la nueva desviación de Extremadura, así como al resto de las plazas proyectadas y de las dos vías asoportaladas.

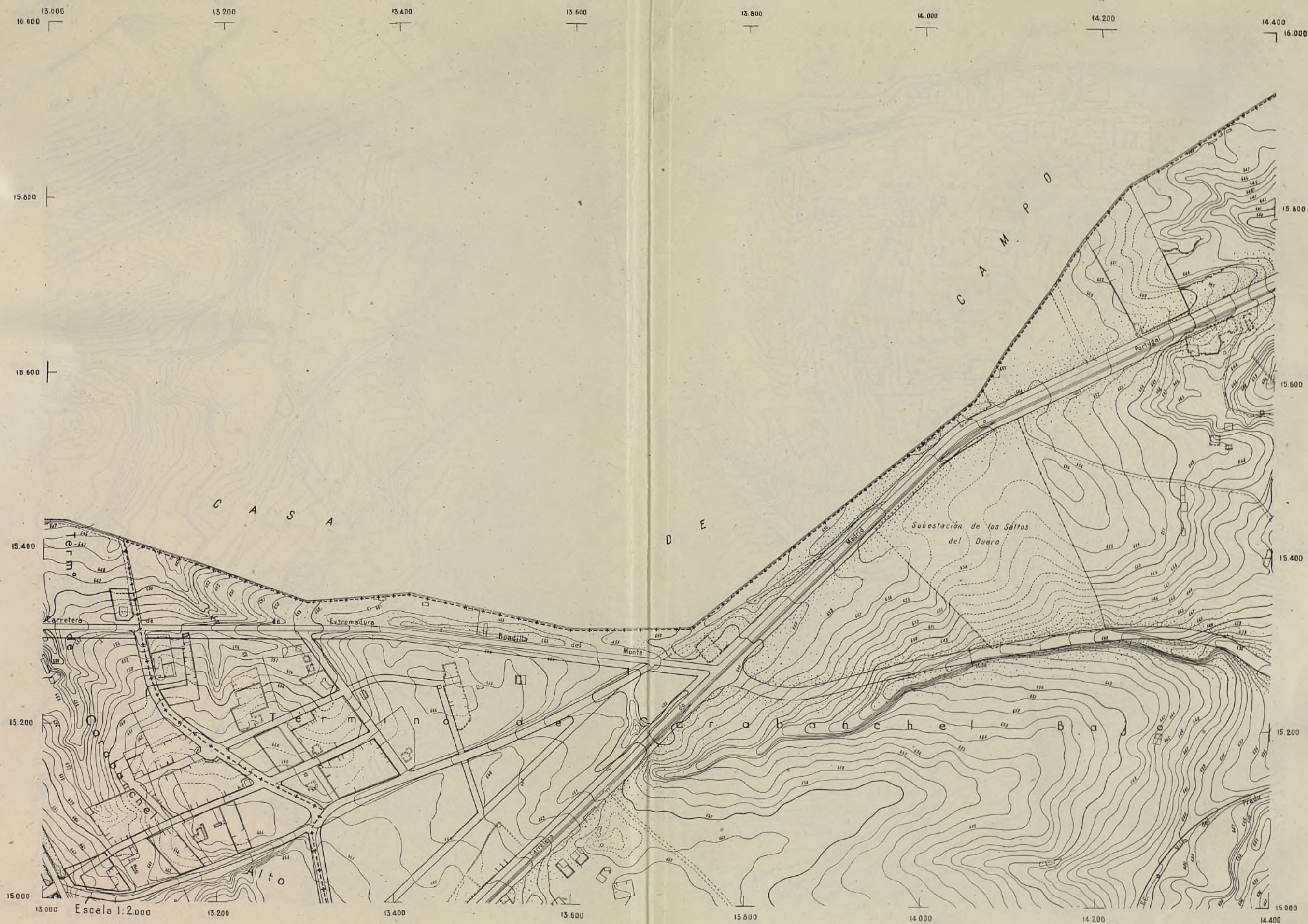
Se aplica la Ordenanza de ambiente en general a todo el sector, para tratar de imponer y conseguir una armonía general.

Teniendo en cuenta las Ordenanzas de aplicación se puede calcular una densidad media de 300 habitantes por hectárea, que aplicada a las 430 Ha. de que aproximadamente consta la zona de edificación, resulta una población total de 130.000 habitantes, que corresponden sensiblemente a los seis barrios previstos, oscilando de 20 a 25.000 habitantes la población correspondiente a cada uno.

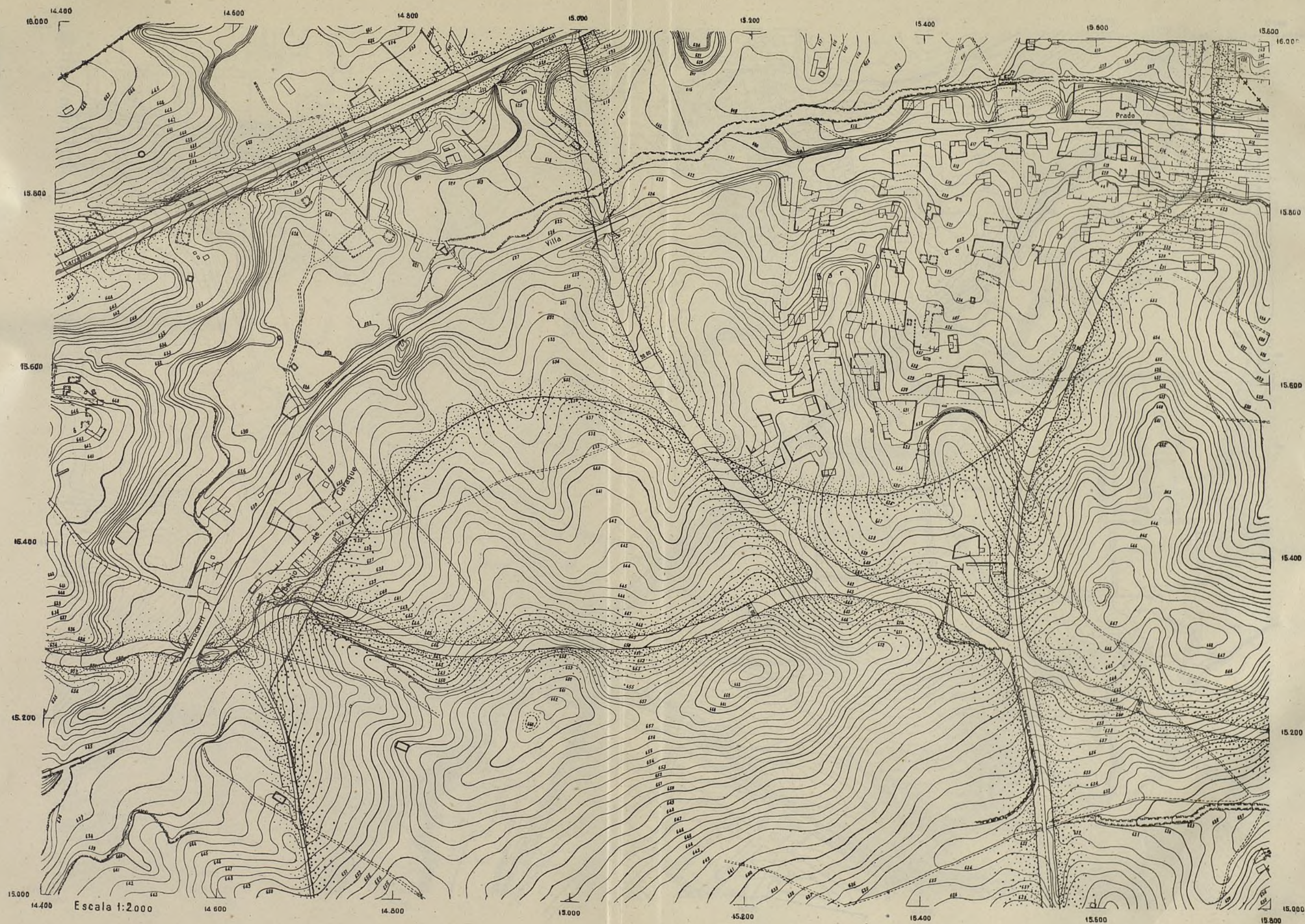
72	73	74
82	83	84
82	93	84



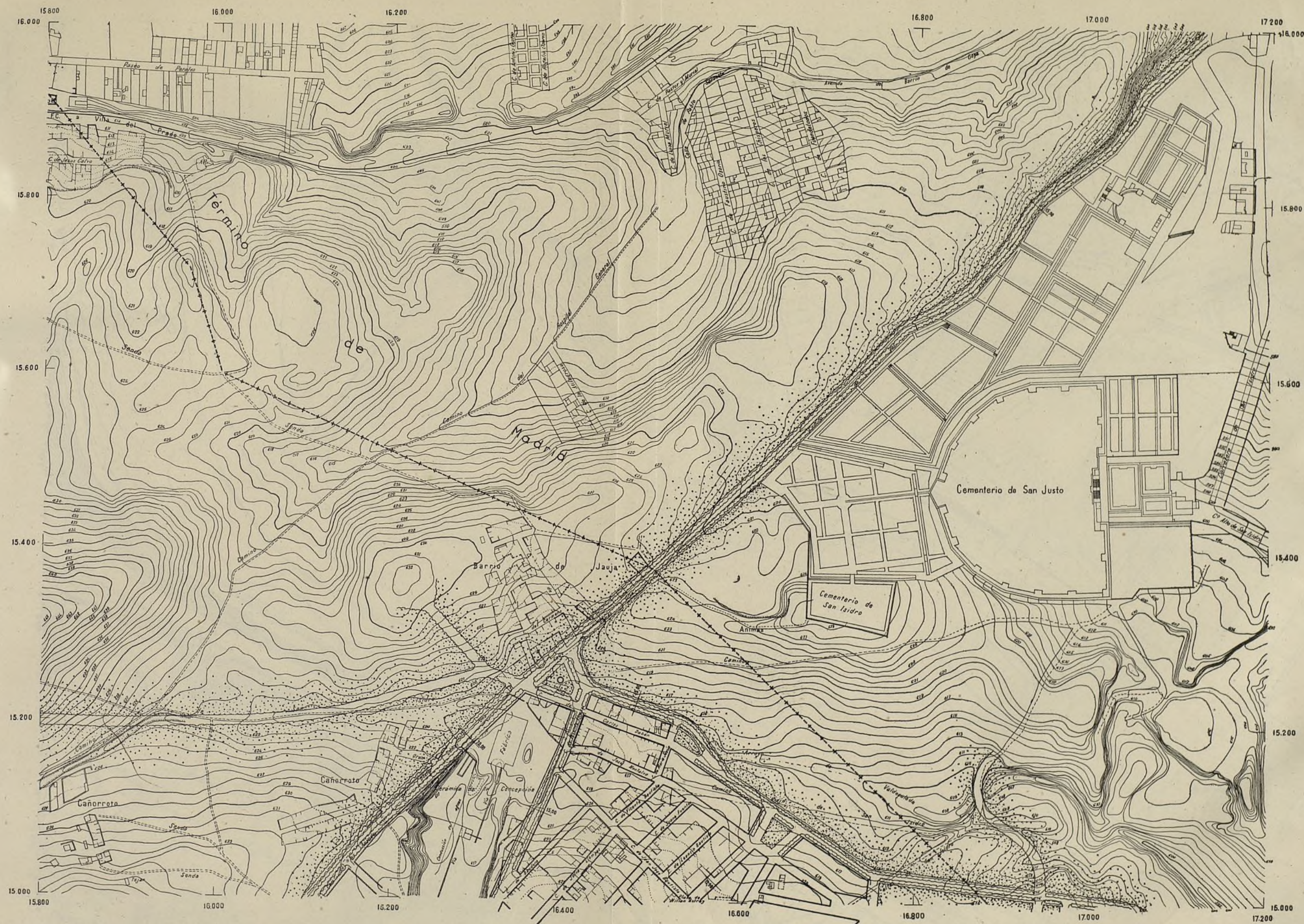
81	82	83
91	92	93
101	102	103



82	83	84
92	93	94
102	103	104



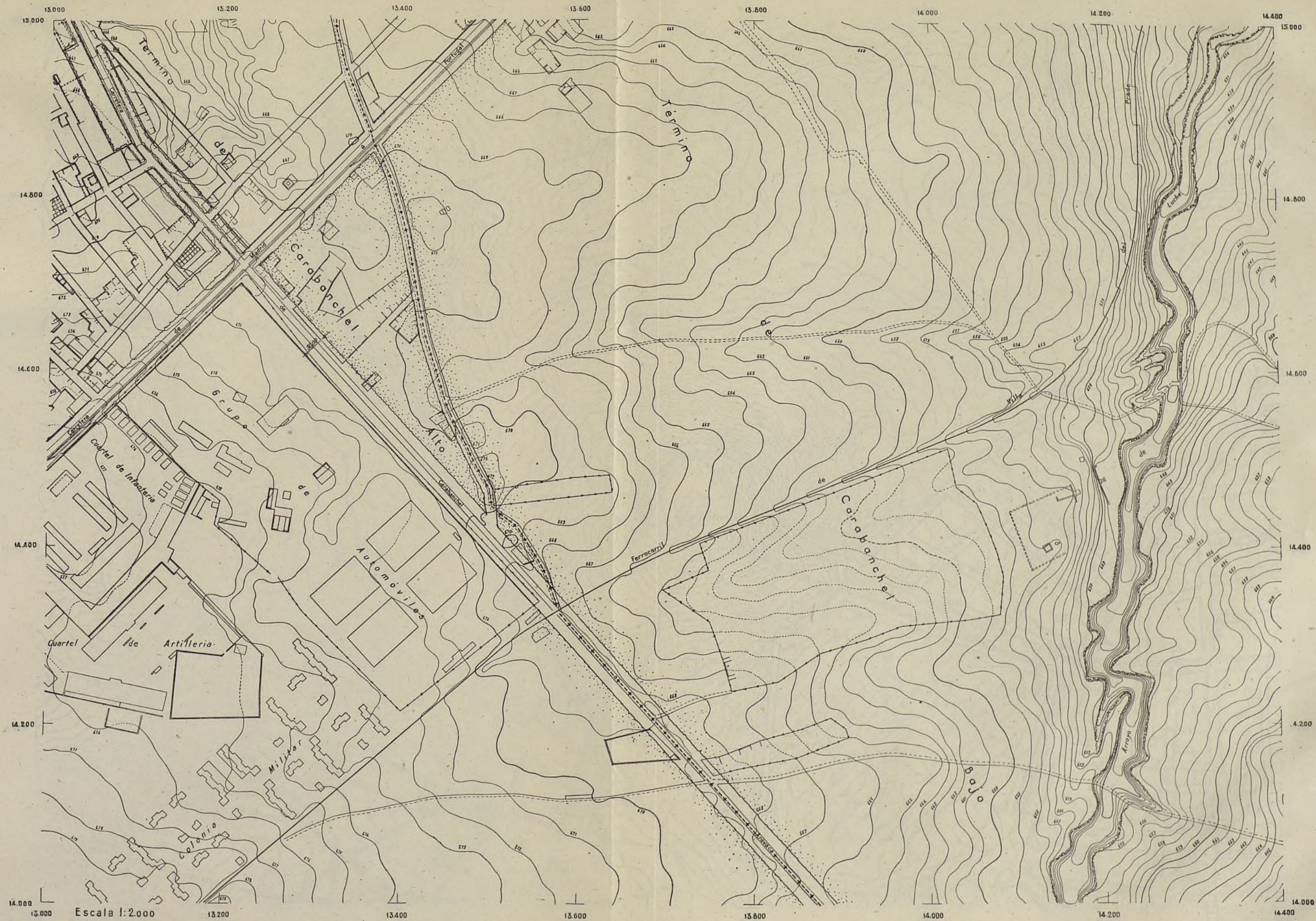
83	84	85
93	94	95
103	104	105



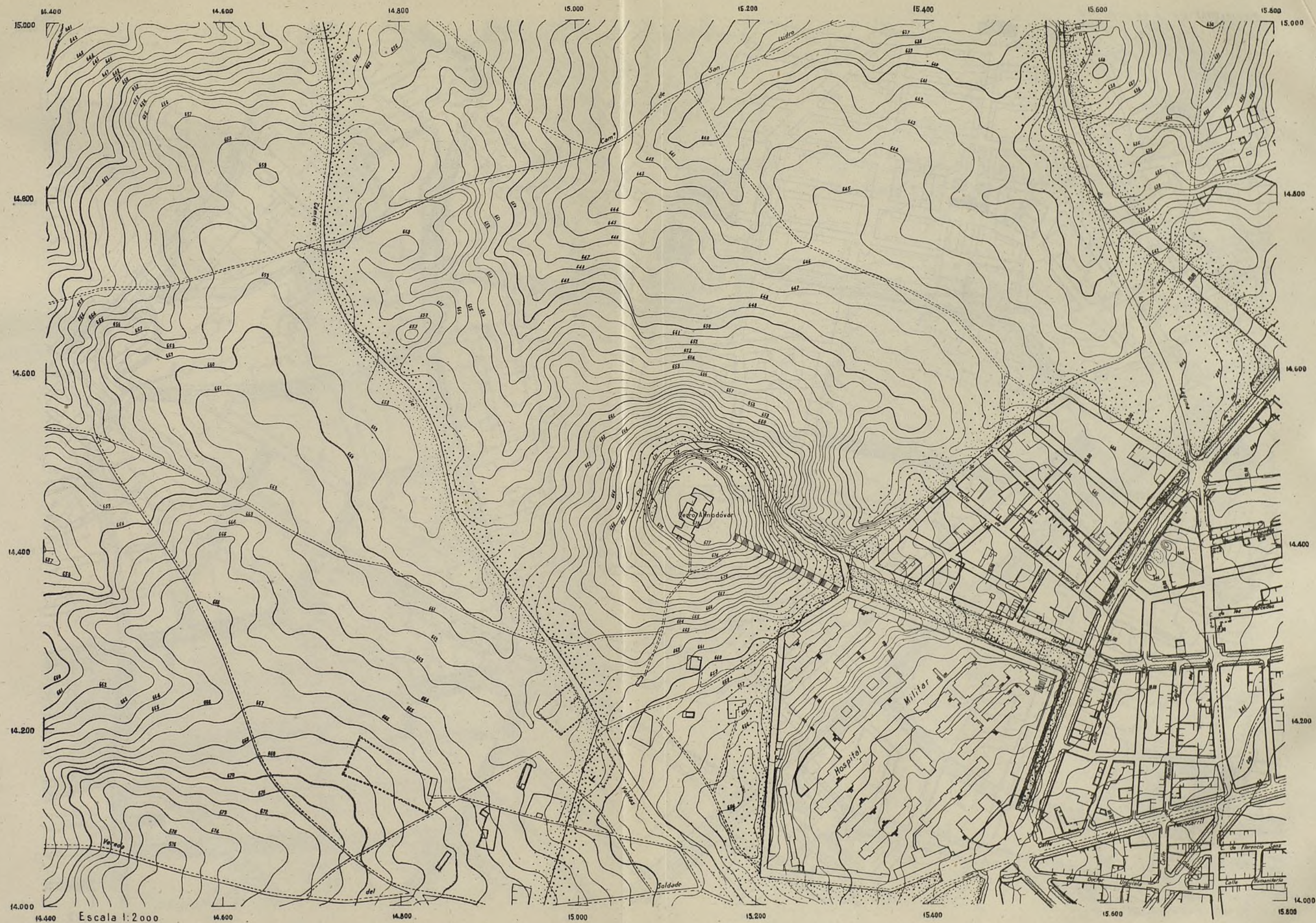
84	85	86
94	95	96
104	105	106



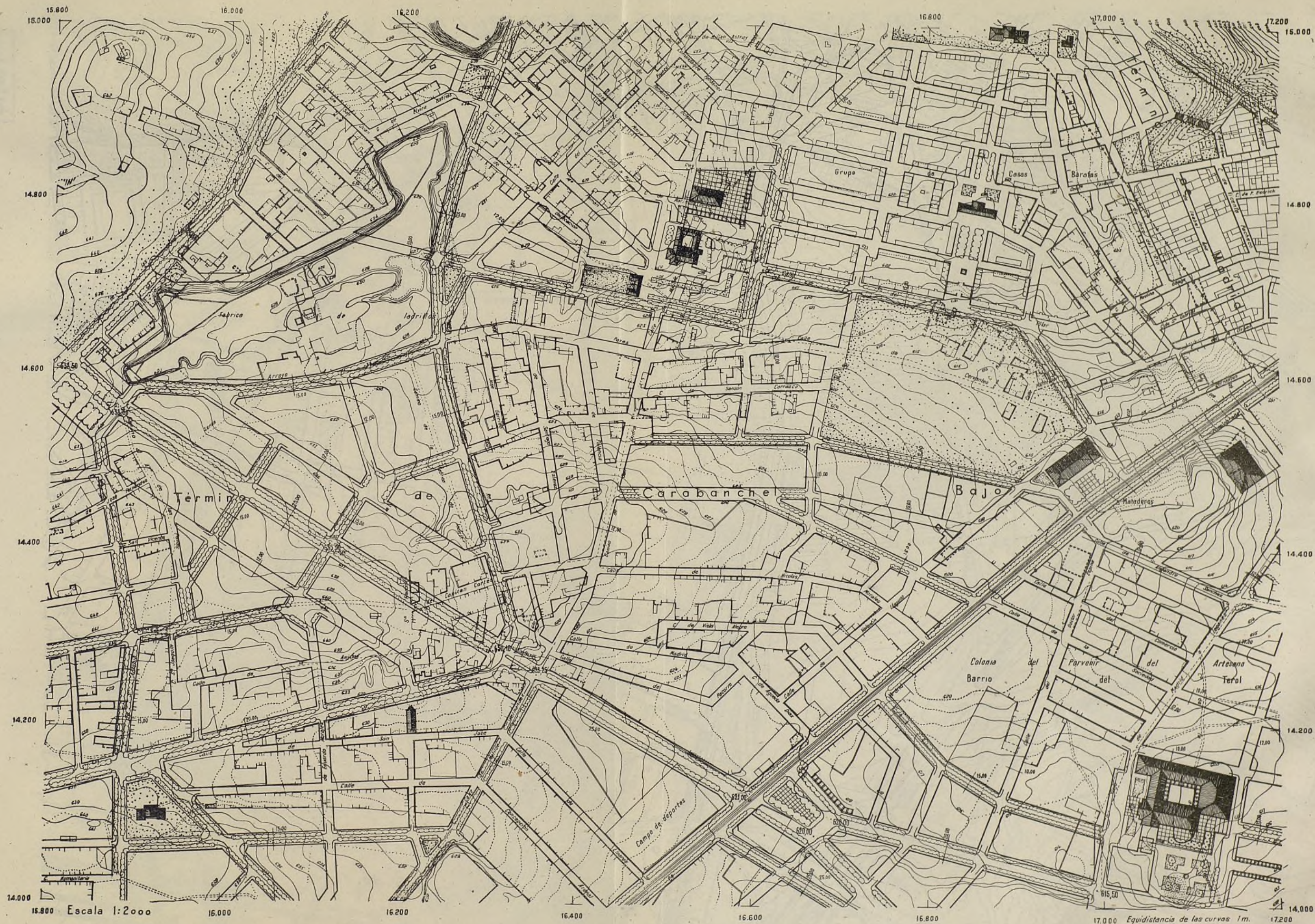
91	92	93
101	102	103
111	112	113



92	93	94
102	103	104
112	113	114



93	94	95
103	104	105
113	114	115

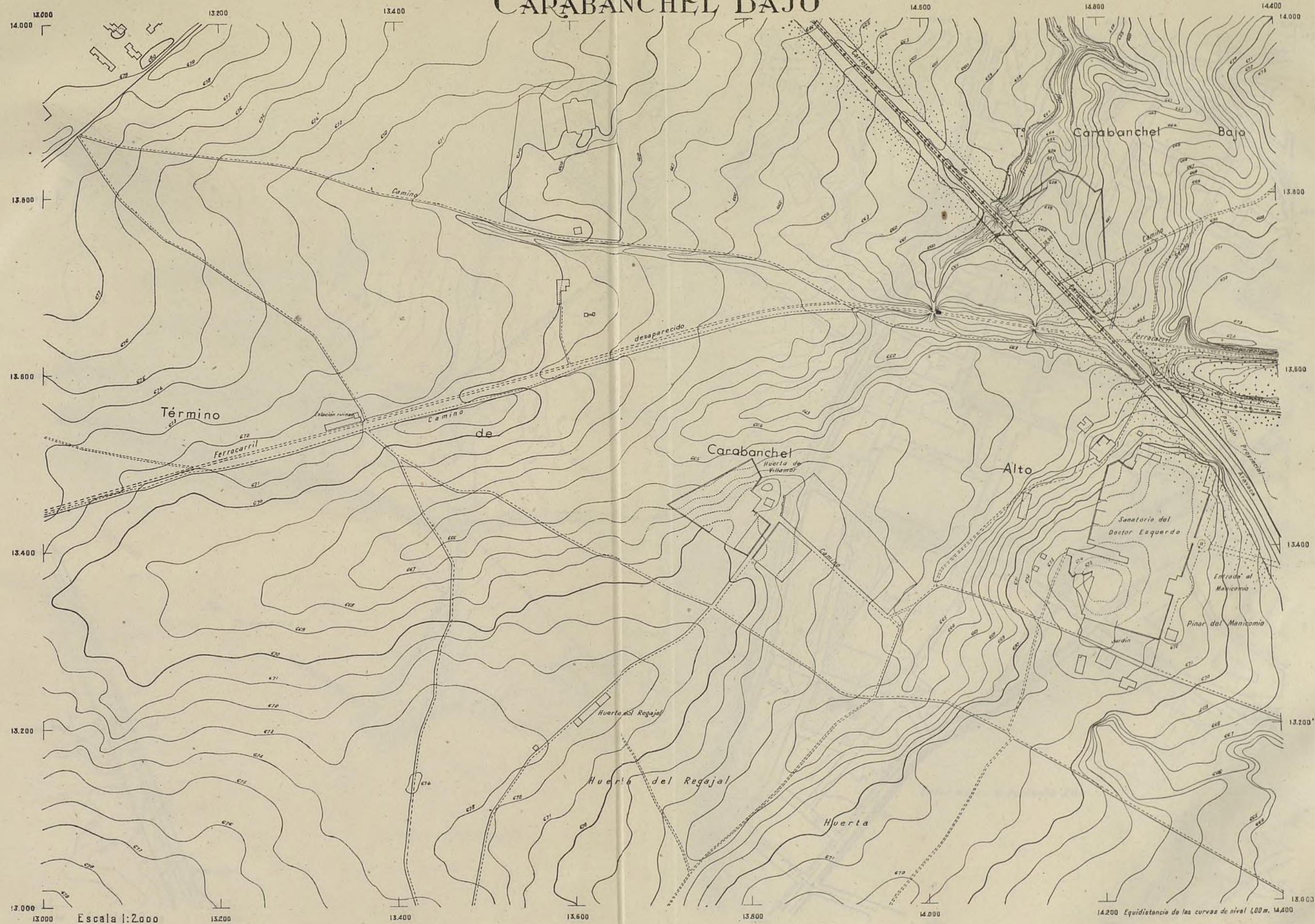


94	95	96
104	105	106
114	115	116

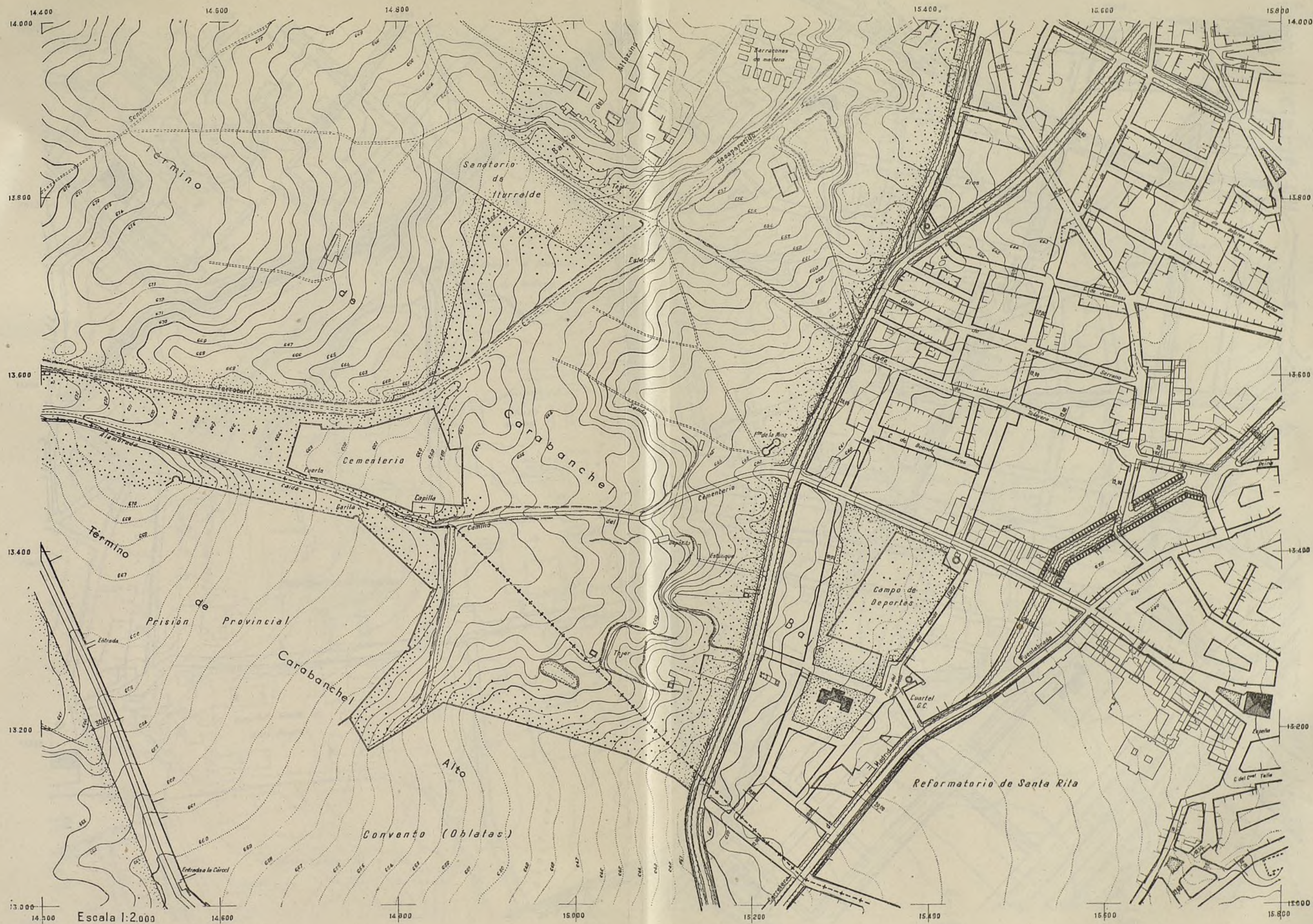


101	102	93
111	112	113
121	122	123

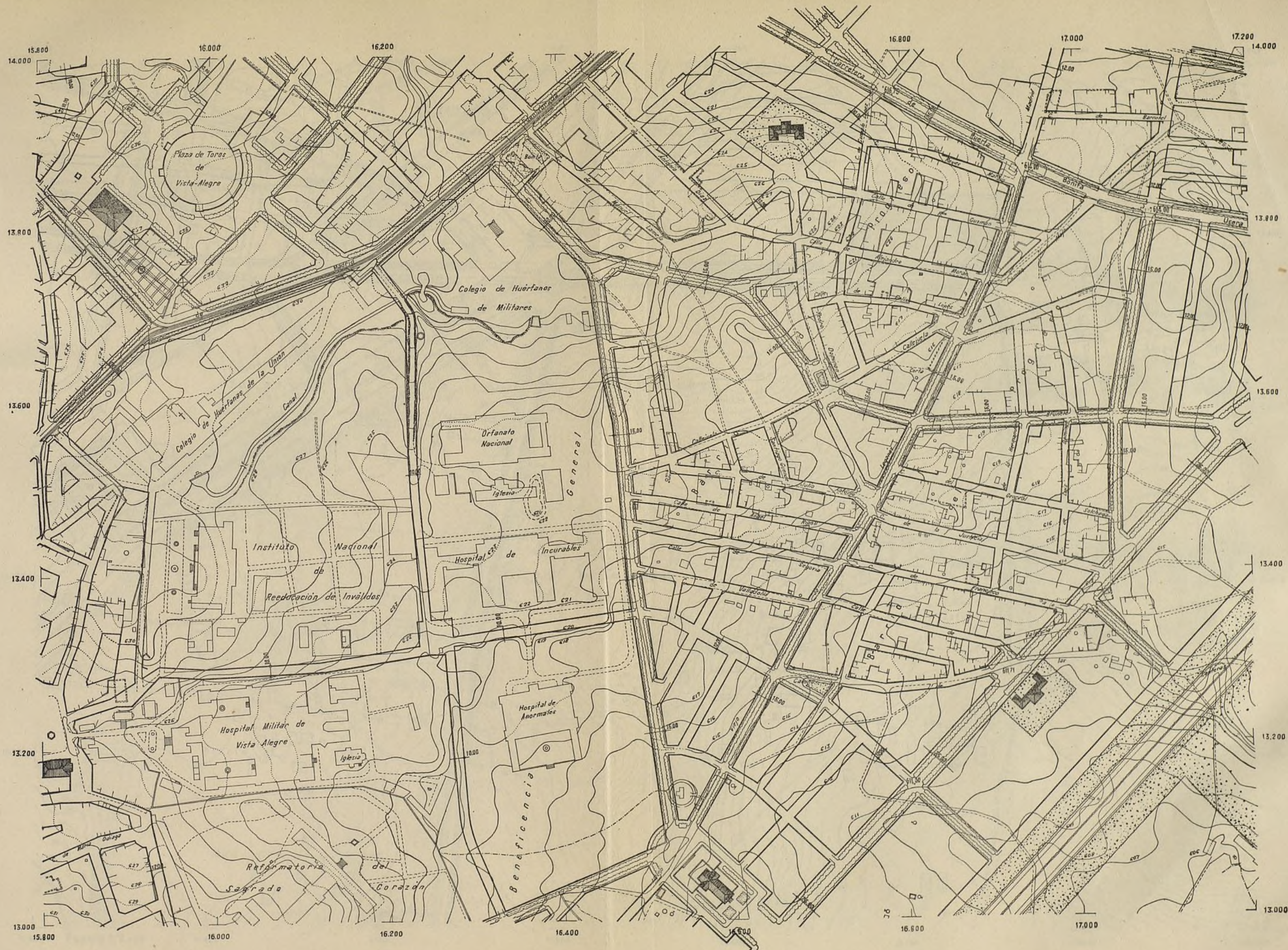
CARABANCHEL BAJO



102	103	104
112	113	114
122	123	124



103	104	105
113	114	115
123	124	125



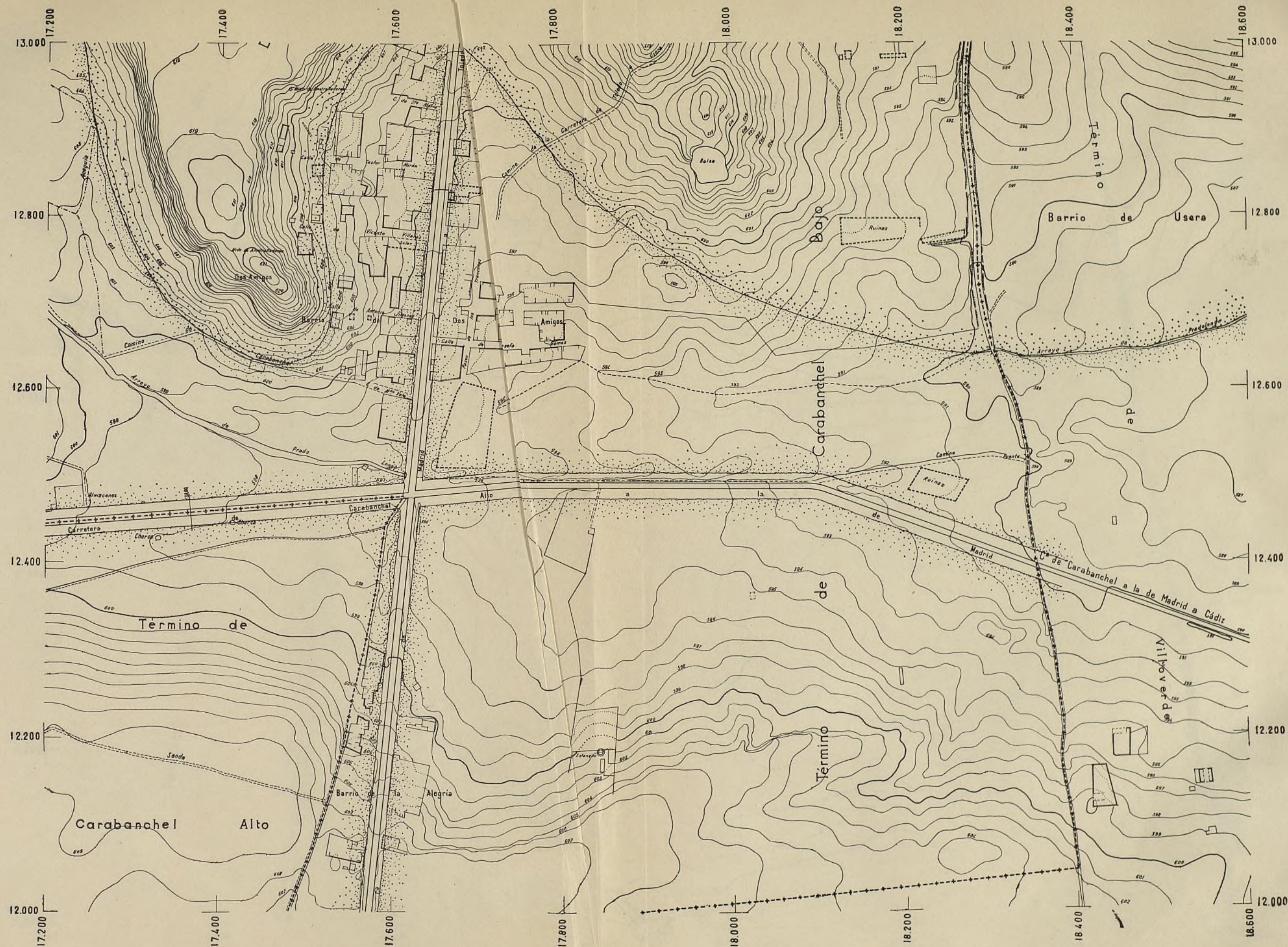
[illegible]

112	113	114
122	123	124
132	133	134



This is a detailed topographic map of the Carabanchel area in Madrid, Spain. The map is oriented with North at the top. It features a grid of streets and a network of contour lines indicating elevation. Key labels include 'Termino de Carabanchel' and 'Termino de Carabanchel Bajo', which likely refer to different administrative or planning zones. Other labels include 'Laboratorio Lofar' and 'Las Dehesas'. A scale bar at the bottom indicates a scale of 1:2,000. The map also shows a river or stream flowing through the area, and various buildings and structures are depicted.

114	115	116
124	125	126
134	135	136



124	125	126
134	135	136
144	145	146



PROYECTO PARCIAL DE ORDENACION DE CARABANCHEL BAJO PLANO DE ZONIFICACION



ORDENANZAS

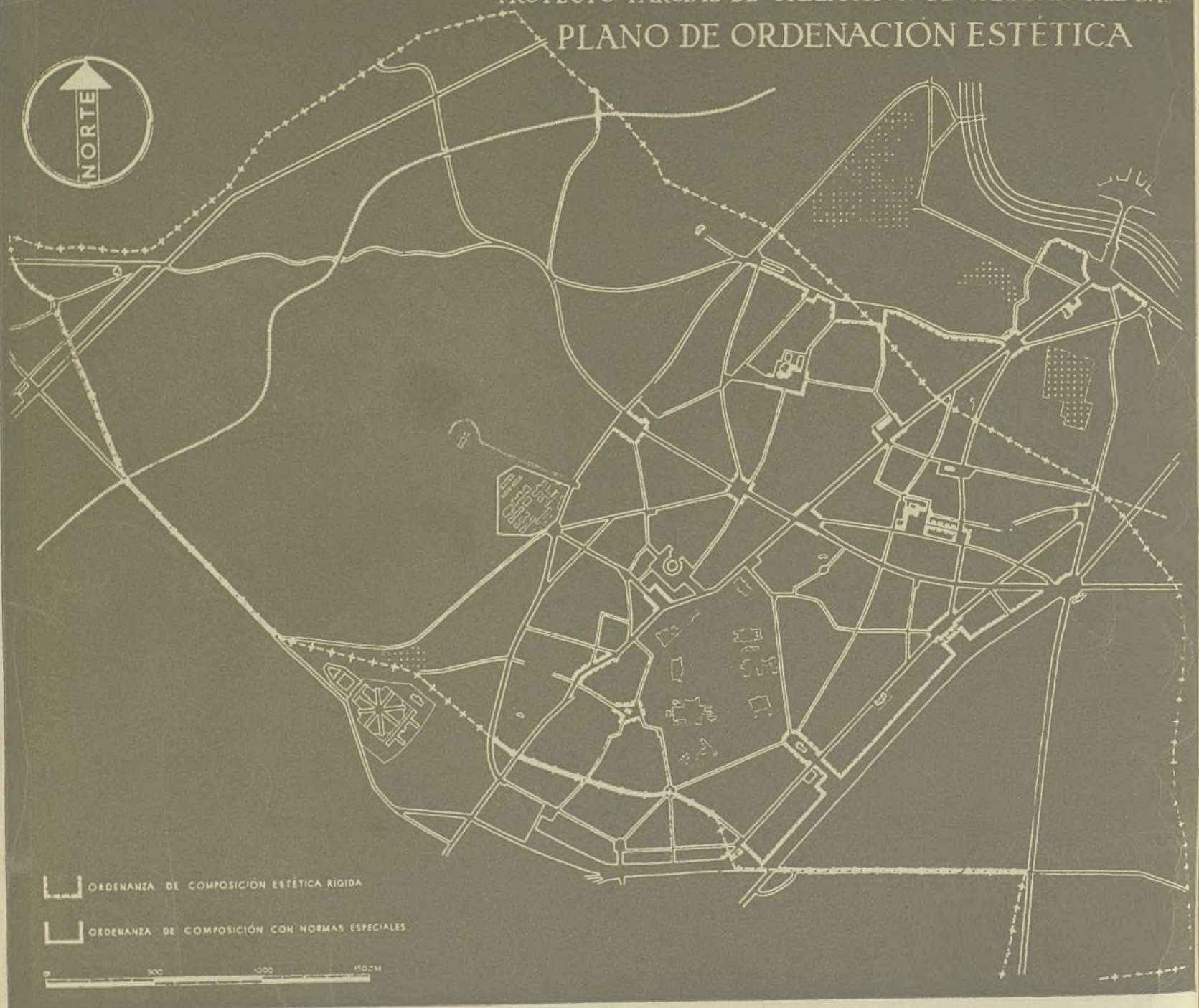
Para fijar las Ordenanzas correspondientes al Término de Carabanchel Bajo se ha considerado éste dividido en zonas, que se determinan en el adjunto plano, a las

cuales se asignan las Ordenanzas del Plan General de Ordenación de Madrid que se establecen a continuación.

Las Ordenanzas de aplicación son las siguientes:

Ordenanza núm. 5	Normal de Ensanche.
Ordenanza núm. 9-B	Tolerancia en el Ensanche.
Ordenanza núm. 11-A	Edificación alta en carreteras.
Ordenanza núm. 11-B	Idem íd. íd.
Ordenanza núm. 12-A	Edificación baja suburbana.

PROYECTO PARCIAL DE ORDENACIÓN DE CARABANCHEL BAJO
PLANO DE ORDENACIÓN ESTÉTICA



Ordenanza núm. 12-B	Idem íd. íd.
Ordenanza núm. 12-C	Idem íd. íd.
Ordenanza núm. 13-B	Edificación alta de doble crujía.
Ordenanza núm. 13-bis	Edificación de altura en bloques abiertos.
Ordenanza núm. 14-A	Ciudad Jardín.
Ordenanza núm. 14-B	Idem íd.
Ordenanza núm. 14-C	Idem íd.
Ordenanza núm. 15-A	Parque urbanizado.
Ordenanza núm. 16	Verdes privadas con edificación restringida.
Ordenanza núm. 17	Núcleos industriales.
Ordenanza núm. 25	Uso agropecuario.
Ordenanza núm. 27	Industria dispersa.
Ordenanza núm. 29	Zonas verdes.

El detalle de aplicación de cada una de ellas es el siguiente :

ORDENANZA NUM. 5. (Sin modificación.)

ORDENANZA NUM. 9-B

Son de aplicación las condiciones de la Ordenanza núm. 9 del Plan General de Ordenación, salvo las condiciones 3, 5 y 7, que quedan redactadas en la siguiente forma :

CONDI-
CION 3
Altura
máxima

Esta altura se rige por los artículos 98 al 105 de las Normas Generales, con el siguiente cuadro para el artículo 98 :

Núm. de plantas	Ancho de calles	Altura máxima
3	Menores de 6 m.	10 m.
4	De 6 a 9 m.	13 m.
5	De 9 en adelante.	16 m.

CONDI-
CION 5
Altura
mínima

La altura mínima permitida será de dos plantas (6,10 m. al cielo raso).

CONDI-
CION 9
Altura
de pisos

Serán las siguientes :

Planta baja	=	3,25 m.
» pisos	=	2,60 m.

ORDENANZA NUM. 11

Son de aplicación las condiciones de la Ordenanza 11 en sus dos subzonas A y B, con las siguientes modificaciones :

CONDI-
CION 3
Altura
máxima
y número
de plantas

La altura máxima se rige por los artículos 98 al 105 de las Normas Generales, con las alturas máximas siguientes :

Subzona 11-A	Altura máxima	=	16,00 m.	(5 plantas)
» 11-B	»	=	15,50 m.	(5 plantas)

CONDI-
CION 5
Altura
mínima

Las alturas mínimas al cielo raso de la última planta serán las siguientes :

Subzona 11-A	Altura mínima	=	11,80 m.	(4 plantas)
» 11-B	»	=	8,50 m.	(3 plantas)

CONDI-
CION 9
Altura
de pisos

Las alturas de pisos serán las siguientes :

Subzona 11-A	Planta baja	=	3,25 m.
	» pisos	=	2,60 m.
Subzona 11-B	Planta baja	=	3,00 m.
	» pisos	=	2,50 m.

CONDI-
CION 12
Alineaciones
interiores

Las alineaciones posteriores, correspondientes a patio de manzana o a límite de zona, estarán determinadas por una línea paralela a la de la calle, situada a 2,00 m. como mínimo del testero de la parcela y con una profundidad máxima de 26,00 m. Esta alineación, en los casos en que la parcela lo permita, estará constituida en cada manzana por una línea seguida y paralela a la de la calle.

COMENTARIO

Al estudiar el Proyecto parcial de Ordenación de Carabanchel Bajo se vió, como ocurre en todos los suburbios existentes, la disparidad no sólo de los trazados viarios de los diferentes núcleos de edificación existentes dentro del perímetro a ordenar, sino también en la clase y tipo de edificación establecida.

Al completar el Proyecto de urbanización, ligando entre sí todos estos núcleos más o menos dispersos, había que procurar mantener en lo posible el carácter del tipo de edificación predominante en cada uno.

Al mismo tiempo, en los espacios que actualmente están libres, y que han servido de base a los nuevos trazados, había en muchos casos que dar ordenanzas correspondientes a un tipo de edificación de una mayor categoría.

Estos han sido los motivos de la diversidad de Ordenanzas que se han aplicado al sector, y que a primera vista pudieran parecer quizá excesivas.

El detalle de las características de dichas Ordenanzas es el siguiente :

La Ordenanza núm. 5, que corresponde a la Normal de Ensanche, que consiente edificación colectiva de altura relacionada con el ancho de la calle, se ha aplicado al núcleo existente a la izquierda de la salida del Puente de Toledo, en donde ya se había establecido en un proyecto

ORDENANZA NUM. 12-A

Son de aplicación las condiciones de la Ordenanza número 12-A del Plan General de Ordenación, con las siguientes modificaciones :

CONDI-
CION 13
Construc-
ciones
en patio
de manzana

Se rigen por los artículos 120 al 125 de las Normas Generales, con una altura máxima de 4,00 m. sobre la rasante de la calle en el eje de la parcela para el apoyo de cubierta, y de 8,00 m. para la cumbrera de la misma.

En el caso del artículo 123 (utilización parcial del patio de manzana), el espacio libre posterior frente a la vivienda tendrá un mínimo de 9,00 m/2.

ORDENANZA NUM. 12-B

Son de aplicación las Condiciones de la Ordenanza número 12-B del Plan General de Ordenación, con las siguientes modificaciones :

CONDI-
CION 7
Superficie
máxima
construida.

En esta subzona, la edificación destinada a vivienda será sin patios de parcela (doble crujía), con una profundidad máxima de 12,00 m. y una separación mínima de 3,00 m. entre la línea de testero o fondo de esta edificación y el de la parcela.

CONDI-
CION 12
Cuerpos
salientes
posteriores

Se permite la construcción de cuerpos salientes posteriores cuando se cumplan las prescripciones siguientes:

a) La proporción entre la separación y el saliente (aislada o mancomunadamente) será de 2 : 3 como máximo.

b) Sólo podrán adosarse a un lindero lateral cuando haya convenio legalizado con el colindante para edificar en igual forma, dejando libre en otro caso un espacio mínimo de 2 metros cuando el colindante no pueda edificar en dicho lindero con arreglo a esta Ordenanza, y de 3 m. cuando pueda hacerlo.

c) La distancia máxima entre la línea de testero de todo cuerpo saliente y el testero de la parcela será de 3,00 m.

CONDI-
CION 13
Construc-
ciones
en patio
de manzana

En todos los casos que se establecen en la Condición 7.^a, el resto de la parcela, destinado a formar parte del patio de manzana, podrá edificarse en planta baja con arreglo a los artículos 120 al 125 de las Normas Generales, con una altura máxima de 4,00 m. sobre la rasante de la calle en el eje de la parcela para el apoyo de cubierta y de 8,00 m. para la cumbrera de la misma.

En el caso del artículo 123 (Utilización parcial del patio de manzana), el espacio libre posterior frente a la vivienda tendrá un mínimo de 9,00 m/2.

ORDENANZA NUM. 12-C

Son de aplicación las condiciones de la Ordenanza número 12-B anterior, salvo la condición 22 de uso industrial, que queda redactada en la siguiente forma :

Uso de industria: Se rige por el artículo 210 (categoría 2.^a) de las Normas Generales en todas sus situaciones, y por el artículo 211 (categoría 3.^a) en todas sus situaciones.

Para las vaquerías existentes se aplica la categoría 7.^a, si-

parcial anterior, existiendo varias edificaciones de este tipo.

En este mismo núcleo, pero a la izquierda del Puente, dado el carácter de la edificación existente, se le aplica la Ordenanza núm. 9, que corresponde a la tolerancia en el Ensanche, permitiendo alturas de piso más bajas para unificarlas con las del resto del sector.

A todo lo largo de la calle del General Ricardos y carretera de Fuenlabrada, así como en las transversales más importantes, se ha establecido la Ordenanza de carreteras (número 11), que permite la edificación colectiva hasta cinco plantas de altura.

Se aplica esta Ordenanza, en su subzona B, con carácter general, y únicamente en el primer trozo de General Ricardos, desde la plaza del Puente de Toledo hasta la plaza en que se inicia la nueva vía norte-sur, frente a la calle de los Comuneros de Castilla, se ha adoptado la aplicación de subzona A de esta Ordenanza. La diferencia fundamental entre estas subzonas es la mayor altura de pisos, y, por tanto, de cornisa, exigidos en la subzona A, y la mayor rigidez en la altura mínima consentida, que en la subzona A es la que corresponde a cuatro plantas y en la subzona B puede llegarse hasta el mínimo de tres plantas. La razón de esta variante es el deseo de dar a esta entrada importante del sector una mayor dignidad.

La Ordenanza núm. 12, que corresponde a la edificación baja subur-

tuación 6.^a. Vaquerías de 20 plazas como máximo, parcela mínima de 1.000 m/2., establo de 12,00 m/2. como mínimo por cabeza y corral mínimo de 500 m/2. No se permite el establecimiento de nuevas vaquerías.

ORDENANZA NUM. 13-B

Son de aplicación las Condiciones de la Ordenanza número 13-B del Plan General de Ordenación, con la siguiente modificación:

CONDICION 13
Construcciones en patio de manzana

Se podrá cubrir el patio de manzana para uso permitido, con una altura máxima de 4 m. sobre la rasante de la calle en el eje de la parcela para el apoyo de cubierta y de 8 m. para la cumbrera de la misma, siguiendo además lo establecido por los artículos 120, 121, 122 y 125 de las Normas Generales, es decir, cuando la utilización del patio de manzana sea total.

Estos casos deberán además estar previstos en el proyecto parcial correspondiente, y, en su defecto, necesitarán la aprobación de la Comisaría de Ordenación Urbana de Madrid y del Excmo. Ayuntamiento.

ORDENANZA NUM. 13-bis

EDIFICACIÓN DE ALTURA EN BLOQUES ABIERTOS

Rigen para esta Ordenanza las Condiciones establecidas en la número 13-A del Plan General de Ordenación, con las variaciones siguientes en las Condiciones 1, 5, 7, 12, 14, 17, 22, 23, 28, 32 y 35:

CONDICION 1
Tipo de ordenación

El tipo de ordenación corresponde a manzanas integradas por edificación alta con o sin patios interiores, rodeadas de jardín.

CONDICION 5
Altura mínima

Se rige por el artículo 109 de las Normas Generales en su grado cuarto (altura libre), excepto en las alineaciones recayentes a la nueva desviación de la carretera de Extremadura, cuya altura mínima será de 8,95 m. (tres plantas). Para la fijación de la altura en las plazas abiertas a esta carretera se tendrá en cuenta lo que se establece en las Condiciones estéticas que se fijan al final de estas Ordenanzas.

CONDICION 7
Proporción de superficie edificada

El aprovechamiento máximo de cada parcela será el 40 por 100 de la misma. Este aprovechamiento podrá llegar al 45 por 100 en caso de mancomunidad o unión de la edificación con una o más de las colindantes con unidad de composición.

Se consentirá también un aprovechamiento secundario del 10 por 100 con una sola planta para uso de garaje, que cumplirá las condiciones siguientes:

a) Podrá adosarse a cualquier lindero, separándose 3,00 metros de la edificación principal.

b) Podrá estar adosado o formando parte de la edificación principal.

c) Estar separado un mínimo de 5,00 m. de la línea de

bana de una a tres plantas, es la de aplicación más general para lo que pudiéramos llamar el relleno del sector, pues es la que se acopla perfectamente al tipo de edificación predominante. Se utilizan para su aplicación las dos subzonas A y B, y se crea una nueva subzona C. La subzona 12-A, de edificación de fondo, con patios interiores de parcela, se aplica al núcleo existente situado a la derecha de General Ricardos, pasada la calle de Comuneros de Castilla hasta el Barrio del Tercio y en el casco antiguo del pueblo, por ser éste el tipo de edificio que existe en ambos núcleos.

La subzona 12-B, de doble crujía, sin patios interiores, es la de aplicación más general, tanto para los núcleos existentes que ya tienen este tipo de edificación como para los de nuevo trazado que los enlazan. Únicamente a lo largo del camino viejo de Leganés, al sur de la carretera de Usera a Puerta Bonita, se ha introducido la variante de la subzona 12-C, para poder mantener dentro de Ordenanzas las vaquerías allí existentes, ya que en esta subzona se reglamenta la instalación de esta industria.

Para hacer resaltar y valorar la excelente situación de algunos núcleos situados en las proximidades de la plaza en que se cruzan la nueva desviación de la carretera de Extremadura al Puente de Praga, y la carretera de Usera a Puerta Bonita, que es la transversal este-oeste más importante del sector, así como los

fachada, pudiendo, no obstante, situarse en ella cuando ocupa como máximo una cuarta parte de su longitud.

d) La altura máxima será de 4,00 m. al alero o cornisa.

e) No dejará medianerías al descubierto o las decorará convenientemente en armonía con las fachadas.

CONDICION 12
Retranqueos

Los retranqueos mínimos que se establecen para la edificación son los siguientes:

Retranqueo a línea o líneas de fachada = 5,00 m.

Idem lindero lateral (salvo mancomunidad) = 6,00 m.

Idem id. posterior (salvo mancomunidad) = 8,50 m.

El retranqueo a línea de fachada queda suprimido en las alineaciones de las calles y plazas recayentes a la desviación de la carretera de Extremadura.

CONDICION 14

Se regirán por los artículos 127 en su primer grado y por los artículos 128, 129, 132 y 133 de las Normas Generales.

CONDICION 17
Entrantes, salientes y vuelos.

Se rigen por los artículos 140 al 143 de las Normas Generales, con la única variante de permitir arrancar desde el terreno los cuerpos de miradores.

CONDICION 22
Uso de industria.

Se rige por el artículo 209, categoría 1.^a de las Normas Generales, y por el artículo 210, en situación 3.^a, en los apartados 46 al 49 y el 53. El uso de locales existentes se rige por el artículo 229 de dichas Normas.

CONDICION 23
Uso de garajes.

Este uso se rige por el artículo 219 de las Normas Generales en situación 1.^a y 2.^a.

CONDICION 28
Uso público de espec-táculos.

Este uso se rige por el artículo 234 de las Normas Generales en la categoría 4.^a

CONDICION 32
Uso público deportivo.

Este uso se rige por el artículo 238 de las Normas Generales en las categorías 2.^a y 3.^a

Categoría 2.^a—Con libertad de emplazamiento.

Categoría 3.^a—En los espacios libres de manzana o incluidos en edificios de la 2.^a categoría.

CONDICION 35
Uso público militar.

Prohibido.

ORDENANZA NUM. 14-A

Se mantienen todas las condiciones de esta Ordenanza, con la siguiente observación:

CONDICION 12
Alineaciones interiores.

Se conservan los retranqueos indicados en esta condición sin más variación que la de exigir 15 m. de retranqueo en fachadas a todas las parcelas recayentes a la vía de circunvalación de poblados que pasa al suroeste del sector.

ORDENANZA NUM. 14-B. (Sin modificación.)

ORDENANZA NUM. 14-C.

Se conservan todas las normas establecidas para la 14-B, añadiendo en el uso industrial el correspondiente al artícu-

situados en el límite oeste de esta carretera y en las cercanías de la Plaza de Toros, se les ha aplicado la Ordenanza 13-B, que permite la construcción de bloques de vivienda colectiva hasta cinco plantas de altura.

Por el mismo motivo anterior de situación destacada se adopta la Ordenanza 13 bis de bloques abiertos, hasta cinco plantas, rodeados de jardín a las manzanas situadas a lo largo de la nueva desviación de la carretera de Extremadura, introduciendo además ciertas condiciones estéticas en las fachadas recayentes a la misma.

La Ordenanza núm. 14, que corresponde a viviendas unifamiliares en Ciudad Jardín, se aplica también en sus tres subzonas A, B y C.

La subzona 14-A, con tres plantas y media en parcelas de mayor tamaño, se ha adoptado para el núcleo ocupado por la actual Colonia de la Prensa, desarrollándolo al sur del sector hasta tomar contacto con la desviación de la carretera de Extremadura.

La subzona 14-B, con dos plantas y media en parcelas más pequeñas, se aplica a la actual Colonia del Porvenir y al núcleo situado al sur de la finca de Vista Alegre. Y la subzona 14-C, con tolerancia de vaquerías y las mismas características de volumen que la anterior, se ha adoptado para la zona de unión de las dos subzonas 14-A y 14-B, situadas al sur del sector, completando así

lo 215 de las Normas Generales en situación 3.^a, con lo que se autorizan las vaquerías hasta ocho cabezas de ganado.

ORDENANZA NUM. 15-A

Se conservan todas las normas establecidas en esta Ordenanza, excepto los retranqueos de fachada especificados en la condición 12, que se aumentan hasta 10 m. como mínimo en las parcelas que tengan su línea de fachada recayente a la actual carretera de Extremadura, y hasta 15 m. en las que recaigan a la vía de circunvalación de poblados, dejando el mismo retranqueo de 5 m. para las restantes calles.

ORDENANZA NUM. 16

Se hace la misma observación anterior para la condición 12, aumentando a 15 m. el retranqueo de fachada en las parcelas recayentes a la vía de circunvalación.

ORDENANZA NUM. 17. (Sin modificación.)

ORDENANZA NUM. 25

La condición 12 se modifica, estableciendo el retranqueo mínimo de 10 m. de la alineación de fachada a las parcelas que recaigan a la actual carretera de Extremadura: de 15 metros de la alineación de fachada a las que recaigan a la vía de circunvalación y de 50 m. del eje a las que recaen sobre la nueva desviación de la carretera de Extremadura al Puente de Praga.

ORDENANZA NUM. 27. (Sin modificación.)

ORDENANZA NUM. 29. (Sin modificación.)

Para la determinación de las condiciones estáticas se aplica en cada Ordenanza de las detalladas anteriormente el artículo 243 de las Normas Generales, en los grados siguientes:

Primer grado.—Composición estética rígida con arreglo al proyecto correspondiente en los lugares señalados con trazo negro seguido en el plano de ordenación estética adjunto a las Ordenanzas.

Segundo grado.—Composición estética sujeta a normas especiales, que se determinarán en cada caso en los lugares señalados en trazo negro, interrumpido en dicho plano de ordenación estética.

Tercer grado.—Libertad de composición en el resto, sin otra condición que la de no desvirtuar el ambiente que da carácter al núcleo actual que corresponde al pueblo de Carabanchel propiamente dicho.

una extensa zona de viviendas unifamiliares, que llega desde la carretera de Fuenlabrada hasta la nueva desviación de la carretera de Extremadura.

En el ángulo norte-oeste del antiguo término municipal está situada una pequeña zona que corresponde al núcleo del Campamento, y que está casi completamente libre de edificación. Dada la buena situación de esta zona y su cercanía a la Casa de Campo, se ha adoptado para ella la Ordenanza núm. 15-A de Parque Urbanizado, con hoteles de vivienda unifamiliar de una mayor categoría.

En las proximidades del casco antiguo del pueblo están enclavados el Reformatorio de Santa Rita, la finca de Vista Alegre y varios conventos, que por su extensión y la masa de arbolado que en ello existe conviene darles una Ordenanza que mantuviese sus condiciones actuales, adoptando, por tanto, para todas estas fincas la Ordenanza núm. 16, de zonas verdes privadas con edificación restringida.

A los núcleos que actualmente tenían un cierto desarrollo industrial se los ha delimitado, ampliándolos y aplicándoles la Ordenanza núm. 17, correspondiente a núcleos industriales.

Las zonas exteriores al perímetro urbanizado se han zonificado de acuerdo con las Ordenanzas que para ellas están asignadas en el Plan General de Ordenación Urbana de Madrid y sus alrededores.



ORDENACION DE LA PLAZA DE LA MONCLOA

Por Manuel Muñoz Monasterio, Arquitecto.

Aprovechando los terrenos que ocupaba la antigua Cárcel Modelo y los que formaban la llamada plaza de la Moncloa, se ha proyectado una nueva plaza, presidida por el Ministerio del Aire, y un complemento de construcciones que permita dar a la misma la proporción adecuada y el marco conveniente al nuevo edificio.

El problema que plantea la ordenación de la nueva

plaza presenta cuatro aspectos: primero, la de determinar el emplazamiento del Ministerio del Aire, de tal forma que, presidiendo la plaza por su fachada principal, diera lugar a una lateral que quedara perfectamente visible desde las cercanías, incorporándose de esta manera la ordenación general panorámica de la ciudad en este lugar tan destacado de Madrid, que supone el

ángulo que forma el Paseo de Rosales con el de Moret y su continuación por Isaac Peral.

En segundo lugar, plantea el problema del acceso de la carretera de La Coruña, que presentaba primitivamente una amplia curva y contracurva, con suave pendiente, incorporándose al antiguo trazado de la calle de la Princesa, y que se ha resuelto de manera totalmente

diferente, para lograr la máxima eficacia y dignificación de esta tan importante vía.

En tercer lugar, el problema de enmarcar la plaza dándole la proporción adecuada, incorporándola totalmente al acceso rectificado y acompañarla con un grupo de edificaciones de pantalla que ofrezcan al Ministerio el debido marco y oculten las edificaciones que, de una

manera desordenada y arbitraria, dan hoy fachada a la actual plaza de la Moncloa.

Por último, un punto importantísimo en la ordenación de este acceso es la de fijar el emplazamiento del Arco de la Victoria en forma que quede divisado tanto desde la vía como desde la propia plaza de la Moncloa, rodeándole a su vez de unas amplias explanadas, con escalinatas y jardines, como corresponde a monumento de tan destacado simbolismo.

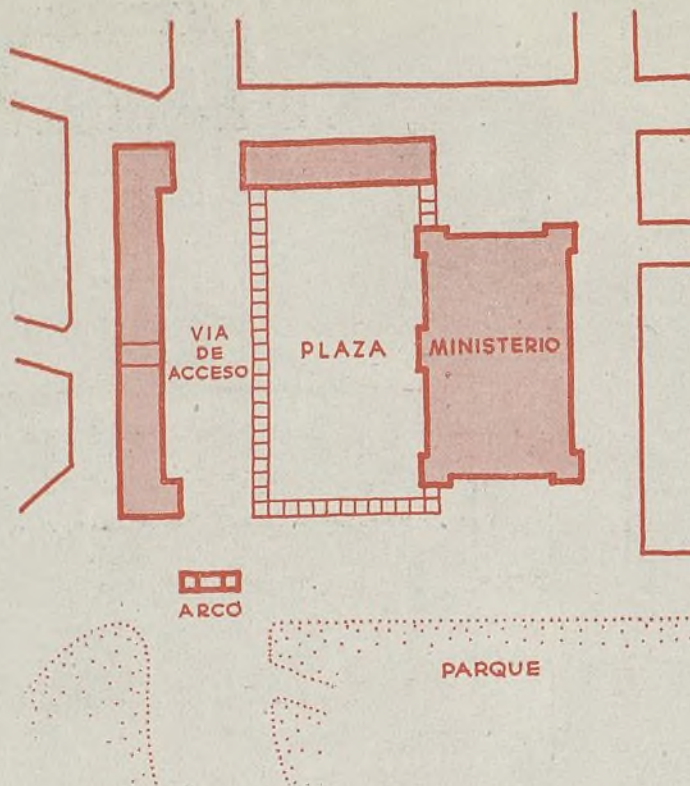
Tres soluciones, en realidad, se tantearon hasta llegar a la que se ha adoptado como definitiva.

La primera pudiera haber consistido en crear el nuevo acceso en prolongación del eje de la calle de la Princesa y, con arquería lateral, separarlo de la plaza que hubiera quedado desplazada a un lado y presidida por el nuevo Ministerio, es decir, una solución similar, urbanísticamente, a la de los Nuevos Ministerios, que presentando algunas ventajas, tiene, sin embargo, el inconveniente de su mayor carestía, con inclusión del pórtico de aislamiento y el de no quedar el edificio visible desde la vía de penetración, como ocurre con los nuevos Ministerios (esquema núm. 1.)

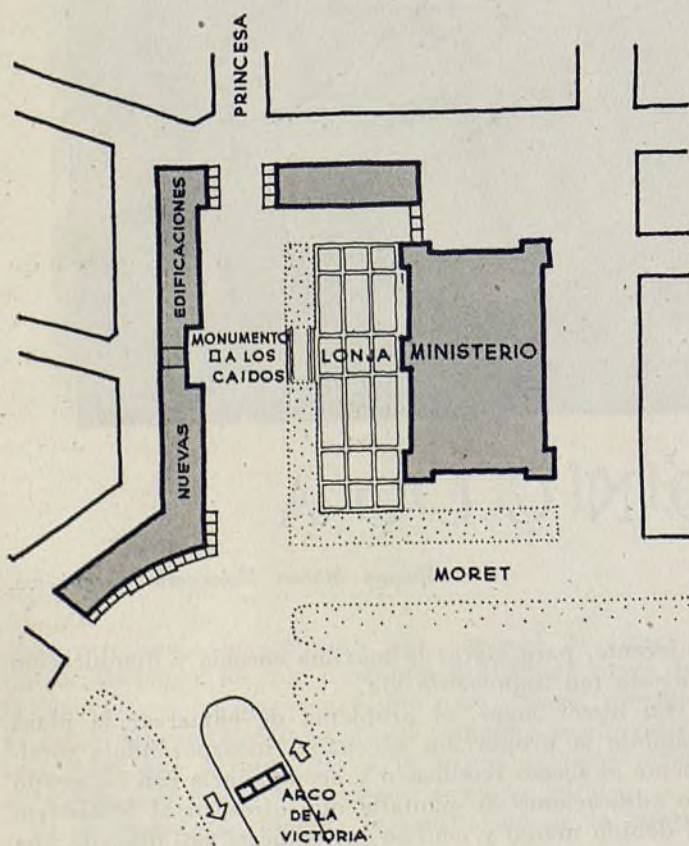
La segunda solución consistía en crear la plaza incorporada a la prolongación de la calle de la Princesa, situar el Arco en contacto con la misma y componer el edificio del Ministerio del Aire acompañado de cuerpos laterales que lo encuadren. (Esquema núm. 2.)

Esta solución presentaba el inconveniente de que el Arco quedaba demasiado incorporado al elemento urbano, lo que hubiera creado un problema de difícil com-

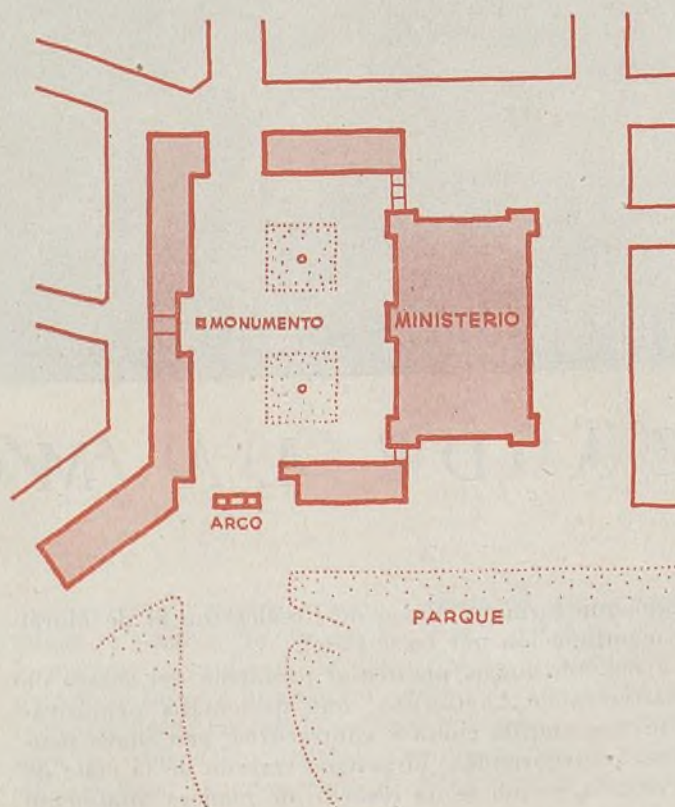
ESQUEMA I

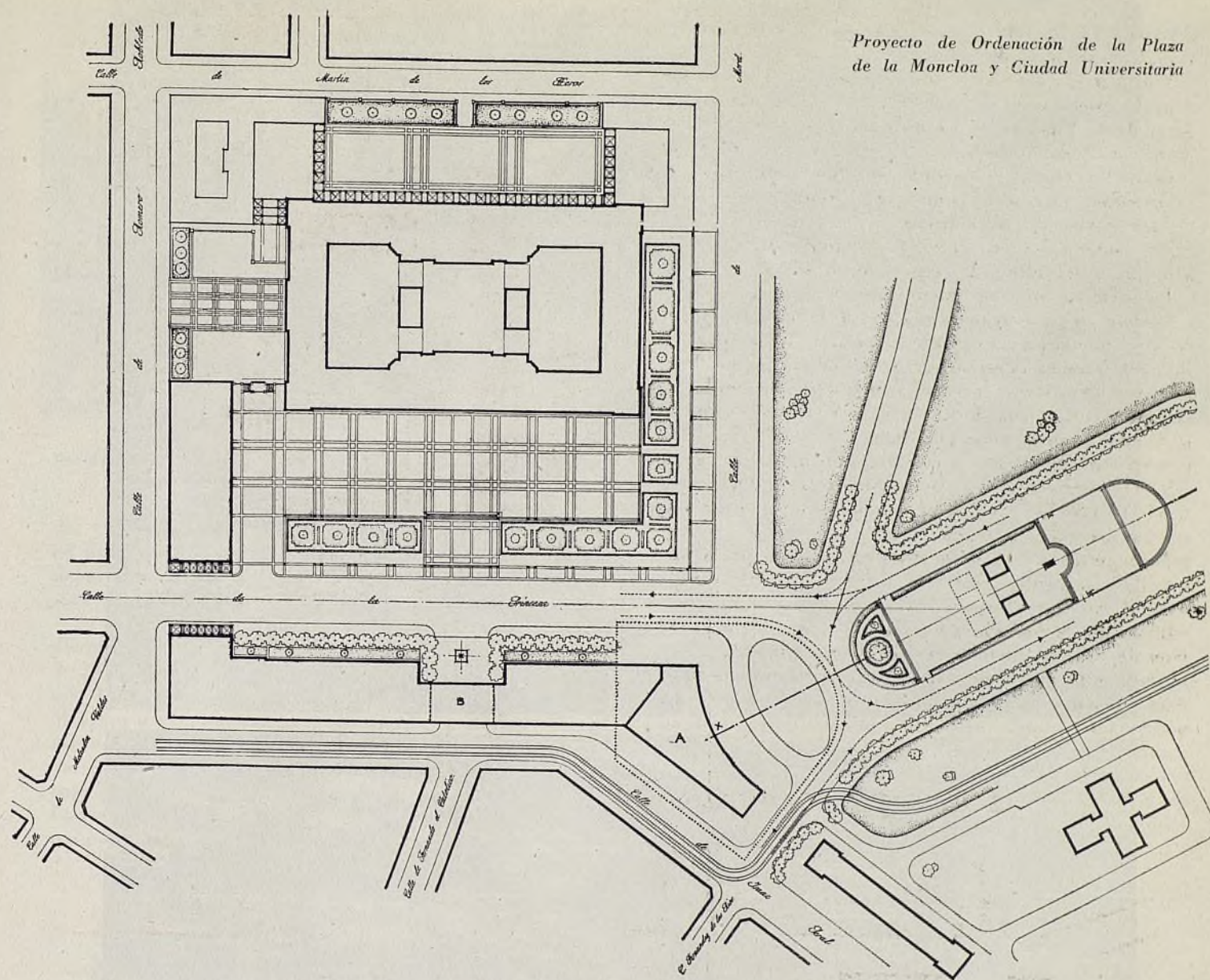


SOLUCIÓN ADOPTADA



ESQUEMA II





posición, dando lugar a una plaza demasiado cerrada, que restaba al edificio del Ministerio del Aire su valoración paisajística.

La solución adoptada presenta todas las ventajas posibles, pues, por una parte, el edificio queda valorizado en todas sus fachadas y convenientemente aislado del resto de las edificaciones.

Quedando incorporada la vía de acceso (prolongación en línea recta de la calle de la Princesa) a la propia plaza, ésta es contemplada en todo su conjunto en el recorrido de la misma.

Por otra parte, el acompañamiento de las edificaciones de pantalla permite dar a la plaza la proporción conveniente, que no debe ser exagerada, teniendo en cuenta que es abierta en uno de sus frentes, que el edificio del propio Ministerio destacará en volumen dentro de un marco más limitado y, en tercer lugar, las edificaciones permitirán organizar unas fachadas ordenadas.

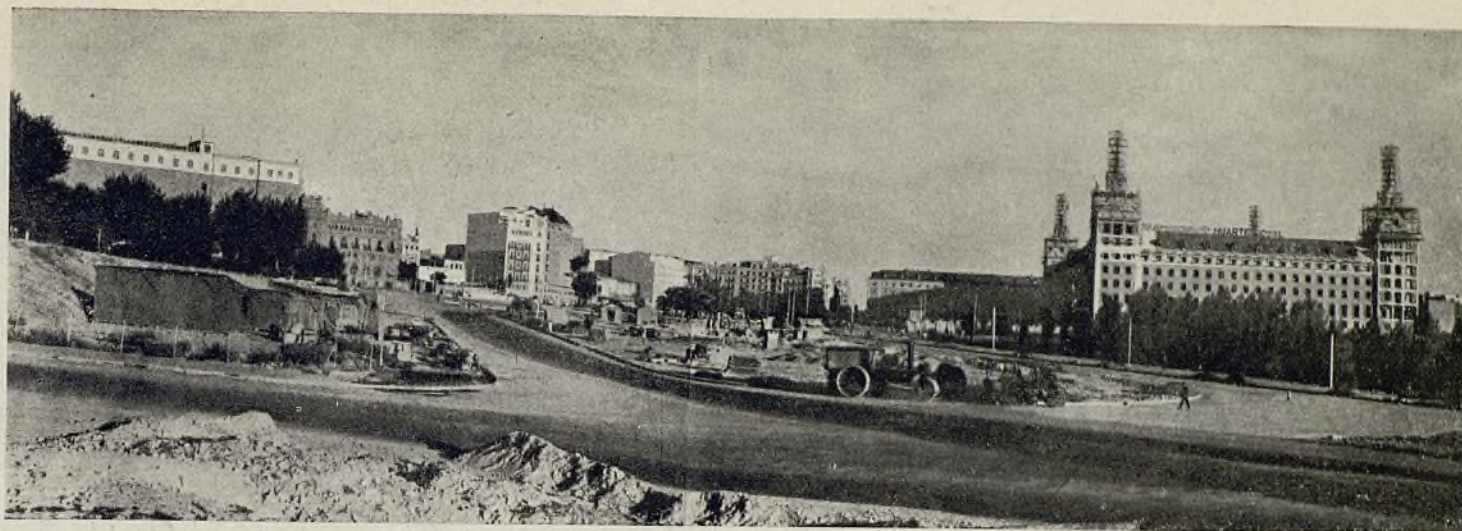
Estas edificaciones, por otra parte, permiten su continuación por la calle de Moret, dando lugar a una fa-

chada curvilínea cuyo eje es exactamente la prolongación del acceso de la carretera de La Coruña, formando de esta manera el fondo del Arco de la Victoria, por lo cual es importantísimo componer sus fachadas en forma muy especial.

Refiriéndonos concretamente a la ordenación del acceso en cuanto a composición y circulaciones, se ha rectificado totalmente en su último tramo, desdoblándolo en dos calzadas de única dirección, entre las que se delimita el gran espacio destinado al Monumento y sus zonas de jardinería y escalinatas. Tiene esto la ventaja de que el acceso queda incorporado, tanto para entrada como para salida de la ciudad, a tres vías fundamentalísimas: por una parte, a la prolongación de Cea Bermúdez, que, atravesando terrenos de la Ciudad Universitaria y pasando bajo el puente destinado a los tranvías, se incorpora al acceso de La Coruña. Por otra, la calle de Fernández de los Ríos, una de las vías principales del barrio de Vallehermoso, queda igualmente incorporada a la carretera de La Coruña, a su entrada y sali-



Fotografías aéreas del nuevo Ministerio del Aire, en construcción.



Estado actual del acceso a Madrid por la plaza de la Moncloa.

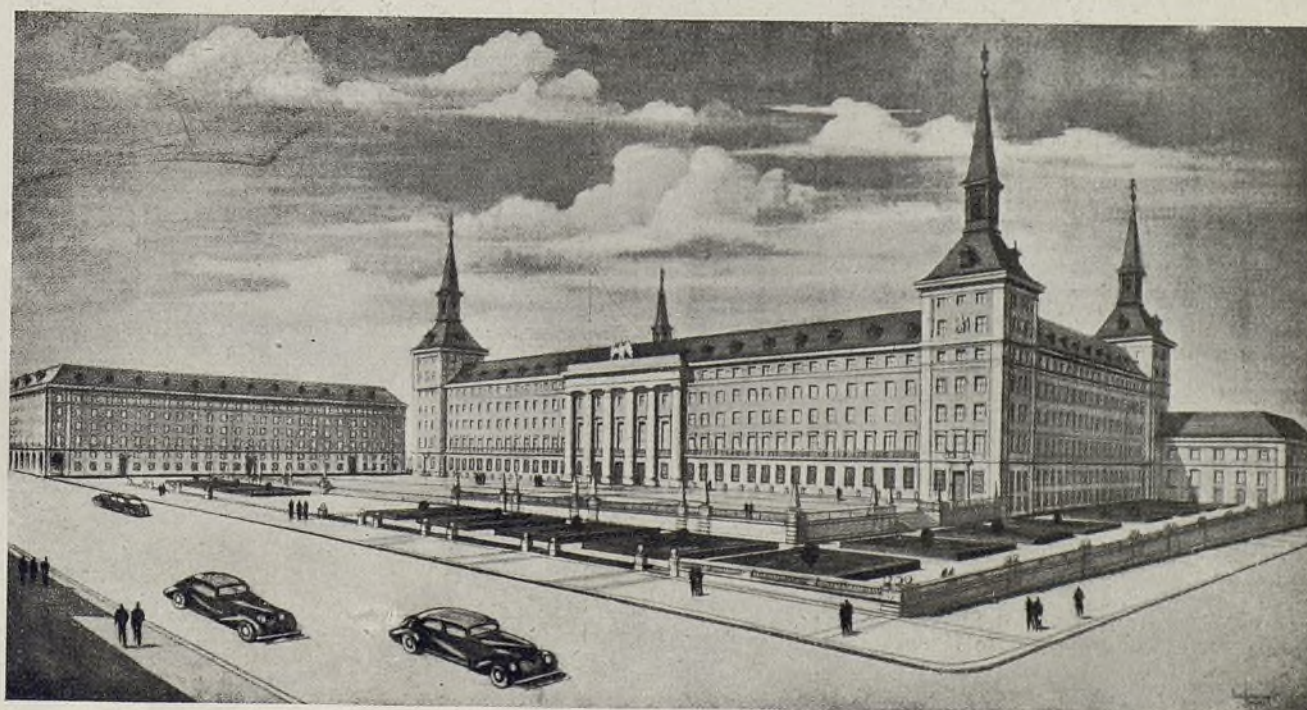
da, y, por último, la calle de la Princesa, prolongada en línea recta. De esta forma se logra una descongestión del tráfico de esta última vía, ya que, lógicamente, éste se desdobra por las otras dos referidas.

Se subdivide el suelo de la plaza en tres zonas, con distintos niveles, la primera la forma la propia calzada de la calle de la Princesa, con sus aceras correspondientes. La zona intermedia, acompañando el edificio del Ministerio y enmarcando la Lonja que se forma ante el mismo, se compone a base de jardines bajos que, hermoseando el conjunto, permiten a su vez el aislamiento conveniente entre la vía de penetración y la expresada Lonja, proyectada a base de cadenas enlosadas y entrepaños enarenados tipo escurialense.

Las fachadas de todas las edificaciones presentan su cornisa a la misma altura, cubiertas de pizarra y de ladrillo, compuestas dentro de la máxima sencillez con carácter moderno, pero dentro de una ordenación muy severa, para valorizar la fachada principal del Ministerio.

Con esta disposición se ha conseguido la ordenación de uno de los conjuntos urbanos de mayor interés para la capital, constituyéndose un marco digno del acceso y una incorporación del mismo al conjunto panorámico que desde gran distancia se ofrece en esta destacada vía de penetración, la de mayor tráfico de la ciudad, por ser la que enlaza la misma con la mayor parte de los poblados de la Sierra de Guadarrama.

Perspectiva del Ministerio del Aire.



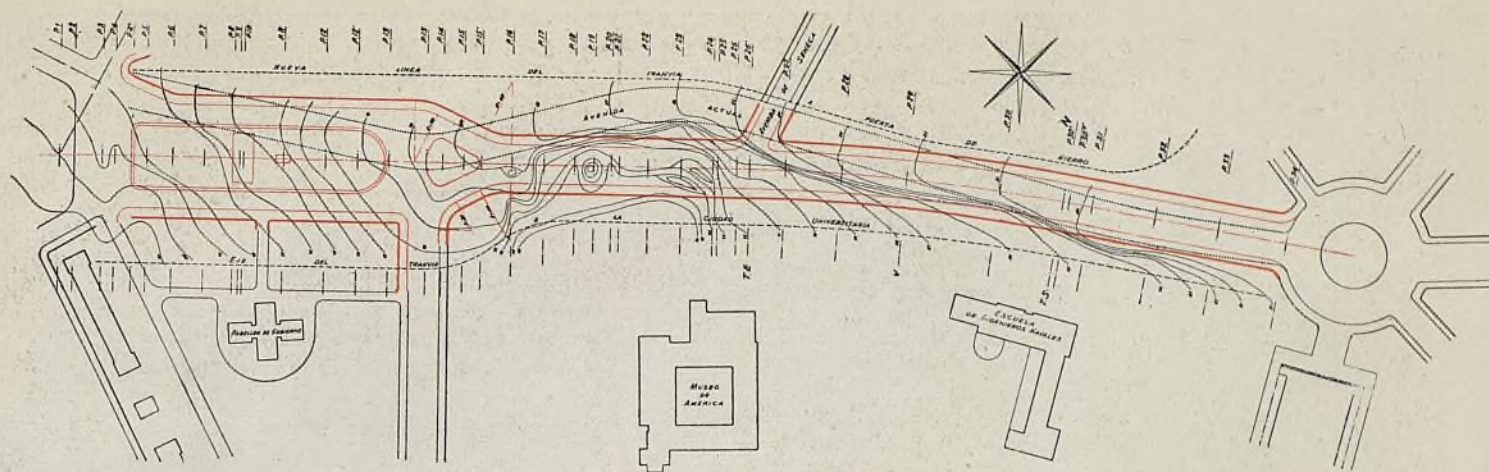


Vista desde el Hospital Clínico hacia la calle Cean Bermúdez. En primer término, los efectos de las voladuras subterráneas.

Año 1939

Año 1949





Plano del trazado rectificado del acceso a la plaza de Moncloa, de rojo y trazo continuo. De puntos se indica el trazado primitivo.

Con esta rectificación se logra una avenida más importante que proporciona la debida perspectiva a la estatua y arco de triunfo.



Modelo en escayola del arco de triunfo y estatua ecuestre del Generalísimo Franco, Caudillo de España, cuya construcción ya se ha empezado.

El proyecto ha sido redactado por la Oficina de la Ciudad Universitaria, que dirige el arquitecto Modesto López Otero.



Antigua iglesia del Espíritu Santo de clérigos menores, con la fachada que se hizo a la Plaza de las Cortes (antes plazuela del Duque de Medinaceli) para la instalación provisional de las Cortes, antes de que se edificase el actual palacio del Congreso, sito en este mismo lugar.

DEL MADRID ANTIGUO

EL CONVENTO DEL ESPIRITU SANTO

En el mes de mayo del año 1834 decretó la Reina Gobernadora la reunión de Cortes del Reino en la villa de Madrid, y no habiendo local a propósito para ello, se habilitó en poco tiempo la iglesia y convento que había sido de los padres del Espíritu Santo.

Los religiosos de este convento, con su primitiva fundación en la calle del Caballero de Gracia, se trasladaron después a la casa de la Carrera de San Jerónimo. Un violento incendio ocurrido en 1823, en el acto mismo de leer el sacerdote el último Evangelio de la Misa, produjo en el convento graves deterioros, y como resultado quedó inhabitable y los religiosos abandonaron el edificio.

Como decimos, al cabo de once años, en 1834, tuvo que habilitarse para la reunión de las Cortes generales, y a tal efecto se cerró la iglesia desde la cornisa con

una bóveda. También se construyó un ingreso por la Carrera de San Jerónimo, decorado con grandes columnas del orden de Pesto, según el gusto del tiempo. A este ingreso corresponde el grabado de la época que reproducimos.

Continuó celebrando sus sesiones en este convento el Congreso de los Diputados hasta principios de mayo de 1841, en que por ruina de gran parte de la obra decidió el Gobierno trasladarlo al teatro de Oriente, donde continuó hasta que quedó terminado el edificio de nueva planta, que ganó en concurso entre catorce proyectos el arquitecto Narciso Pascual y Colomer.

En la plazoleta está la estatua de Miguel de Cervantes, mandada construir por el rey Fernando VII a su escultor de cámara Antonio Solá.



COMISION DE URBANISMO DE MADRID

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

MES DE ABRIL

Sesión celebrada el día 6

126. Aprobar el acta de la sesión anterior, celebrada el día 23 de marzo último.
127. Considerar de interés la construcción de las viviendas proyectadas por D. Juan Castro Vizcaíno en la calle de Méndez Alvaro, y ante la imposibilidad de su edificación en los terrenos citados, estudiar la posibilidad de permutar dichos terrenos por otros en que pueda llevarse a cabo el proyecto.

128. Comunicar a D. Sabino Manuel Rementería que no puede concederse la autorización para establecimiento de bar o restaurante en el solar situado en la carretera de La Coruña, y solamente se autoriza la vivienda, que deberá ser emplazada a la distancia del eje de la carretera que fije la Jefatura de Obras Públicas.
129. Tomar en consideración la supresión de la calle de Félix de la Torre, en Ciudad Lineal, y someterla a exposición pública por término reglamentario.
130. Desestimar la petición de los Sres. Ruiz Villar solicitando autorización para edificar bloques de viviendas en el Sector de la Avenida del Generalísimo.

131. Autorizar a D. Enrique Rambal García para terminar las naves de carácter industrial sitas en la calle de Bugallal (Canillejas).
 132. Autorizar a D.^a Hermenegilda Muñoz Gómez para construir una pequeña nave en la finca sita en la calle de Juan Navarro, núm. 9 (Vallecas).
 133. Autorizar a D. Donato Larena Mérida para construir un edificio de dos plantas para almacén y vivienda en la calle de Valdeñarros, núm. 49.
 134. Autorizar a D. Aniceto Moreno Ayuso para construir vivienda y nave posterior en la calle de Ibáñez de Bilbao, núm. 49.
 135. Paralizar las obras que se realizan en la calle de Bugallal, c/v a Posterior Oriental (Canillejas), hasta que se resuelva el proyecto de adaptación en estudio.
 136. Imponer una multa de quinientas pesetas a D. Juan Gómez, por obras abusivas realizadas en la calle de Miguel Yuste, c/v a Albasanz (Canillejas).
 137. Imponer una multa de diez mil pesetas y la prohibición absoluta de utilizar el local como vaquería a D. Santos del Bosque, por obras abusivas realizadas en la calle de España, núm. 11 (Canillejas).
 138. Reiterar al propietario de las obras realizadas en el Camino de la Quinta, núm. 2 (Canillejas), la comunicación cursada anteriormente, y en el caso de que en el plazo de un mes no se haya obtenido contestación, aplicarle la sanción correspondiente.
 139. Adjudicar las obras de construcción de viviendas en el Sector Norte de La Ventilla por un presupuesto de 6.266.415,94 pesetas a Construcciones C. T. M.
 140. Dejar sobre la mesa para estudio el proyecto de Ordenanzas de la Edificación remitido por el Ayuntamiento de Madrid.
 141. Dar traslado a la Obra Sindical del Hogar de la valoración efectuada por la Dirección Técnica de las manzanas situadas en los Sectores de la Quintana y el Calero, que ha sido aprobada por la Comisión.
 142. Que por la Dirección Técnica se redacte un informe exponiendo la necesidad de que la Comisión conozca un Plan de Transportes redactado por el Ayuntamiento de Madrid.
 143. Dejar sobre la mesa el expediente relativo al cerramiento con aprovechamiento comercial del Campo de Deportes del Colegio Calasancio, en Conde Peñalver, 51.
 144. Constituir una ponencia bajo la presidencia del señor Comisario General con los Sres. Santos, Bringas, Blien y Bidagor, que redacte un plan de ordenación de la manzana sita en el Paseo del Prado, donde la Delegación Nacional de Sindicatos proyecta la construcción del edificio de los Sindicatos.
 145. Contestar la consulta formulada por el Sr. Director General de Radiodifusión informando que no existe inconveniente alguno para la construcción del edificio proyectado en la manzana limitada por las calles de Ríos Rosas, Zurbano, Modesto Lafuente y Espronceda.
 146. Tomar en consideración el proyecto modificado de urbanización del Sector comprendido entre el Camino Alto de San Isidro y la Canalización del Manzanares, para su estudio por la Dirección Técnica en colaboración con los técnicos de la Junta de Canalización del Manzanares.
 147. Dejar sobre la mesa para estudio el proyecto de nueva Estación Madrid-Mercados formulado por la Renfe.
- Sesión celebrada el día 27*
148. Aprobar el acta de la sesión anterior.
 149. Desestimar la petición formulada por D. Pedro Irigoyen del Castillo solicitando la rectificación de alineaciones del Plan General para la prolongación de la calle del Pilar de Zaragoza.
 150. Contestar la petición formulada por La Elipa Inmobiliaria, S. A., expresando que debe previamente formalizar la escritura de cesión de los terrenos en favor de la Comisión de Urbanismo, conforme está acordado, y después se adoptará el acuerdo que proceda sobre el aprovechamiento temporal de la edificación que solicita.
 151. Que por la Dirección Técnica se estudien las condiciones económicas en que podría llevarse a cabo la expropiación de los terrenos propiedad de D. Vicente Hernández Espliguero.
 152. Autorizar a D. Florencio Arana Angulo para realizar obras de ampliación del edificio sito en la calle de Venancio Martín, núm. 1 (Vallecas), propiedad de D.^a Juliana de la Torre.
 153. Autorizar a D. Juan Rodríguez García para construir nave y vivienda en el solar número 16 de la calle de Carlos Hernández (Vicálvaro).
 154. Autorizar a D. Fausto Lobato para construir una nave en la finca sita en la calle de González Soto, núm. 25.

155. Que por la Dirección Técnica se formule una propuesta sobre la gravedad de la infracción cometida en la calle de José de Blas, finca propiedad del Sr. Agudo Sanz, y si procede o no la demolición de lo construido.
156. Dejar sobre la mesa para su estudio el expediente relativo al ensanchamiento de la calle de Jorge Juan en el trozo comprendido entre las de Mái-quez y Dr. Esquerdo para construcción de la Fábrica de la Moneda y Timbre.
157. Informar favorablemente las propuestas de anexión de los términos municipales de Canillas, Canillejas, Barajas y Hortaleza al Ayuntamiento de Madrid.
158. Solicitar del Ayuntamiento de Madrid la remisión del esquema gráfico que haya servido de base para el señalamiento del volumen del edificio «España», que construye la Compañía Inmobiliaria Metropolitana en la Plaza de España, con la consiguiente explicación justificativa del volumen autorizado.
159. Aprobar la propuesta formulada por la Dirección Técnica para la adjudicación de nuevas viviendas a las familias que han sido objeto de expropiación, dejando para resolución de la Comisión en cada caso la adjudicación de dichas viviendas en casos especiales.
160. Adjudicar las obras de movimiento de tierras y alcantarillado de la Zona industrial de Canillejas en su primera fase a la casa Huarte y Cía.
161. Aprobar el proyecto de urbanización del sector comprendido entre el Camino Alto de San Isidro y la Canalización del Manzanares, incluso las rasantas y alineaciones que contiene, con excepción de la manzana que tiene su fachada a la Avenida del Manzanares, que será estudiada nuevamente.
162. Aprobar las condiciones remitidas por el Ayuntamiento de Madrid para la edificación de la manzana comprendida entre el Paseo del Prado y calles de Lope de Vega, Huertas y Jesús, y en cuanto al proyecto de alineaciones y de nueva calle de unión de las de Lope de Vega y Huertas, que se tramite como una rectificación del Plan, sometiéndolo a información pública.
163. Aprobar las condiciones propuestas por la Dirección Técnica para la subasta de las cuatro manzanas C. D. E. y G. del Sector NE. de Cuatro Caminos con la división de las parcelas que se detallan, precios señalados y condiciones técnicas de edificación. Que por la Dirección Técnica se redacte el proyecto de integración de fincas expropiadas y su parcelación al objeto de verificar su inscripción; que por la Sección Administrativa se redacten los pliegos de condiciones económico-administrativas que han de regir en la subasta

pública; solicitar del Excmo. Sr. Ministro de la Gobernación la correspondiente autorización para celebrar las expresadas subastas, y facultar al señor Comisario-Presidente para publicar la convocatoria o convocatorias separadas en la forma y fecha que considere más convenientes.

164. Aprobar los proyectos de urbanización parcial del Sector de La Concepción y de expropiaciones correspondientes, después de su exposición pública, sin que se haya formulado reclamación alguna, que serán ejecutados por administración y destajos parciales, y recabar la autorización para la expropiación forzosa de urgencia, conforme a la Ley de 7 de octubre de 1939.
165. Dejar sobre la mesa el proyecto de Estación Madrid-Mercados, redactado por la Renfe.
166. Dejar sobre la mesa el proyecto de nuevas Ordenanzas de Edificación redactadas por el Ayuntamiento de Madrid.
167. Dejar sobre la mesa el proyecto de cerramiento con aprovechamiento comercial del Campo de Deportes del Colegio Calasancio, en la calle de Conde de Peñalver, 51.

MES DE MAYO

Sesión celebrada el día 20

169. Aprobar el acta de la sesión anterior, celebrada el día 27 de abril.
170. Ratificar el acuerdo adoptado en 20 de febrero de 1946 relativo a la finca sita en el Paseo de Rosales, núm. 12, a petición de D. Enrique d'Errico Rambaud.
171. Aprobar la nueva ordenación de la manzana situada entre las calles de Encarnación González y Ramón y Cajal (Vallecas), en la que se suprime una pequeña zona verde, a petición de la Comunidad de Siervas de Jesús.
172. Comunicar al Ministerio de Marina que la aprobación definitiva de la rectificación que supone la supresión de la calle de Félix de la Torre que ha solicitado, queda condicionada a la adquisición por su parte de la superficie correspondiente a ésta.
173. Dejar sobre la mesa para estudio el expediente relativo a las obras realizadas en la calle de la Concepción, núm. 9 (Pozuelo de Alarcón).
174. Desestimar la petición formulada por D. Federico Oscar Stein solicitando autorización para construir tres hoteles en terrenos situados en La Zarzuela, término de Aravaca.
175. Aceptar en principio la permuta de un solar situado

- en las inmediaciones de la calle del Olvido y Juan José García, barrio de Usera, término de Villaverde, propiedad de la Comisión de Urbanismo, por otro propiedad de la Dirección General de Arquitectura, situado entre las calles de Jesús del Gran Poder y San Antonio de Padua, a cuyo efecto se procederá por la Dirección Técnica a su valoración y se solicitará la correspondiente autorización del Sr. Ministro de la Gobernación.
176. Quedar enterada del proyecto de construcción de un bloque de viviendas en el barrio de Usera (Villaverde), destinado a alojar a los actuales moradores de las viviendas insalubres y semiderruidas que se han de demoler en virtud del nuevo trazado de la carretera de Madrid a Cádiz.
 177. Someter a información pública por término de quince días la variación de Ordenanza núm. 17 (Edificación en núcleos industriales) por la número 20 (Edificación en zona industrial de transición), en el proyecto de ordenación del nuevo acceso de la carretera de Andalucía a petición de D. Javier Silvela Tordesillas y D. Vicente Eced Eced.
 178. Manifestar al Ayuntamiento la necesidad de que se remita por «Construcciones e Inmuebles, S. A.» un nuevo proyecto del edificio en construcción en la calle de la Montera, núms. 25 y 27, conforme a las condiciones establecidas en anteriores acuerdos de la Comisión.
 179. Quedar enterada del resultado de las inspecciones de obras realizadas en los términos de Canillejas y Pozuelo, durante el mes de abril.
 180. Imponer una multa de mil pesetas y la pérdida del derecho de indemnización alguna por las obras realizadas sin licencia en caso de expropiación de la finca sita en la calle de José de Blas, propiedad de D. Arturo Agudo.
 181. Quedar enterada de que por el Sr. Ministro de la Gobernación ha sido aprobado el proyecto de urbanización parcial del Sector Norte de La Ventilla por la cifra total de 1.482.475,75 pesetas.
 182. Quedar enterada de que por el Sr. Ministro de la Gobernación ha sido aprobada la autorización para el gasto de levantamiento taquimétrico entre la carretera de Ajalvir a Vicálvaro, camino de la Presa y Río Jarama, en el Sector de Barajas, por un importe de 18.576 pesetas.
 183. Quedar enterada de que por el Sr. Ministro de la Gobernación ha sido aprobada la autorización para el gasto de levantamiento de planos taquimétricos en el Sector de Barajas, zona comprendida entre la carretera de Ajalvir a Vicálvaro, Madrid a Francia por Barcelona y el Camino de Rejas, por un importe de 47.016 pesetas.
 184. Dejar sobre la mesa hasta la próxima sesión el proyecto de Ordenanzas de la Edificación presentado por el Ayuntamiento de Madrid.
 185. Dejar sobre la mesa el expediente relativo al ensanche de la calle de Jorge Juan con motivo de la construcción de la nueva Fábrica de Moneda y Timbre.
 186. Rogar al Excmo. Sr. Subsecretario de Obras Públicas que remita para conocimiento de la Comisión el plan de obras respecto del proyecto de Estación Madrid-Mercados, redactado por la Renfe y remitido por el Consejo de Canalización del Manzanares.
 187. Dejar sobre la mesa para su estudio el expediente relativo al proyecto de cerramiento comercial del campo de deportes del Colegio Calasancio, en Conde de Peñalver, núm. 51.
- Sesión celebrada el día 25*
188. Aprobar el acta de la sesión anterior.
 189. Desestimar la petición formulada por el Colegio Calasancio solicitando autorización para realizar el cerramiento del campo de deportes con aprovechamiento comercial en las calles de Conde de Peñalver, Lista y Hermanos Miralles, estimando que no ha lugar a modificación del Plan General de Ordenación Urbana.
 190. Aceptar el proyecto de Ordenanzas de Edificación formulado por el Ayuntamiento de Madrid con las modificaciones acordadas por la Comisión y que se informe en tal sentido al Ministro de la Gobernación, elevándolo para su aprobación, a cuyo efecto se redactarán por la Dirección Técnica con su texto definitivo los artículos que han sido objeto de modificación.

MES DE JUNIO

Sesión celebrada el día 14

191. Aprobar el acta de la sesión anterior, celebrada el día 25 de mayo último.
192. Desestimar la petición formulada por D. Miguel Montoro, D. Arturo Agudo y otros propietarios de la barriada de San Blas (Canillejas), solicitando quede sin efecto la calificación de zona verde que corresponde a dicha barriada.
193. Desestimar la petición formulada por D. Fernando Funes Ruiz y D. Ovidio Blanco solicitando se les autorice a edificar en terrenos situados en las proximidades del Arroyo Abroñigal (barrio de San Pascual).

194. Significar a la Jefatura de Construcción de Ferrocarriles el perjuicio que se origina a los vecinos de Villaverde con la supresión de la actual carretera de acceso a Villaverde Alto con motivo de las obras de construcción de un ramal de ferrocarril e indicando la conveniencia de construir un paso inferior que atravesase dicho ferrocarril en este punto para paso de peatones y vehículos pequeños.
195. Autorizar a D. Francisco Panadero para construir una casa de una planta en la calle Nueva, del Puente de Vallecas.
196. Autorizar a «Oxígeno Industrial, S. A.» la reforma de una nave y ampliación de otra, y la construcción de un edificio en la esquina de Narciso Serra con Cabanelles con arreglo a las condiciones que se expresan, previa presentación de los planos correspondientes; requerir a dicha Sociedad para que presente un plan de nuevas instalaciones y traslado a ellas de su fábrica actual, y comunicar dichos acuerdos a la Jefatura de Obras Públicas de Madrid.
197. Autorizar a D. Juan García Gómez para construir unas edificaciones destinadas a viviendas bonificables y naves industriales en terrenos de su propiedad situados en el kilómetro 6 de la carretera de Madrid a Castellón, con las condiciones que se expresan.
198. Autorizar a D. José A. Carrión para construir una escuela-hogar en la finca sita en la calle del General Sanjurjo, núm. 11 (Vallecas).
199. Autorizar a D. Matías Jiménez Martínez para construir un edificio de una planta en la calle de San Jorge, c/v a Maese Nicolás (Vallecas).
200. Autorizar a D. José García González para construir un edificio para viviendas y nave industrial en planta baja en la calle de Martínez Campos, c/v a Merelles (Vallecas).
201. Autorizar a D. Francisco Peláez Escudero, Consejero-Delegado de «Saconia, S. A.», para construir un bloque de 100 viviendas bonificables en la calle Posterior Oriental de Canillejas, limitando el número de tres plantas.
203. Dejar sobre la mesa para conocimiento de la Comisión el balance correspondiente al primer trimestre del actual ejercicio económico.
204. Quedar enterada de que la subasta que debía celebrarse el día 20 de mayo último de la manzana B del Sector NE. de Cuatro Caminos no se llevó a efecto por falta de licitadores.
205. Quedar enterada de que por el Sr. Ministro de la Gobernación ha sido aprobado el proyecto de construcción (número 28) del sexto bloque de viviendas en el suburbio de La Ventilla, con un presupuesto total de 2.414.200,20 pesetas.
206. Tomar en consideración el proyecto de construcción de una vía de enlace entre el Sector NE. de Cuatro Caminos y la Avenida del Generalísimo y su Exposición al público durante quince días hábiles.
207. Aprobar las valoraciones de las parcelas de terreno que han de ser objeto de permuta entre la Comisión de Urbanismo y D.^a Concepción y D.^a Iluminada Jiménez Gallego y D. Juan Valero Ramírez con motivo de las obras de acceso por el Puente de Praga, y solicitar del Excmo. Sr. Ministro de la Gobernación la autorización correspondiente para llevarlas a cabo, otorgando las escrituras necesarias.
208. Aceptar la oferta de terrenos formulada por la Compañía de Seguros «La Mundial, S. A.», situados al Este de la prolongación del paseo del Dr. Esquerdo, a cuyo efecto se procederá al estudio de las condiciones que hayan de establecerse.
209. Aprobar el proyecto de ordenación del término municipal de Carabanchel Bajo, resolviendo las reclamaciones presentadas de conformidad con las propuestas de la Dirección Técnica y someterlo a la definitiva aprobación del Ministerio de la Gobernación.
210. Autorizar al Sr. Comisario-Presidente para que se ponga al habla con los Alcaldes de Canillejas y Vallecas para adoptar las medidas necesarias que impidan la repetición de las infracciones del Plan General que se cometen en dichos términos.
211. Autorizar a D. Cirilo Tormos Laffite, como Presidente de la Compañía Inmobiliaria Edificaciones en Madrid y Provincias (E. M. P. S. A.), para presentar el proyecto de un bloque de viviendas bonificables en terrenos situados en la zona comercial de la prolongación de la Avenida del Generalísimo, al cual deberá acompañarse el Plan financiero para su realización, expresando la favorable disposición de la Comisión para solicitar en su día la concesión de exenciones fiscales.
212. Quedar enterada de que por el Sr. Ministro de la Gobernación ha sido aprobado el proyecto (número 16) de expropiaciones para la urbanización parcial del Sector de la Concepción, que se eleva a 5.496.399,75 pesetas.

Sesión celebrada el día 22

213. Aprobar el acta de la sesión anterior.
214. Imponer a D.^a Virginia Ortega, propietaria de las viviendas construídas en el Camino de la Cuerda sin la correspondiente autorización, una sanción

de 10.000 pesetas y la obligación de proceder en el plazo máximo de un año a la adaptación de las construcciones realizadas a las normas establecidas por las Ordenanzas del Plan. Comunicar este acuerdo a la Fiscalía de la Vivienda y al Ayuntamiento de Canillejas.

215. Quedar enterada la Comisión de la declaración de D.^a Luisa Moreno Luzón, que ha expresado su propósito de edificar en las parcelas de su propiedad incluidas en las manzanas 1 y 2 del polígono A en el Sector de la Prolongación de la Castellana; y desestimar su petición solicitando se declare excluida una parcela de la obligación de contribuir en la forma fijada por la Orden de 9 de febrero de 1949.
216. Aceptar en principio el proyecto de construcción del Hospital de Jesús Nazareno, en sustitución del que ha de ser expropiado en el Sector Norte de La Ventilla, y que se continúe la tramitación del expediente correspondiente.
217. Aprobar la redacción propuesta por la Dirección Técnica de acuerdo con los técnicos municipales del

capítulo de las Ordenanzas del Ayuntamiento de Madrid relativo a la construcción de segundos áticos, que se incorporará al texto definitivo de las Ordenanzas para obtener su superior aprobación.

218. Aprobar definitivamente la sustitución de la Ordenanza núm. 17 (Edificación en núcleos industriales), que figuraba en el proyecto de acceso a Madrid por la carretera de Cádiz, por la Ordenanza núm. 20 (Edificación en zonas industriales de transición, transcurrido el período de información pública sin que se haya producido reclamación alguna).
219. Aprobar definitivamente la rectificación de alineaciones suprimiendo el espacio verde existente en la manzana comprendida entre las calles del Angel, María Luisa, Encarnación González y Ramón y Cajal (Vallecas), transcurrido el período de información pública sin que se haya producido reclamación alguna.
220. Solicitar del Ministerio de Educación Nacional la apertura del Jardín Botánico.



NOTICIARIO



VISITA DEL GENERALISIMO FRANCO A LAS OBRAS DE LA COMISARIA

S. E. el Jefe del Estado giró una visita a las obras que está llevando a cabo la Comisaría para la Ordenación Urbana de Madrid, acompañado por el Excmo. Sr. Ministro de la Gobernación D. Blas Pérez González.

El Comisario del Gran Madrid, Ilmo. Sr. D. Francisco Prieto Moreno, dió cuenta al Caudillo Franco de las obras que está haciendo la Comisaría coadyuvando con su propio esfuerzo al logro de la gran urbe que ha de ser la capital de España. Tarea en la que se ve ampliamente asistida por el Ayuntamiento, los organismos oficiales y los particulares.

EL PALACETE DE LA MONCLOA

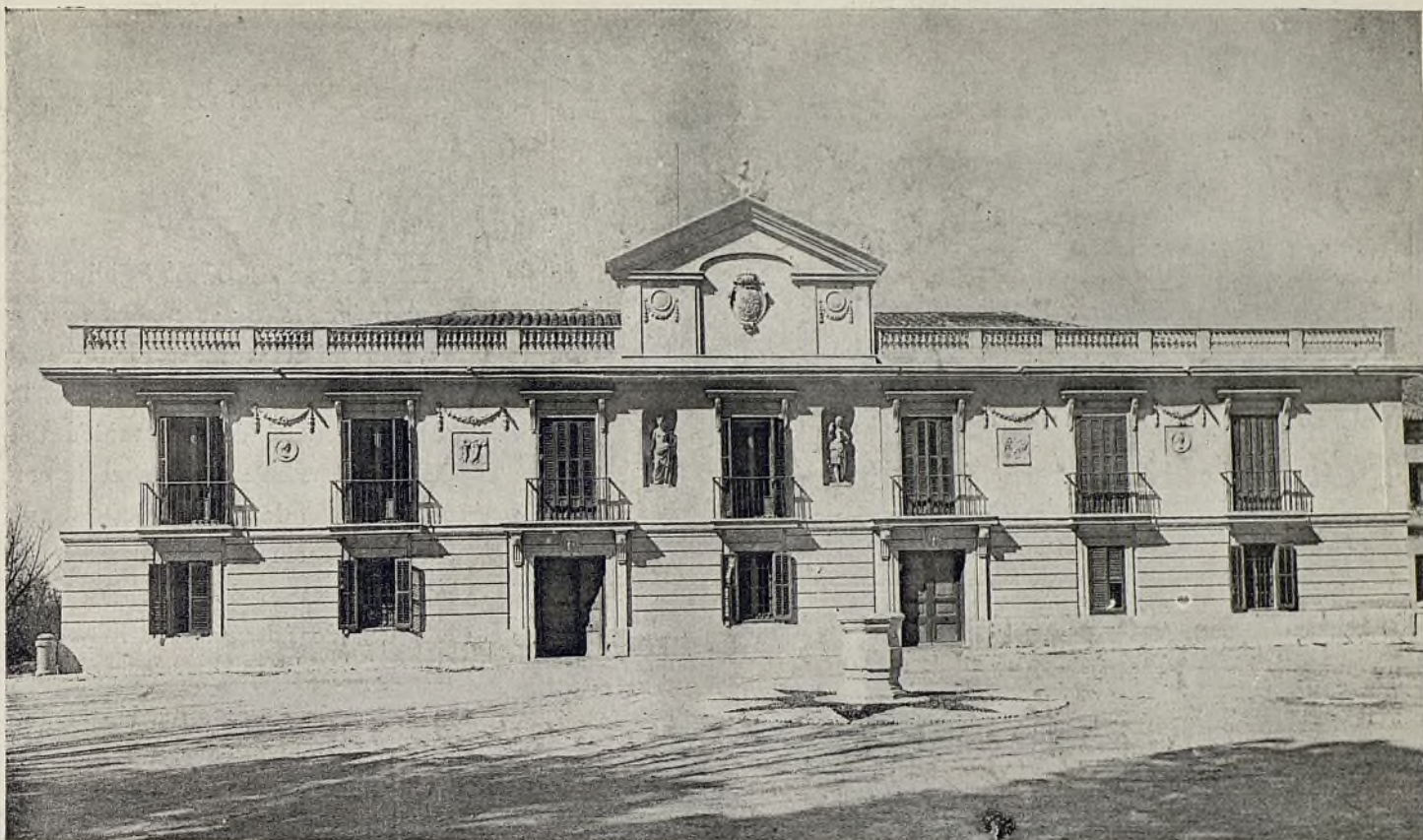


Dos vistas del Palacete pintadas al temple por Brambila en 1815.

Se va a proceder a la reconstrucción del célebre Palacete de la Moncloa, totalmente destruído durante nuestra guerra civil. Este edificio fué restaurado y amueblado con muy notable tino y acierto, quedando convertido en un pequeño museo de una época exquisita, en la que el arte tenía una intervención activa en los menores detalles de la vida. Con gusto anotamos los nombres de los que, con su inteligente trabajo, consiguieron una obra ciertamente lograda.

El encargo de la reconstrucción fué hecho por D. Francisco Cambó, ministro de Fomento en 1918, a la Sociedad

Española de Amigos del Arte, que nombró la Comisión formada por el duque de Parcent, conde de Casal, marqués de Montesa y D. Joaquín Ezquerro del Bayo. Intervinieron como arquitectos en sus comienzos D. Luis María Cabello y Lapiedra, y hasta el final D. Luis Sáinz de los Terrenos. Entre los artistas, el pintor D. Antonio Ribó y el paisajista D. Javier de Winthuysen; restaurador, Deogracias Magdalena; tapiceros, Manuel Borondo y José Alonso; dorador, José Lapayese, y ebanistas, Miguel Díez y Casimiro Rodríguez.



Fachada principal del Palacete de la Moncloa

El período en que quedó comprendido el edificio, una vez terminada la restauración, es el último cuarto del siglo XVIII, con pequeños detalles del reinado de Fernando VII, es decir, casi al mismo tiempo de la Casita del Príncipe, de El Escorial, y la del Labrador, en Aranjuez, teniendo sobre éstas la ventaja de haber sido una casa habitada a tempo-

Estado actual del terreno donde estuvo el Palacete.

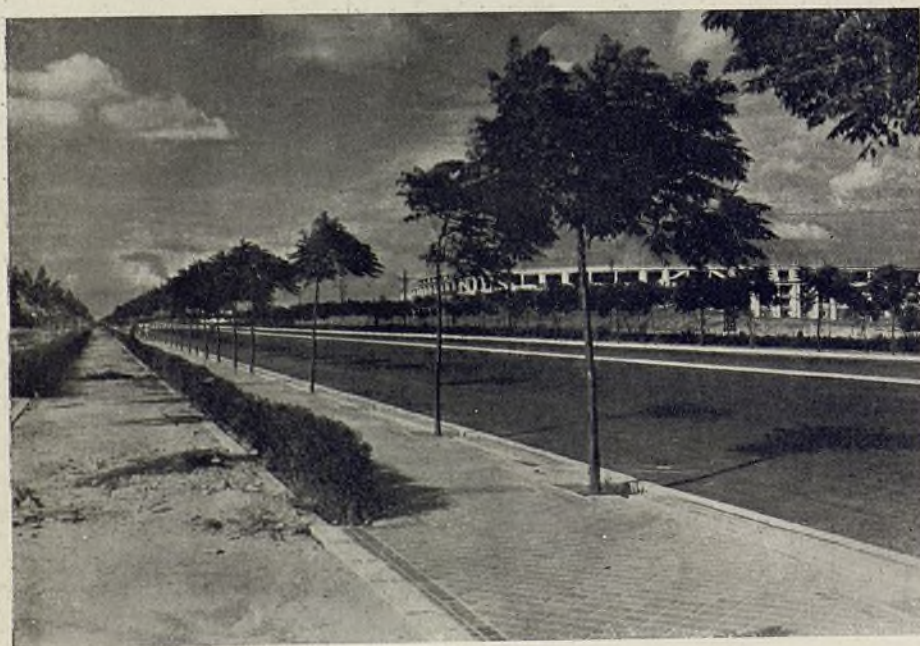
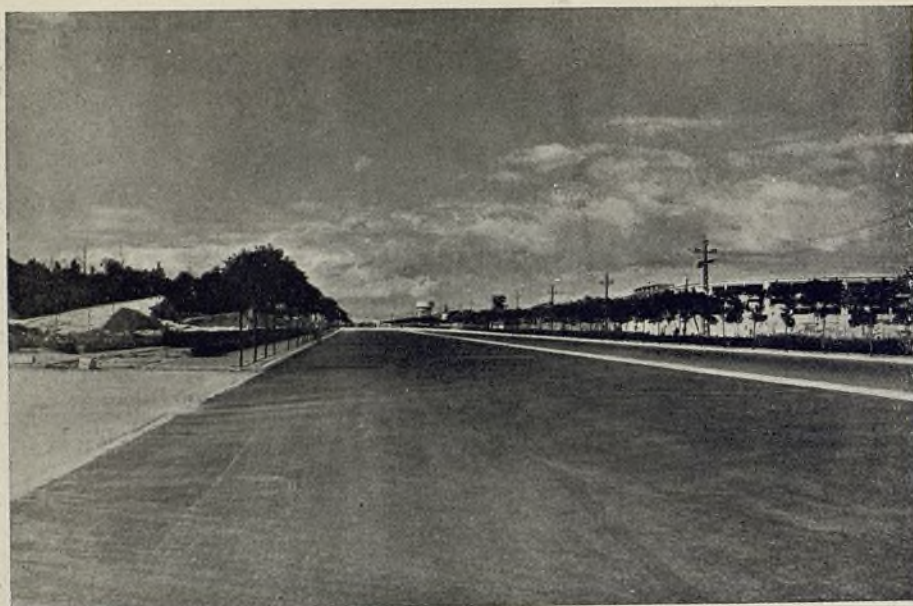


radas por sus dueños y las otras un punto de reunión donde pasar la hora de la merienda. Su decorado y mobiliario resultaba, por tanto, más monótono que en el Palacete de la Moncloa.

Este edificio se elevaba al Norte de Madrid, en tierras que fueron labrantías, que pertenecían al Ayuntamiento y a la Comunidad de San Jerónimo. En ellas el marqués de Eliche construyó una casa, conocida con el nombre de *Casa pintada* por las pinturas que adornaban sus fachadas y habitaciones. La casa fué adquirida en 1781 por la duquesa viuda de Arcos, que procedió a una gran reforma de acuerdo con el gusto de la época, y heredada por su hija, María del Pilar Cayetana de Silva, décimatercera duquesa de Alba, que demostró un gran apego por el exquisito palacete.

Después fué adquirida la finca por los Reyes de España, y perdió importancia, llegando a un estado de ruina, hasta que Fernando VII decidió restaurarlo bajo la dirección del arquitecto D. Isidro González Velázquez, sin más obras ni cuidados posteriores, hasta que, como se indica al principio, se procedió a su completa y total restauración.

Es de desear que el acierto que presidió la última restauración siga imperando en las obras que ahora se anuncian inminentes.



APERTURA AL TRAFICO DE LA AVENIDA DEL GENERALISIMO

La Jefatura de Obras Públicas ha proporcionado a los madrileños, a su regreso del veraneo, la agradable sorpresa de abrir al tráfico la calzada central de la Avenida del Generalísimo en su prolongación con el Paseo de la Castellana, lo que constituye, sin duda, el momento más interesante de las obras, pues aun cuando faltan trozos importantes de las calzadas laterales, y asimismo están en construcción la plaza de la segunda transversal y la del Hotel del Negro, puede considerarse que todas estas obras son accesorias en relación con la importancia que en el momento actual tiene la citada calzada central.

Estas obras traen como consecuencia la iniciación de edificaciones, entre las cuales la más importante será la nueva sede del Instituto Nacional de Colonización, en la esquina de la Avenida del Generalísimo y el Paseo de Joaquín Costa: el Ayuntamiento va a abrir el sector de la Avenida del General Perón, comprendida entre la primera plaza circular, próxima al Estadio del Real Madrid, y el trozo ya construido por la Comisaría de Ordenación Urbana. Por su parte, la Comisaría está abriendo una transversal intermedia entre la Avenida del Generalísimo y la calle de Bravo Murillo, que atraviesa la amplia zona urbanizada por esta entidad, y en la que el próximo año se espera se inicie la construcción de numerosas viviendas.

Vista aérea del estado actual de las obras de los Nuevos Ministerios y del encuentro de la Avenida del Generalísimo con el Paseo de Ronda, donde se inicia la prolongación de la Castellana.



Sector de la carretera de Burgos, que constituye una nueva prolongación de la Avenida del Generalísimo, en la que se aprecia una vista de conjunto del suburbio La Ventilla, donde la Comisaría de Ordenación Urbana está llevando a cabo importantes obras.





El Paseo del Pintor Rosales



Mirones en la Ciudad Universitaria

EXPOSICION ESPLANDIU

Ha tenido lugar recientemente en Madrid la Exposición de dibujos, a la aguada en negro y con alguna mancha de color, que el pintor Juan Esplandiu ha preparado para ilustrar el libro de Gaspar Gómez de la Serna *Vida de Madrid*.

Esplandiu, que es uno de los artistas contemporáneos que mejor captan la ciudad, recoge de ella principalmente el aspecto cordial, tranquilo, con dejos chulescos, de la capital de España. No pretende hacer campañas demagógicas con sus dibujos de suburbios: elegante postura, muy de agradecer, en especial porque ya está pasada aquella moda de la que todo el mundo está de vuelta.

Por el contrario, la visión que Esplandiu ofrece de Madrid es humilde, pero cariñosa. Así, por ejemplo, el paisaje titulado «Pausa de Madrid bajo la nieve», tan propio para una melodramática composición, este pintor lo resuelve finamente, contrastando la blancura de la nieve con dos simpáticas figuras femeninas.

Dibujante de trazo poco riguroso desde el punto de vista del arquitecto, su mirada va principalmente al pintoresquismo de los barrios bajos, a los desmontes y descampados; con ello la impresión que toda su obra deja de Madrid es la de una ciudad vieja, sin nervio ni fuerza para llevar a buen puerto la capitalidad de España.

En el extranjero gustan los pintores de no dejar sólo a la máquina fotográfica la perpetuación de los momentos urbanos más importantes que les tocó presenciar en su ciudad de residencia. Y así las grandes obras urbanas, los más modernos edificios, son llevados a sus cuadros como expresión artística y como documentación inapreciable.

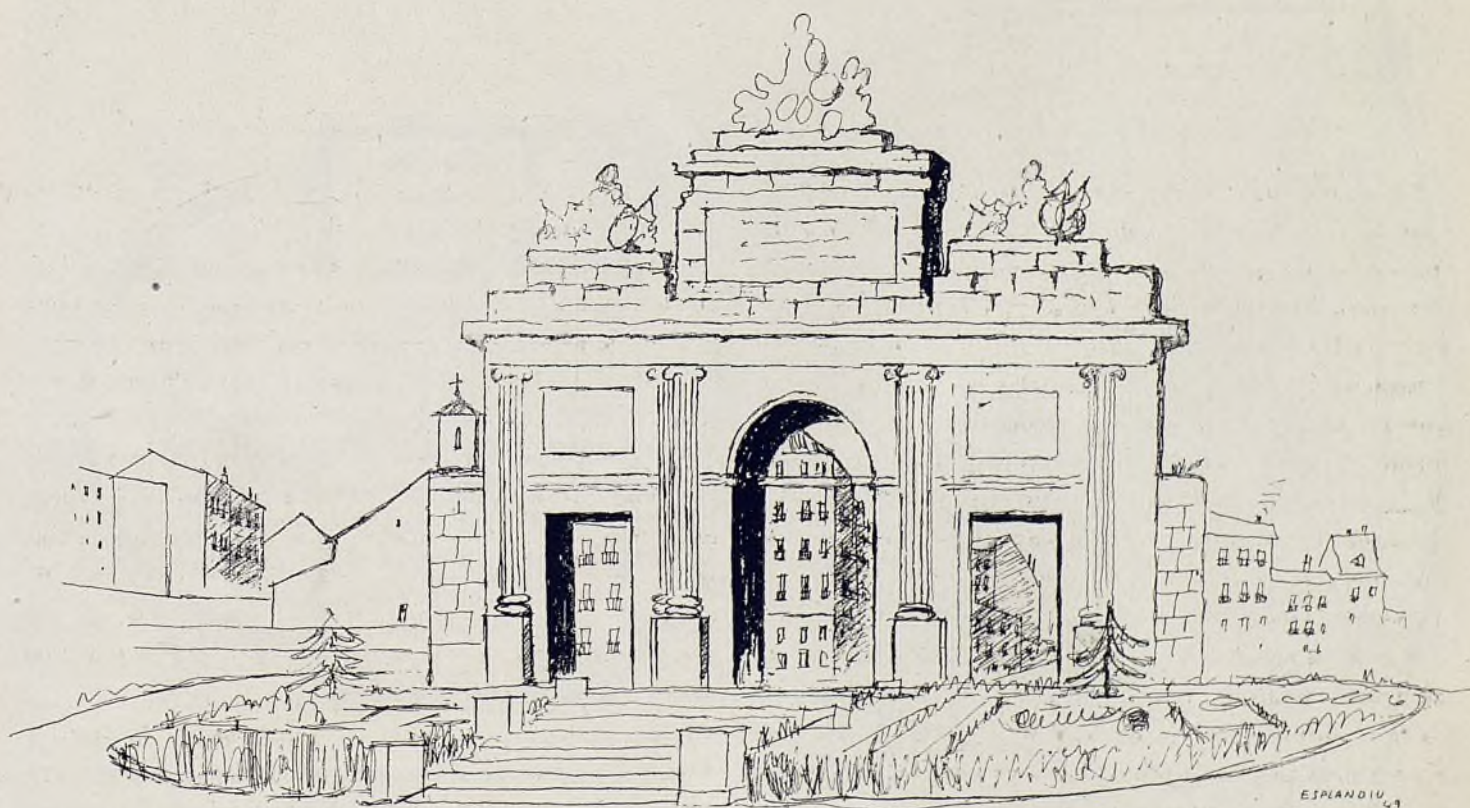
Algo análogo celebraríamos que nuestros pintores y dibujantes llevaran a cabo con las ciudades de hoy, que están cambiando su fisonomía de acuerdo con las modernas técnicas urbanísticas.



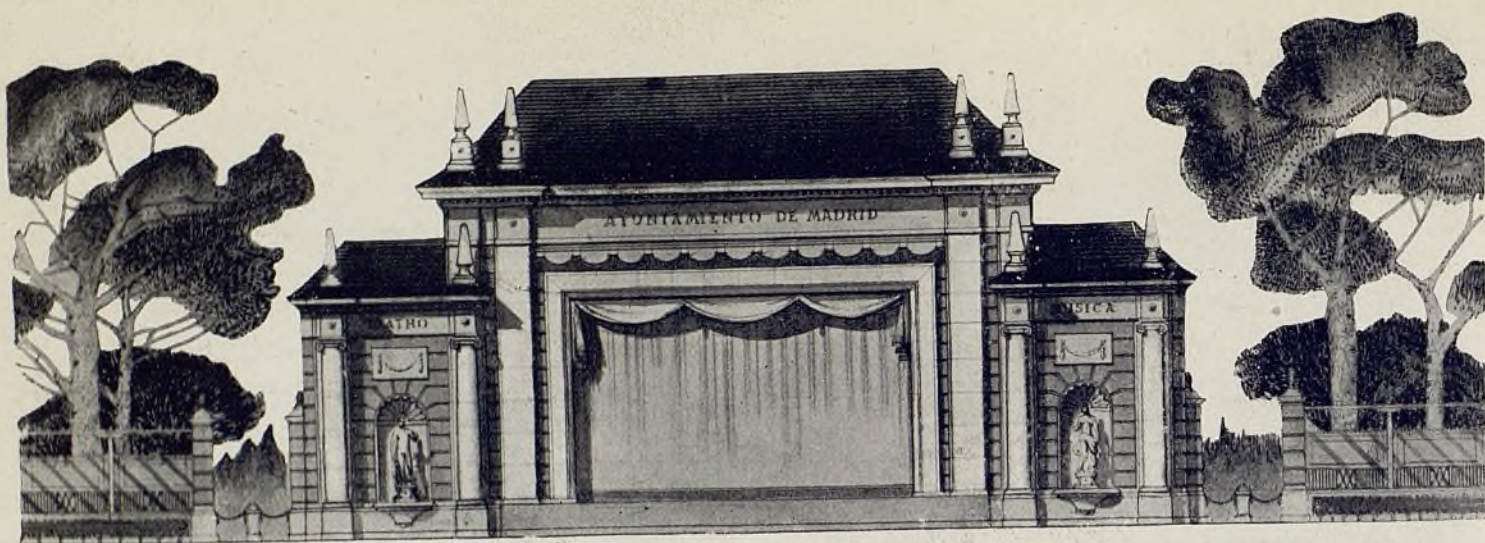
Pausa de Madrid bajo la nieve



Cielo de Madrid



Madrid, de par en par



Fachada.

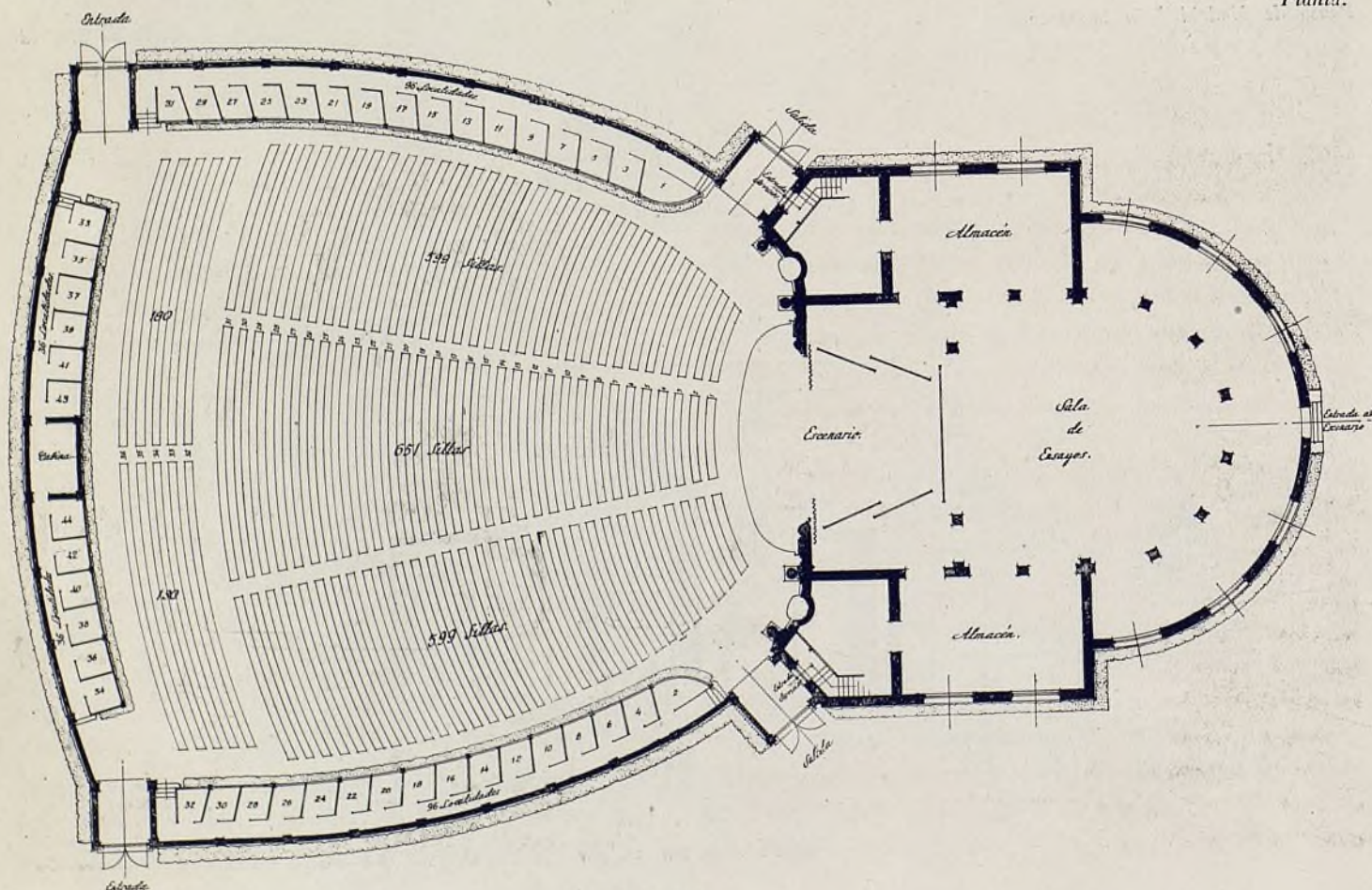
TEATRO Y CONCIERTOS AL AIRE LIBRE EN EL PARQUE DEL RETIRO

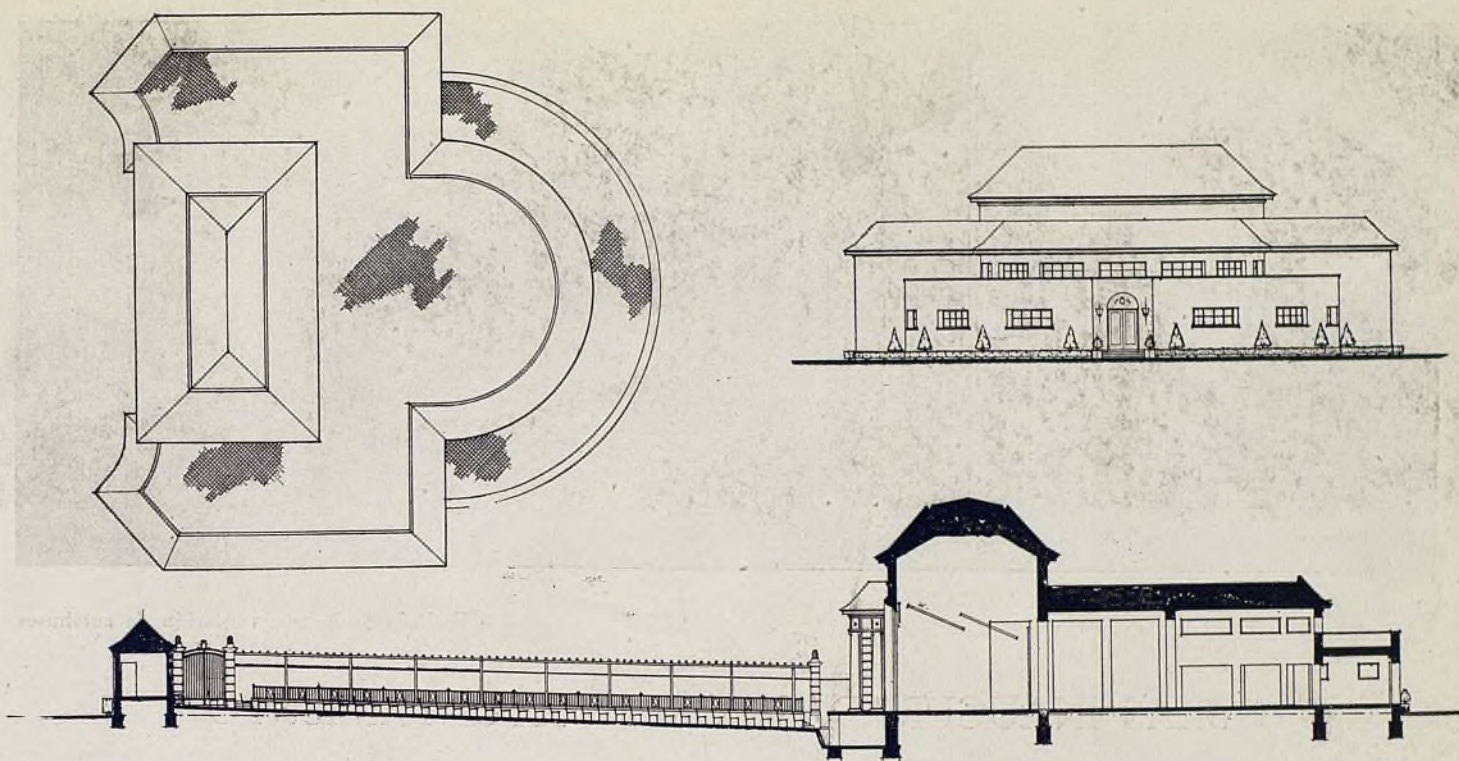
Arquitecto: Manuel Herrero Palacios.

El criterio seguido en este Teatro es el de llegar a un escenario y zona de público de acuerdo con las normas clásicas de esta clase de espectáculos. En el proyecto primitivo, la idea se apoyaba en el escenario

abierto, inspirado más bien en el teatro clásico romano, en tanto que ahora vamos a la escena cerrada y a una disposición de servicios y sala análogos a los teatros cerrados.

Planta.





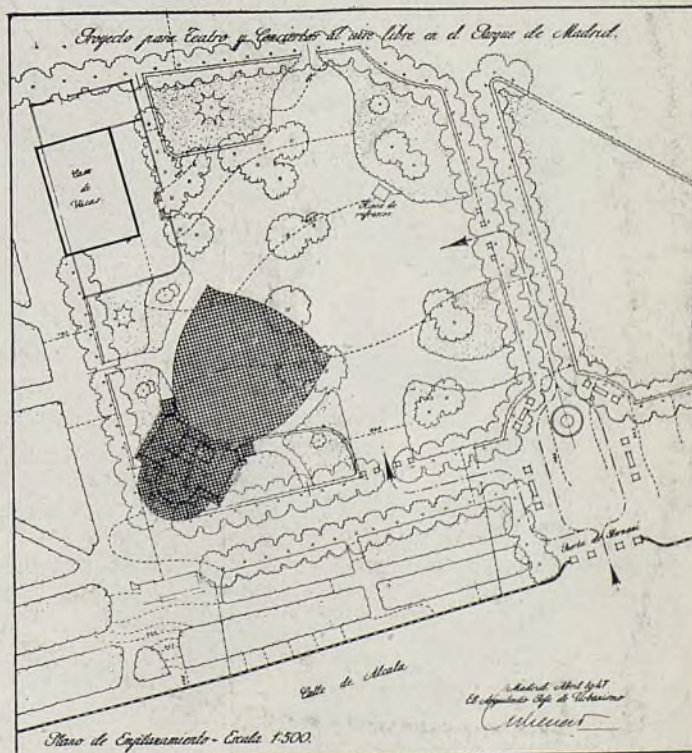
Planta de cubiertas.—Sección longitudinal.—Fachada posterior.

Se ha buscado una disposición del conjunto pensando en el aprovechamiento doble que el uso de teatros y conciertos necesita. La arquitectura se ha desarrollado dentro de un estilo que, teniendo la composición y proporción neoclásica, recuerda por los materiales y elementos de jardinería las construcciones típicas de esta clase de elementos madrileños.

Los servicios del escenario llevan consigo, aparte de almacenes, camerinos, etc., un gran *hall* de doble altura para ensayos de la Banda Municipal, pudiéndose desarrollar dentro de la misma construcción los despachos y servicios que las necesidades de dicha Banda precisan.

En la embocadura de la escena se extiende un gran toldo, que, saliendo en forma de pabellón, evita el soleamiento de la escena. El patio de butacas se desarrolla con una ligera caída hacia la escena, suficiente para la buena visibilidad. En las partes laterales y posterior se disponen plateas algo elevadas y cubiertas con pérgola y plantas trepadoras. Se ha tenido en cuenta la construcción de una pequeña cabina para proyecciones cinematográficas.

Planta de conjunto.





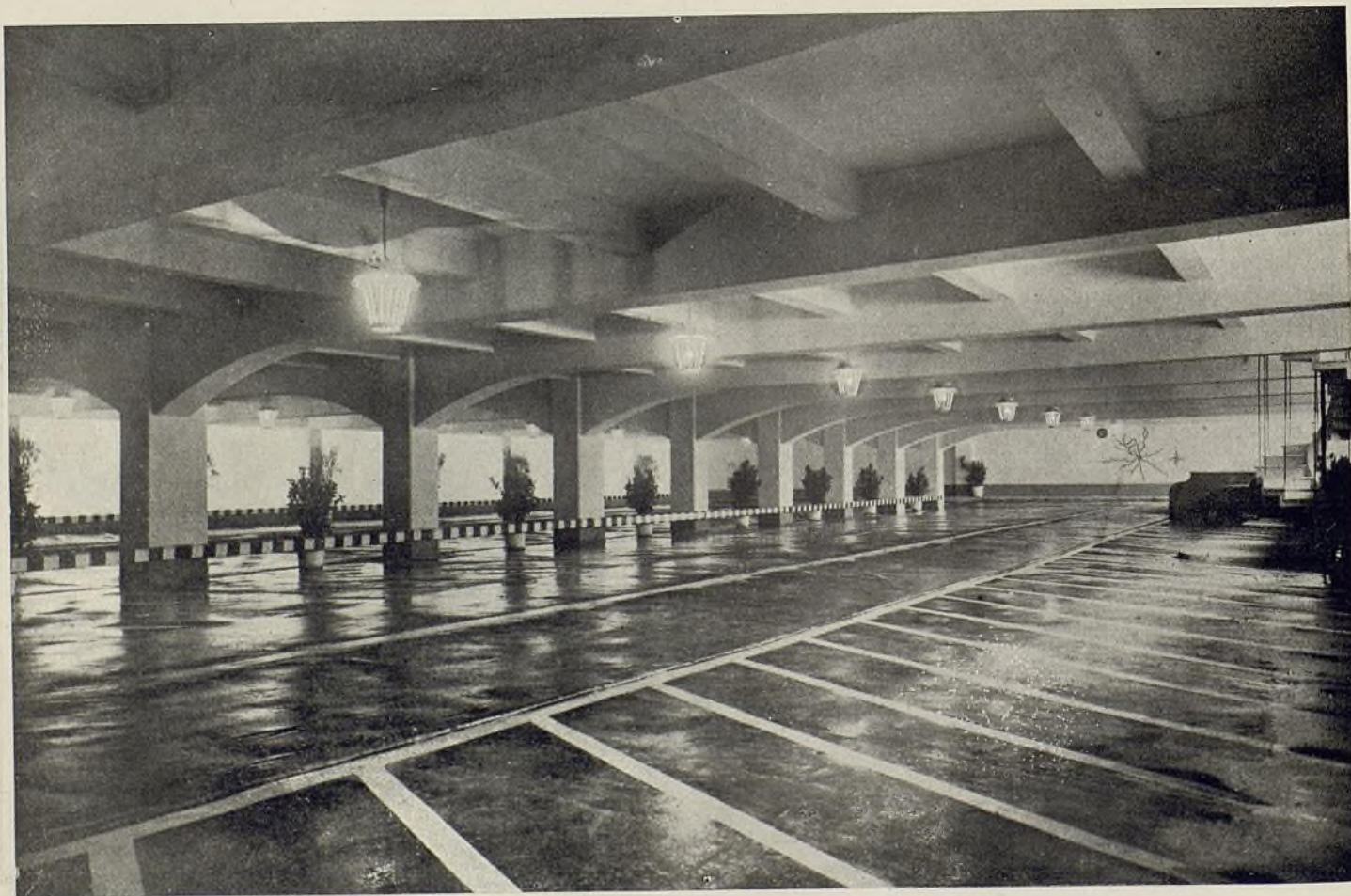
Fachada de la nueva estación de autobuses
Arquitecto: Mariano Nasarre

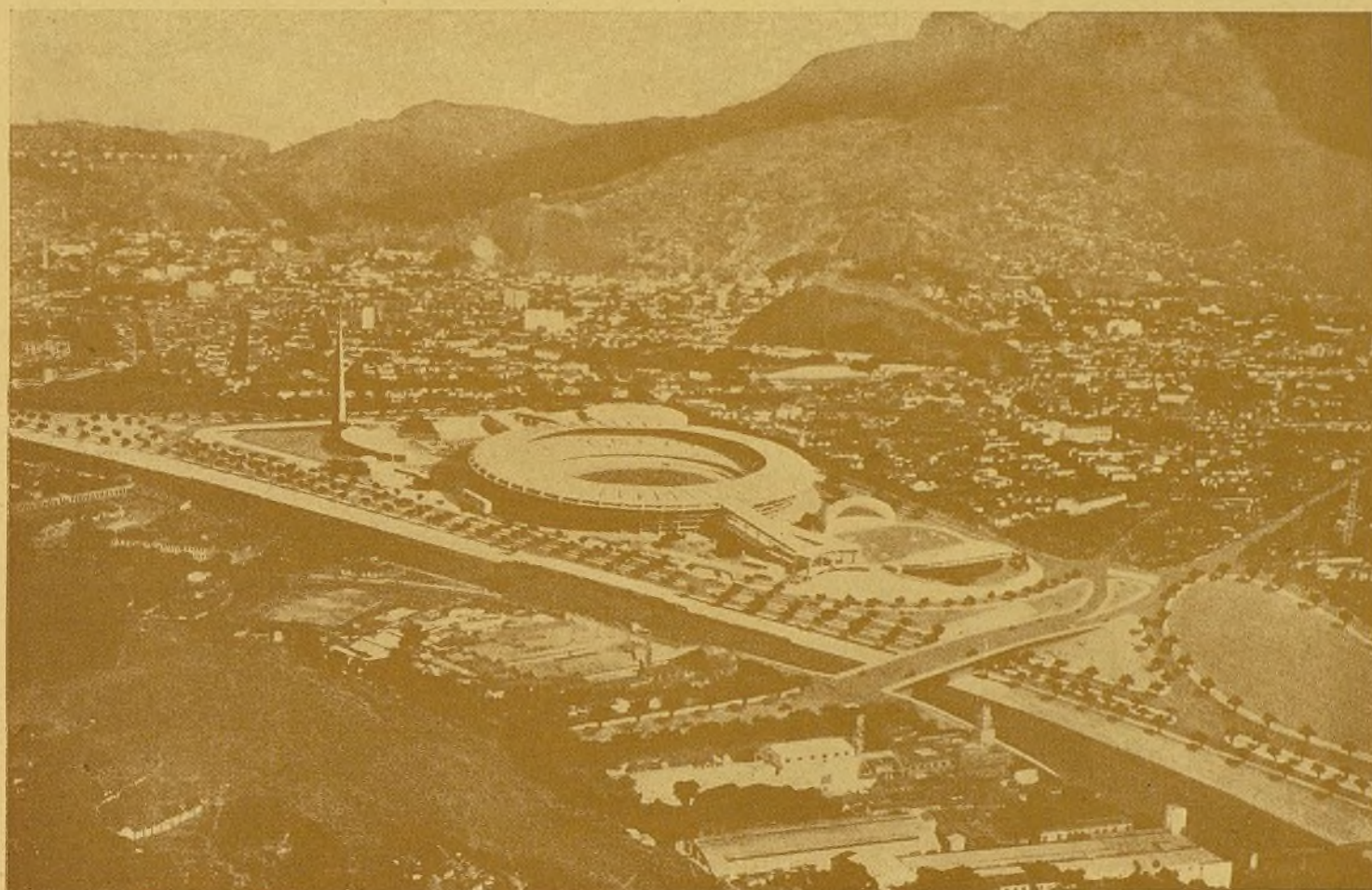
OBRAS INAUGURADAS POR EL AYUNTAMIENTO

El alcalde de Madrid, conde de Santa Marta de Babio, inauguró el día 26 del pasado mes de octubre, conforme a la promesa que hiciera con antelación al vecindario madrileño, una serie de

obras municipales, entre ellas la nueva estación de autobuses, el edificio de estacionamiento de coches en la plaza Vázquez de Mella, de gran necesidad para la vida de la capital de España.

Interior del estacionamiento de coches en la plaza Vázquez de Mella.—Arquitecto: Manuel Herrero Palacios





Fotomontaje de la maqueta en su futuro emplazamiento.

EL ESTADIO MUNICIPAL DE RIO DE JANEIRO

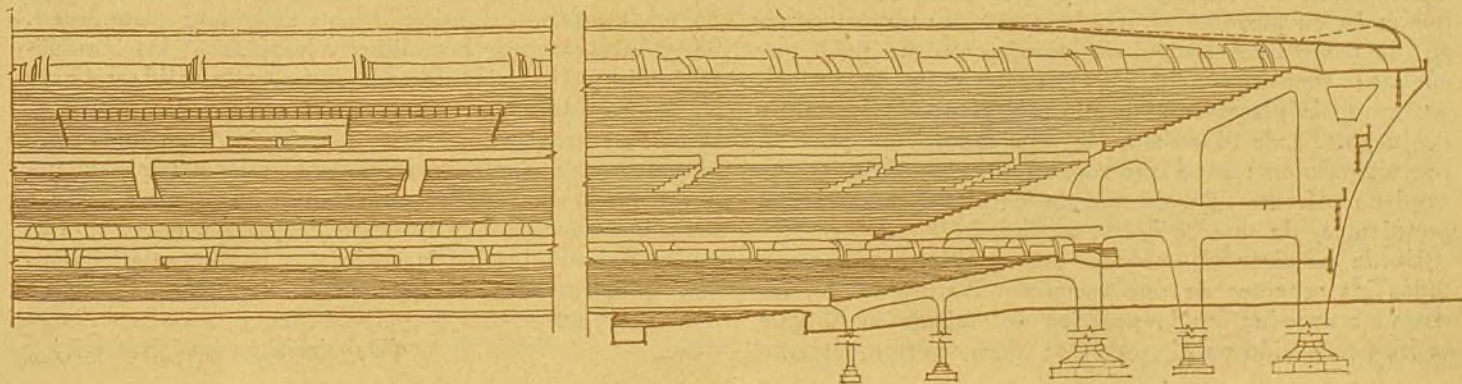
Arquitectos: Galvao, Bastos, Diaz Carneiro y Azevedo.

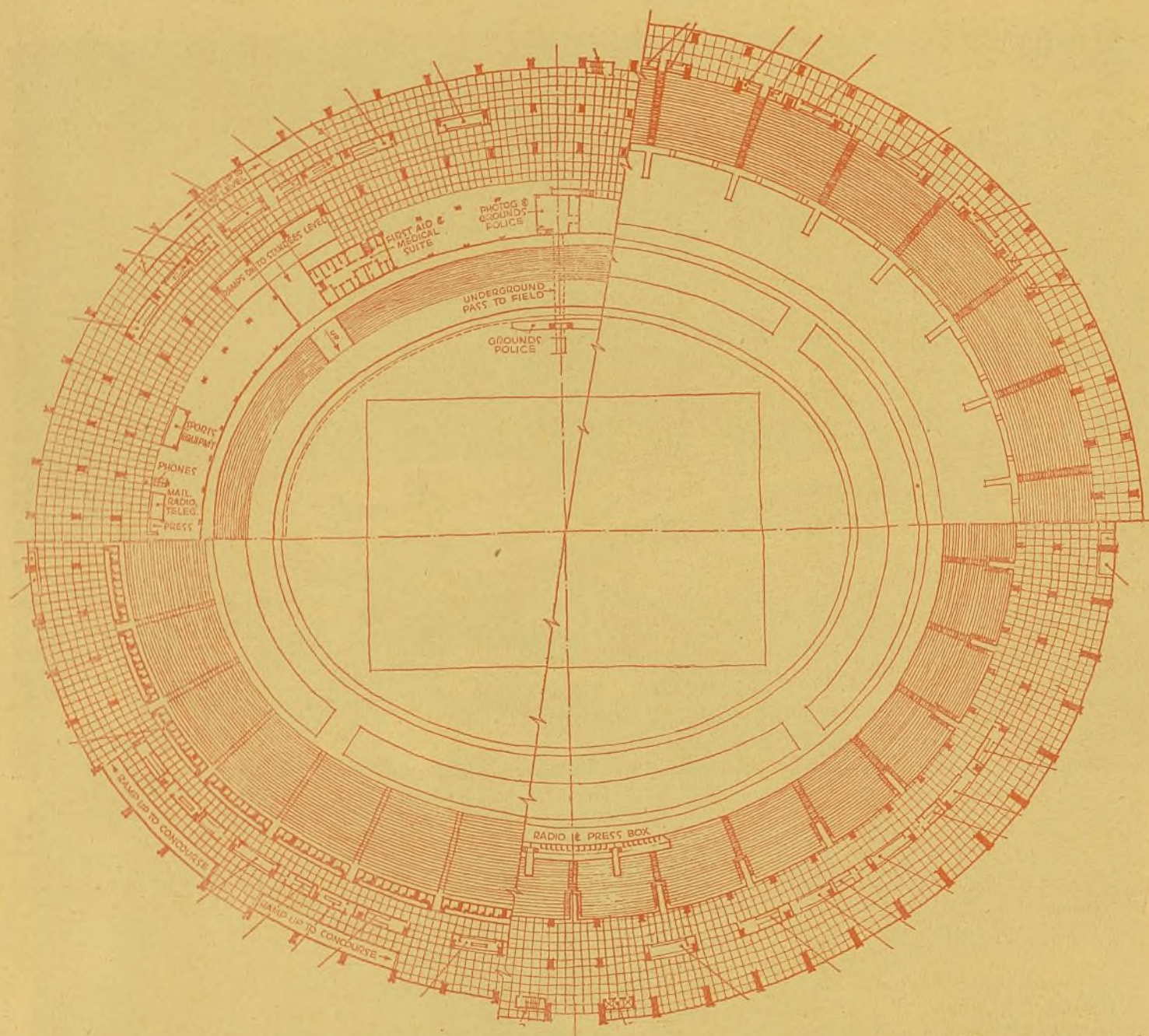
Desde hace años, la ciudad de Río de Janeiro tiene el proyecto de construir un estadio municipal. Como todas estas empresas de tipo monumental, ha sido objeto del cambio de la política y de la pública opinión; pero en la actualidad, con el general Angelo Mendes de Moraes, se ha empezado, a principios de 1948, la construcción del citado estadio. Ahora, la obra gruesa

está sustancialmente terminada en lo que respecta al estadio propiamente dicho. Los otros edificios, que comprenderán este centro deportivo de Río de Janeiro, no se han comenzado todavía.

Está ubicado aproximadamente en el centro de la ciudad, y a este conjunto se da acceso por medio de grandes vías de comunicación. Se va a construir una

Sección del graderío.





Planta en segundo nivel.

Planta en tercer nivel.

gran estación de ferrocarril exclusivamente para el estadio, cuya capacidad es para 150.000 espectadores.

La sección muestra un acomodo poco frecuente para los espectadores que están en pie y los que están sentados. En nivel inferior se dispone la plataforma de los que están en pie, que es más baja que el campo de juego, de modo que el nivel de los ojos esté un poco por encima; sucesivos peldaños van elevando este nivel, hasta que la plataforma de pie esté al nivel del campo de juego. Desde el acceso, los espectadores en pie van por un paso en rampa que rodea todo el estadio, y que conduce enfrente de cada una de las plataformas correspondientes, de que se habla arriba.

Es de admirar el cuidado con que se han tratado todos los aspectos de este proyecto. Naturalmente, las cosas no suceden en la práctica del mismo modo que se ha pretendido en el proyecto; pero, ciertamente, no

se ha omitido ninguna previsión para el confort del espectador.

Una reunión de 150 a 153.000 personas es natural que no pueda llegar al estadio de un modo sencillo. Existirán taquillas para las localidades con relativo confort. Se encontrarán los asientos con suficiente comodidad. Se podrán comprar bocadillos y bebidas en los innumerables concesionarios de cada rama, y la salida se hará en quince minutos o menos, y una vez que se está fuera, la ciudad proveerá de todos los medios oportunos imaginables para conducir a los espectadores rápidamente a sus destinos. Para los padres que no puedan dejar a los niños en casa hay un sitio de juegos, en el que se podrá dejar a los bebés, bajo una competente vigilancia, mientras dure el espectáculo deportivo.

(De *Architectural Record*.)



Vista de conjunto de la rampa de acceso al Lincoln Tunnel.

OBRAS EN EL PUERTO DE NUEVA YORK

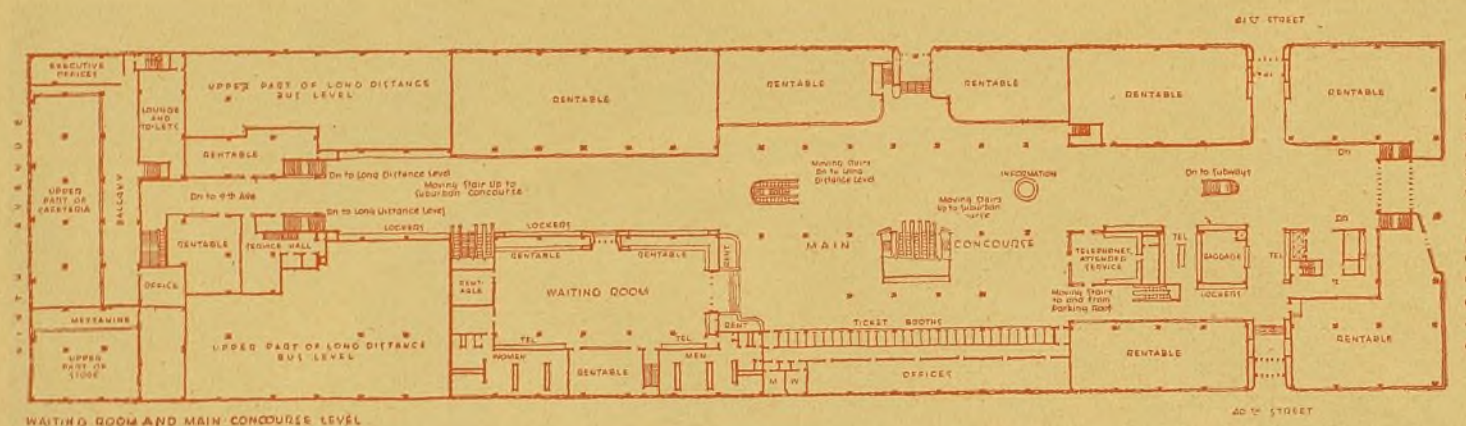
El puerto de Nueva York ha constituido un grave problema para los dos Estados, Nueva Jersey y Nueva York, entre los que se encuentra. En época remota hubo muchas discusiones entre estos Estados, llegándose incluso a que Nueva York movilizara sus tropas para atacar al Estado de Nueva York. Un tratado en el año 1834 serenó las cosas, hasta que, en 1921, se creó el Port of New York Authority, y gracias a ello se pudieron ir llevando a cabo las colosales obras que los problemas del tráfico actual están creando en el puerto de Nueva York.

El Port of New York Authority es un organismo con 2.500 empleados, que se sostiene por sus propios medios. Tienen en construcción, o han construido en los pasados veintisiete años, tres millones de dólares en edificios e instalaciones para mejorar el transporte, y ha vendido acciones por valor de 567 millones de dólares. Tiene una oficina de urbanismo de alta especialización,

en la que están empleados 300 arquitectos, ingenieros y dibujantes.

Entre las obras más interesantes llevadas recientemente a cabo está la importante rampa que une el Lincoln Tunnel (cuya entrada está por el centro de la fotografía adjunta) con las principales arterias del país. Una de las preocupaciones de las autoridades del puerto de Nueva York es el proveer de accesos apropiados para canalizar un tráfico que, en 1948, totalizó los 47.041.975 vehículos. Para atender a los 60.000 autobuses del Estado de Nueva Jersey que diariamente llegan y abandonan el de Nueva York, el Port of New York Authority está construyendo en el centro de la isla de Manhattan la nueva estación terminal de autobuses, que ocupará una manzana completa entre las avenidas 8 y 9 y las calles 40 y 41.

Una rampa conectará esta terminal con el Lincoln Tunnel para impedir que los autobuses in-



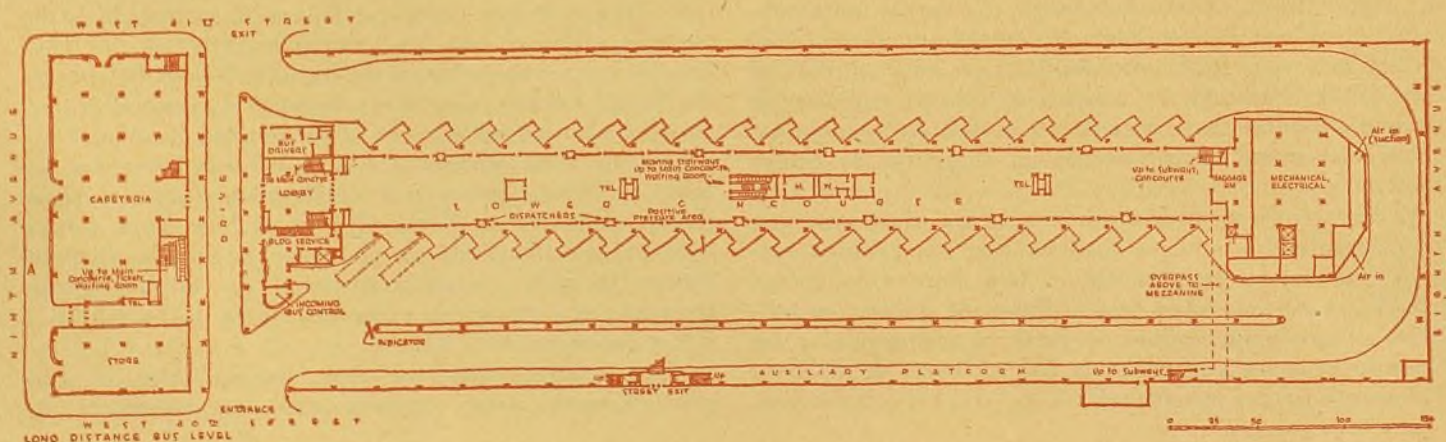
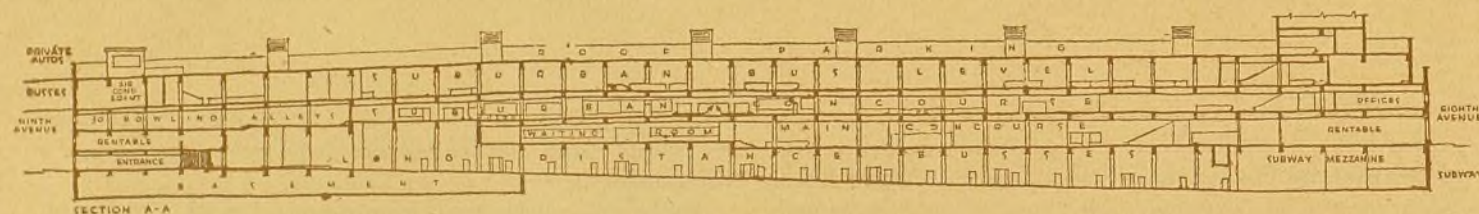
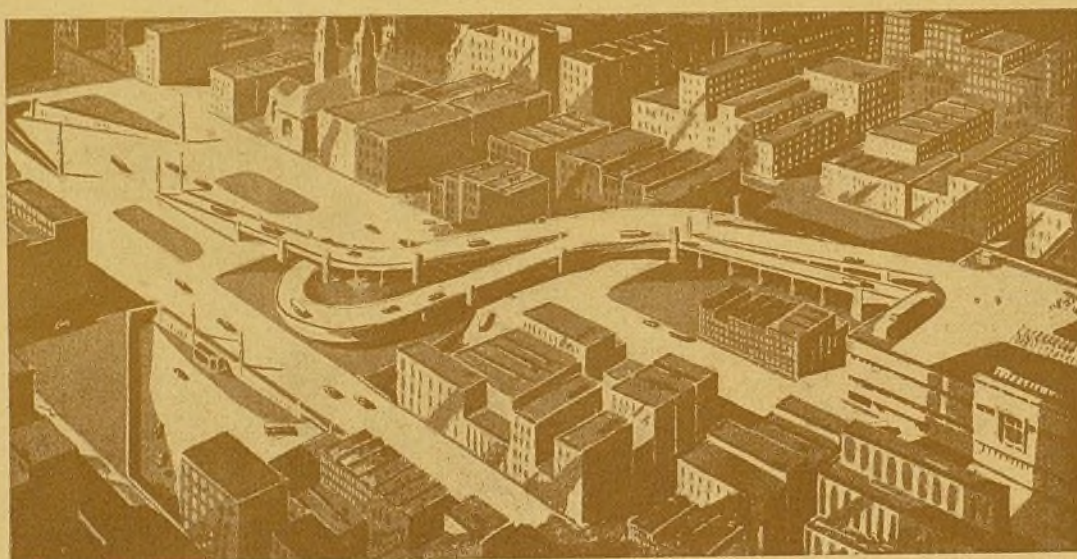
WAITING ROOM AND MAIN CONCOURSE LEVEL

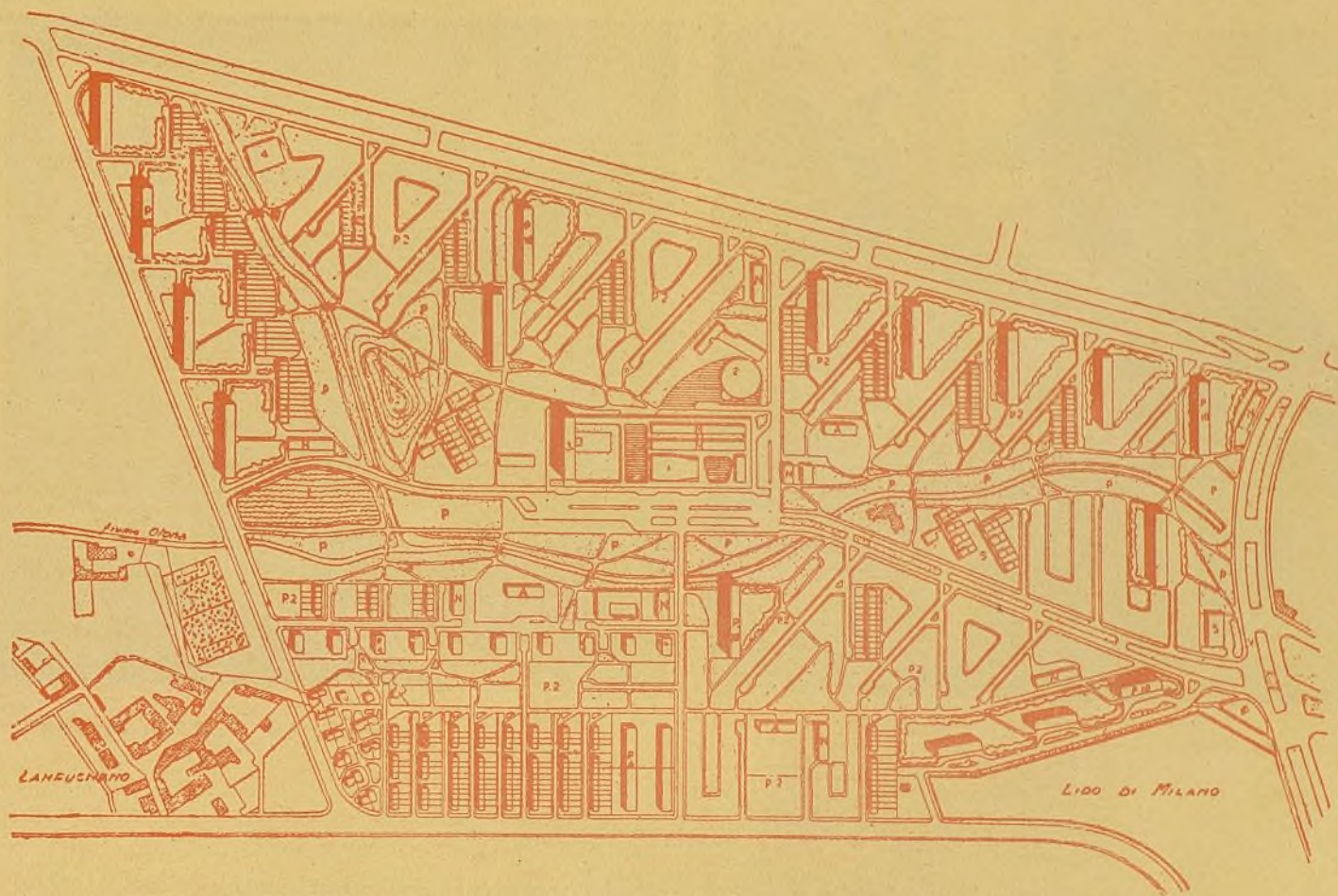
terfieran el tráfico ciudadano. En la estación se separa el tráfico de grandes distancias y el tráfico suburbano. Los autobuses de gran distancia se dispondrán al nivel de la calle y los suburbanos en dos plantas superiores. El techo del edificio se destina a aparcamiento para 450 coches.

El alojamiento de las 600 familias que vivían en la manzana que se expropió para esta terminal se ha efectuado en diferentes edificios de Manhattan adquiridos por el Port of New York Authority, que los ha transformado en apartamentos apropiados.

(De Arch. Record.)

Plantas, Sección y Perspectiva de las rampas de acceso a la nueva Estación de Autobuses.





EL Q. T. 8 BARRIO EXPERIMENTAL MODELO, EN LA TRIENAL DE MILAN

En Milán se ha celebrado la 8.^a Trienal, que ha tenido dos objetivos. Por una parte, hacer entrar a Italia nuevamente en el concierto internacional de grandes Ferias universales, y en segundo lugar, y sobre todo, cooperar a las tareas de la reconstrucción del país. Atendiendo a esto, todas las manifestaciones de esta Trienal han estado dedicadas a la arquitectura moderna en uno de sus importantes aspectos: la vivienda.

En el programa se decía: «el tema único será la casa, que es el problema más real y dramático, objeto de ansiedad, de deseo y esperanza para millones de europeos. A tal fin, y paralelamente a la Exposición, se llevará a cabo la construcción de un nuevo barrio en Milán, dedicado a servir de ejemplo de cuanto se vaya produciendo de mejor calidad, de trienio en trienio, en el campo de la arquitectura moderna. Este barrio será una unidad arquitectónicamente armónica, económicamente equilibrada y urbanísticamente autónoma.

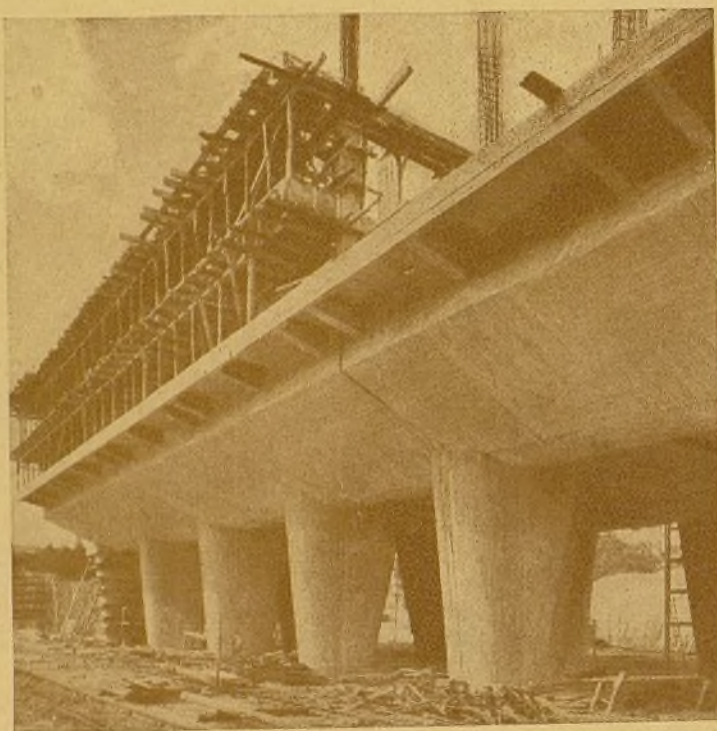
Con la Q. T. 8 se logrará disponer de una Exposición permanente, espiritual y viva, de la arquitectura moderna. El barrio Q. T. 8 está encuadrado dentro del plan de organización de Milán, y los terrenos donde se levantará son propiedad del Municipio, que ha de ser el que controle las cuestiones inherentes a la propiedad, para evitar toda especulación. Para las calles y servicios públicos, el Ministerio de Obras Públicas italiano ha facilitado al Ayuntamiento

de Milán la cantidad de 60 millones de liras, y estos trabajos están ya en marcha. Por iniciativa oficial y particular se está procediendo a levantar bloques de viviendas y edificios para oficinas. También se va a construir un centro de investigación para experimentar todos los materiales y procedimientos constructivos que se vayan a emplear en el Q. T. 8.

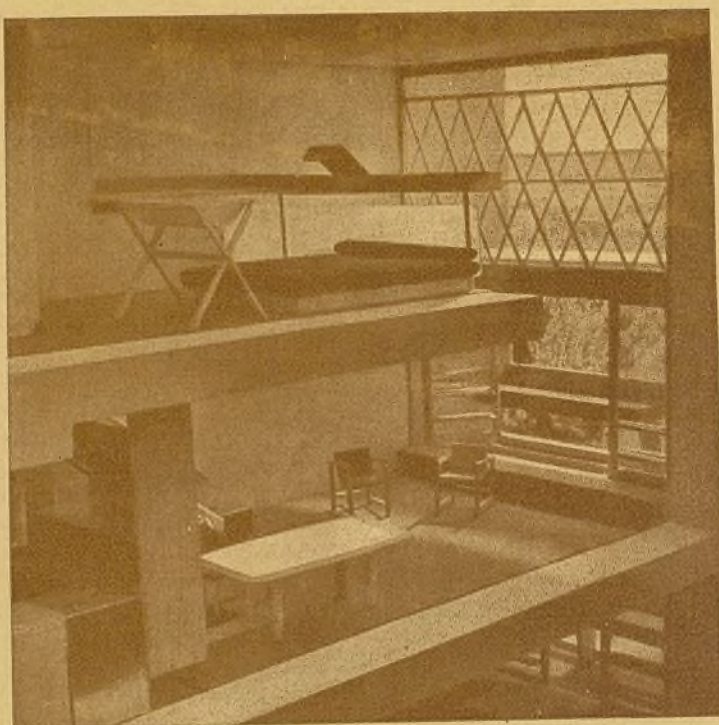
La zona total ocupada por las calles es de 120.980 metros cuadrados, distribuido el barrio de la siguiente forma:

	Metros cuadrados
Escuelas	14.600
Hospitales	16.250
Iglesias	8.600
Varios	6.250
Superficies para edificios de uso colectivo.	45.700
Zonas verdes	104.260
Superficie ocupada por vías de agua.....	24.000
Superficie de la zona residencial.....	313.560
	<hr/> 698.500

En los números 26 y 27 de la revista *Metron* de 1948 se publicó con detalle este importante proyecto.



La obra en marcha.



Maqueta de una "unidad de habitación".

LA «UNITÉ D'HABITATION» EN MARSELLA, DE LE CORBUSIER

Actualmente se está construyendo en Marsella el experimento del arquitecto Le Corbusier, en el que por fin va a llevar al terreno de la realidad sus interesantes y nuevas teorías sobre la vivienda colectiva.

El proyecto, muy difundido por revistas profesionales y de divulgación, comprende todas las innovaciones que puede suministrar la nueva técnica de la edificación: departamentos totalmente prefabricados, alojados en serie en una estructura de hormigón armado, calles interiores, tiendas de toda clase dentro del mismo edificio, ventilación artificial sin luz ni ventilación natural en todas las dependencias, etc. Y todo ello para 2.000 personas.

El Conseil Superior d'Hygiene Publique puso unas difi-

cultades, apoyadas en argumentaciones higiénicas, para aprobar el proyecto, y, subsanadas, los trabajos continuaron y la obra en la actualidad está muy avanzada. Están construidos 16 pisos de estructura, de los 18 que va a tener el total del edificio.

En la obra se exhibe la maqueta de una de las unidades de habitación totalmente terminada, para que los futuros usuarios y los visitantes en general puedan darse cabal cuenta de cómo ha de ser el nuevo edificio.

El mundo arquitectónico espera con curiosidad el resultado de este experimento para saber, sobre un caso real, las posibilidades de las teorías del célebre arquitecto.

LEY DE PARQUES NACIONALES EN INGLATERRA

Acaba de publicarse la nueva Ley de Parques Nacionales y Accesos hacia el campo, que tiende a conseguir nuevos parques y proteger los paisajes de gran belleza. El Gobierno ha abandonado la idea de administrar los parques nacionales y se propone encomendar esta labor a las autoridades locales urbanistas. Estas autoridades nombrarán *Comités de Parques*; la tercera parte de estos Comités serán nombrados de la lista hecha por el ministro de Urbanismo, previa consulta con la Comisión de Parques Nacionales.

Las autoridades locales encargadas de los parques se ocuparán del cuidado de los mismos, plantándolos y proporcionándoles los accesos necesarios; ya que los habitantes disfrutarán de los parques, es justo que sufragen parte del gasto y que se preocupen de su conservación.

Aunque estas autoridades tienen la obligación de conservar los parques nacionales, el Gobierno no prohibirá el des-

arrollo industrial dentro de los parques nacionales si estima que éste es esencial.

Si las autoridades locales y la Comisión Nacional no llegan a ponerse de acuerdo, el ministro será el que decida la cuestión. Si la Comisión y las autoridades no están de acuerdo con las propuestas del Gobierno referentes a los parques nacionales, es probable que la opinión de éste sea la que predomine.

El ministro de Hacienda concede hasta un 75 por 100 de los gastos para el desarrollo de los parques y un 100 por 100 para canalizaciones. También podrá el ministro adquirir propiedades dentro de los parques nacionales que están a la venta y traspasarlas a los organismos como el Nacional Trust, entidad privada dedicada hace mucho tiempo con gran éxito a conservación y explotación de bellezas naturales del país.

