

URBANISMO

ESPAÑA

LOS ESTACIONAMIENTOS EN LA ZONA DE INFLUENCIA DE LA GRAN VÍA DE MADRID

Entre las equivocaciones graves que van surgiendo en torno a la Gran Vía madrileña, una de las más importantes es la imprevisión absoluta con que se trató el problema de los estacionamientos de coches. Puede decirse que ni siquiera se planteó al redactarse el proyecto ni constituyó una preocupación seria en las autoridades competentes al realizarse la famosa arteria comercial.

Si bien es verdad que al comenzarse las obras no existía dicho problema, al terminarse el primer trozo se empezaba a ver ya claramente la importancia que rápidamente y en forma acelerada iba adquiriendo dicho problema.

Tanto es así, que fué realmente esta cuestión la que motivó el ensanche del segundo y tercer trozo a 35 metros, pues el primero, con sus 25 metros, se mostraba insuficiente para absorber el tráfico que por él se dirigía.

Esta medida, a pesar de que costó gran trabajo el adoptarla por la oposición que presentó la entidad que financiaba el proyecto, resultó a todas luces ineficaz e insuficiente, pues el alivio que pudiera suponer para el desarrollo del tráfico los 35 metros de ancho de calle, venía contrarrestado desfavorablemente por la mayor altura que se permitía a las edificaciones, permitiendo una concentración de locales comerciales y de oficinas superior al establecido en el primer trozo.

Esta concentración comercial es la causa fundamental del empeoramiento del tráfico en el interior de todas las capitales del mundo, problema ya suficientemente estudiado teórica y prácticamente tanto en las ciudades europeas que en general han actuado más cautamen-

te, como en las americanas, en las que se están padeciendo ahora las consecuencias gravísimas de una actividad inconsciente y excesivamente optimista.

Los resultados de un desarrollo en vertical ilimitado en las zonas comerciales fueron previstos a tiempo en las capitales europeas; bastó observar los conflictos de tráfico que se producían en el interior de las poblaciones importantes sólo con una concentración comercial intensa manteniéndose las alturas normas de siete y ocho plantas, para comprender lógicamente que dichos conflictos serían insolubles en caso de permitir mayores alturas y multiplicarse los usos comerciales.

El rascacielos se eliminó en Europa no por incapacidad o insuficiencia de técnica constructiva, sino por considerar que así se evitaba el empeoramiento de problemas que, como el del tráfico, podían revestir caracteres de suma gravedad.

En nuestra Gran Vía se ha repetido el mismo conflicto entre las empresas privadas interesadas en un aprovechamiento máximo del suelo y el buen funcionamiento de la capital que aconsejaba lo contrario, llegándose a una solución que si bien no satisfacía los deseos del particular, que en este terreno son ilimitados, fué lo suficiente mala, técnicamente, para producir los conflictos que se temían.

Estos problemas pueden dividirse en dos fundamentales: uno, el producido por un volumen importante de tráfico de coches que se dirige al nuevo centro comercial y que congestiona las vías, y otro, el causado por este número considerable de coches que, al llegar a su punto de destino, necesita estacionarse, o sea: primero, el *coche moviéndose* con dificultad y lentitud, y segundo, el coche sin posibilidad de *quedarse parado* por falta de espacio.

En el primer caso se puede mejorar algo el problema aumentando las circulaciones a costa de suprimir los estacionamientos centrales, si existen como en la Gran Vía, y en último caso los laterales, pero esta solución es a costa de un empeoramiento importante del segundo, que se ve dificultado por la supresión de las zonas de estacionamiento más solicitadas y de mayor comodidad por la proximidad y fácil acceso a los establecimientos comerciales y salas de espectáculos. Ante este dilema no existe más solución que establecer nuevas zonas de estacionamiento en las proximidades de la nueva vía y tangencialmente a las circulaciones importantes.

El gravamen que esta solución representa para la economía municipal es evidente, pues se ve obligado el Ayuntamiento a emprender una serie de expropiaciones en una zona que ha sufrido ya alzas

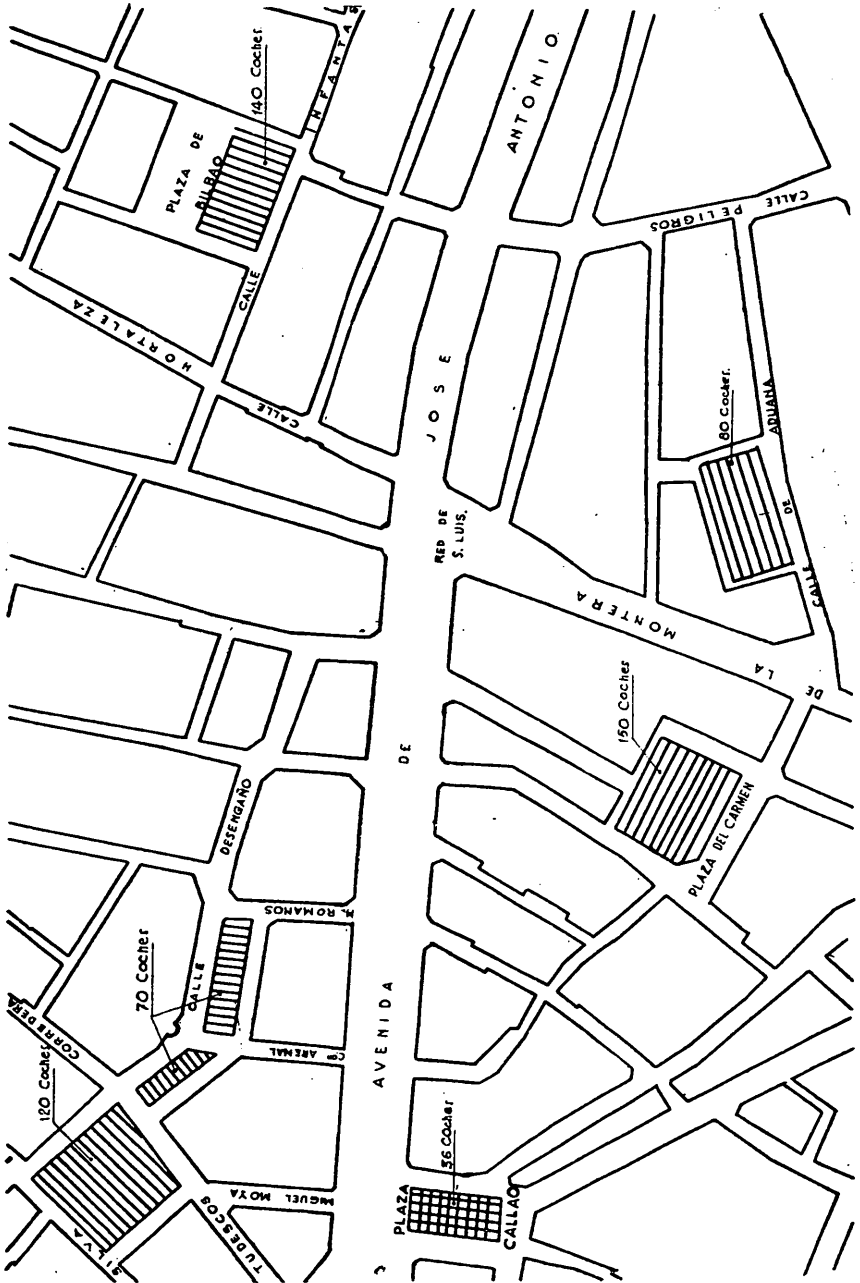


Fig. 1

importantes en el valor del suelo y edificaciones en su mayoría utilizadas comercialmente para alojar en forma conveniente las nuevas superficies dedicadas a estacionamiento de coches.

Visto el proceso, en su conjunto se observa que la Gran Vía lejos de representar una solución al problema del tráfico lo ha empeorado, por no haberse adoptado desde un principio las medidas que hubieran asegurado el éxito en este aspecto, que son la limitación de la edificación a una altura normal de seis o siete plantas y la restricción del uso comercial a límites prudenciales.

Naturalmente, estas medidas afectarían directamente al planteamiento financiero del proyecto, que no arrojaría un balance de ganancias tan fabulosas como las obtenidas, pero bien merece la pena el reducir los beneficios de las empresas particulares interesadas a proporciones normales si además se consigue un mejoramiento efectivo en la ordenación del casco urbano y se ahorra al Municipio gastos cuantiosos que liquiden los errores del planteamiento.

Una vez estudiado el problema en su aspecto general y pasando a describir los detalles de su ejecución, observamos que en el plan de estacionamiento posibles en la zona de la Gran Vía (fig. 1) se prevén además del actual de la Plaza del Callao (marcado en el plano con cuadrícula), estacionamientos subterráneos en las plazas del Carmen y Bilbao y a nivel en los solares resultantes de derribos de fincas en las calles de la Aduana y otro en la calle del Desengaño, únicas zonas en las que era posible actuar por existir en ellas algunas casas antiguas y que facilitaban la expropiación (indicados en el plano con rayado).

El trámite de ejecución del estacionamiento de la calle del Desengaño y del de la de Aduana es por razón de la dificultad actual en desalojar las edificaciones antes del derribo sumamente largo, habiéndose decidido el Municipio madrileño por emprender inmediatamente la construcción del de la plaza de Bilbao, cuyas obras empezarán en breve y cuyas características son las siguientes:

Situación y accesos: Esta plaza dispone de una amplitud suficiente, y un desnivel favorable, que permite situar dos plantas de estacionamiento, con la supresión o mejoramiento de las rampas de acceso utilizando puntos de la plaza con diferencia de altura de cuatro metros. Los accesos se efectuarán por las calles del Clavel, Infantas y Capuchinos, y las salidas por San Bartolomé e Infantas a Hortaleza.

Limitación del número de coches: La cifra total de coches para

estacionarse está limitada por el reducido ancho de las vías de acceso, en la actualidad todas ellas con dirección única. Teniendo en cuenta esta circunstancia y la posibilidad de una entrada y salida normales en las horas de máxima circulación, se estima que el número total de vehículos no debe pasar de 150, considerando peligroso rebasar esta cifra, pues fácilmente se producirían taponamientos que limitarían el rendimiento práctico del estacionamiento.

Necesidad de mantener el jardín: Otra circunstancia aconseja no extender excesivamente en planta la zona de estacionamientos, y es la necesidad de campos de juegos infantiles en esta barriada, puesto de manifiesto por la gran afluencia de población infantil a los jardines existentes, insuficientes ya para la población actual.

Características de la solución propuesta: Teniendo en cuenta lo expuesto, se establecen dos plantas de estacionamientos, una con capacidad de 142 coches, con entradas a ambos lados de Infantas por rampas del 10 por 100 (fig. 2).

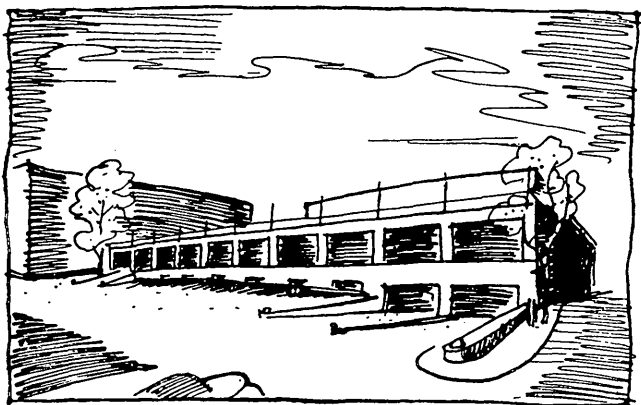


Fig. 2

Se cubre la segunda planta con una terraza con jardín bajo. La zona de estacionamientos ocupa, en planta 50 metros de frente por 30 de fondo, quedando en la parte norte una zona de jardín con arbolado, de 50 metros por 25. De esta forma se consigue mantener para juegos infantiles la misma superficie útil que en la actualidad, separando completamente las circulaciones de vehículos de los estacionamientos de la de peatones que se dirijan a los jardines.

Construcción: Se ha estudiado la estructura de hormigón armado con pies derechos y jácenas de 15 metros de luz, con forjado de hormigón y bovedilla vista. Las alturas de las dos plantas de estacionamiento son cuatro metros de piso a piso (fig. 3).

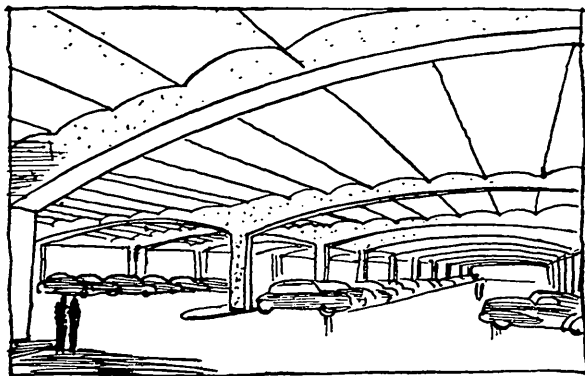


Fig. 3

Iluminación y ventilación: La iluminación puede realizarse perfectamente con luz natural durante el día por medio de los ventanales laterales, lucernas y el pórtico abierto a Mediodía.

La ventilación se lleva igualmente por ventanales y pórticos, así como por las bóvedas verticales de contención de tierras, que al mismo tiempo que iluminan y ventilan las dos plantas en la zona menos favorable, defiende las humedades procedentes del jardín inmediato.

Circulación interior: El movimiento de coches dentro de los estacionamientos se realizará siguiendo una circulación rotatoria con sentido único, evitándose toda clase de cruces y entorpecimientos; tanto los radios de giro como la maniobra de estacionamiento y visibilidad se han estudiado de manera que el funcionamiento sea perfecto en todo caso.

El presupuesto de realización material asciende a 3.867.000 pesetas.

LA LABOR DE REGIONES DEVASTADAS

En los primeros días del año, el Director general de Regiones Devastadas, señor Moreno Torres, se reunió en el edificio del convento

de las Madres Trinitarias, que se reconstruye por Regiones Devastadas, con otros altos jefes de la Entidad y los directores de los periódicos y agencias madrileños, para despedir al Año Viejo. También asistieron algunos concejales del Ayuntamiento de Madrid y otras personalidades. Los invitados recorrieron las distintas salas del edificio en construcción, donde están instaladas hasta un total de 75 maquetas, algunas de ellas verdaderamente monumentales, tales como la de Belchite, que tiene una extensión de 8 metros por 5, y la de Seseña, que mide 4 por 3,50 metros. Estas maquetas son una muestra de la enorme labor realizada por Regiones Devastadas, ya que todo lo que se expone son obras terminadas, y junto a cada maqueta se exhiben grandes fotografías de los edificios ya habitados.

A preguntas de los periodistas, el señor Moreno Torres dijo que el total de viviendas terminadas, entre construidas de nueva planta y reconstruidas, se acerca a 20.000. De las localidades adoptadas se ha terminado ya el 80 por 100 de las obras, y hay que tener en cuenta que se trata de 208 poblaciones en toda España.

Desde 1940, fecha en la cual se dió principio a la obra, se han invertido 1.100 millones de pesetas. Es particularmente interesante la construcción de bloques de viviendas desde las 45 a 250 pesetas. Serán viviendas modernas, con toda clase de instalaciones y confort. Las viviendas rurales son unifamiliares, y están dotadas también de todos los servicios necesarios y dependencias propias del campo. Entre los pueblos ya reconstruidos totalmente figuran: Brunete, Belchite, Seseña, Gajanejos, Guernica, Masegoso, Villanueva de la Barca, Majadahonda, Villanueva de la Cañada y otros.

Finalmente, el Director general de Regiones Devastadas ofreció un vino a sus invitados, con los que brindó por un próspero Año Nuevo.

EL CONGRESO HISPANO-PORTUGUES DE URBANISMO

Bajo la presidencia del señor Cort, se ha reunido la Federación de Urbanismo y de la Vivienda, con asistencia de numerosos socios, entre los que se hallaban los señores Artillaga, Berdejo, Casuso, Paz Maroto, Franco Guitart, Fonseca, García Cortés y otros.

Acordóse que el Congreso Urbanístico Hispano-Portugués, que fué aplazado en el mes de septiembre, a instancias de las autoridades

y elementos lusitanos, se efectúe en el mes de junio venidero, coincidiendo con las fiestas del milenario de la reconquista de Lisboa, que se verificarán con gran esplendor en el país hermano.

La inauguración se celebrará en Lisboa, y habrá otros actos en varias localidades portuguesas.

El Alcalde de Madrid, señor Moreno Torres, pronunciará, durante la celebración del Congreso, una conferencia acerca de Madrid y de sus futuras perspectivas. Participarán en la Asamblea personalidades destacadas de las disciplinas urbanísticas de Portugal y España.

EL PRECIO DE UN SOLAR EN MADRID

Se ha celebrado recientemente en el Ayuntamiento de Madrid la subasta de un solar municipal, el único que queda por edificar en la Avenida de José Antonio (último trozo de la Gran Vía), situado delante del Mercado de Santo Domingo y próximo, por tanto, a la plaza de España.

Se ha pagado por este solar el precio más alto alcanzado en España por un terreno.

Valorado por el Ayuntamiento en 1.169 pesetas el metro, en el año 1943, no se celebró la subasta. Después fué rectificado el precio en diversas ocasiones, hasta que ayer fué subastado al tipo de 7.726 pesetas el metro cuadrado; es decir, unas 600 pesetas el pie.

Se presentaron a la subasta doce postores, y fué adjudicado el solar al pliego que más ofrecía: la Inmobiliaria del Hogar, en 9.555.559 pesetas. Sale el pie cuadrado a 1.259 pesetas y el metro a 16.215. El tipo de subasta era de cuatro millones y medio, que se ha rebasado en cinco millones. La Metropolitana pujó hasta 7.780.000; don Agustín Miguel, 7.700.000, y la Inmobiliaria Valenciana Socusa, 7.078.540.

EL CONCURSO ANUAL DE ARQUITECTURA EN 1946

El *Boletín Oficial del Estado* ha publicado una orden del Ministerio de Educación Nacional por la que se resuelve el Concurso Nacional de Arquitectura de 1946. Por orden ministerial de 23 de febrero próximo pasado se convocó el expresado Concurso, cuyo tema era

un proyecto de planes de acceso al acueducto de Segovia, ofreciéndose un premio de 25.000 pesetas y un accésit de 4.000. El Jurado ha acordado se adjudique el premio ofrecido al proyecto del que son autores D. Luis Laorga y D. Javier Sáiz Oiza, en méritos a sus excelentes calidades artísticas y adaptación al lugar del emplazamiento, y el accésit, a D. Manuel Muñoz Monasterio, si bien elevándolo a la cantidad de 8.000 pesetas y en concepto de adquisición.

EXPOSICION PROVINCIAL DE PROYECTOS Y OBRAS DE VALENCIA

Instalada en el Palacio de la Feria Muestrario ha sido organizada por el Gobernador civil de la Provincia la Exposición Provincial de Proyectos y Obras de Valencia.

Concurren a esta Exposición, además del Ayuntamiento y Diputación Provincial de Valencia, 107 Municipios de la Provincia.

Figuran en ella 657 fotografías, que corresponden a obras realizadas; 415 planos o proyectos y 29 maquetas. Las obras realizadas, se entiende, en el plazo comprendido desde 1939 a 1946.

VISITA DE PERIODISTAS CUBANOS A LAS OBRAS DE REGIONES DEVASTADAS

Recientemente visitó Madrid un grupo de periodistas cubanos, los representantes de *El Diario de la Marina*, señor Riego; de *El Mundo*, don Raúl Lorenzo; de *Crisol*, don Luis Lorenzo Delgado; de *El País*, don Enrique Serpa, y los señores Díaz Versón, Pagés y Ramón Ríos, de otros diarios de la Habana; visitaron algunos de los pueblos de la provincia de Madrid reconstruídos por la Dirección General de Regiones Devastadas.

Fueron acompañados por el Subdirector de Regiones Devastadas, señor Cárdenas; los arquitectos, señores Aranguren y Reina, y varios representantes de la Directiva de la Asociación de la Prensa de Madrid, periodistas y fotógrafos de los diarios y agencias madrileños.

En primer lugar recorrieron un bloque de viviendas para las clases humildes en la barriada del paseo de Extremadura. Más tarde

marcharon a Brunete, Villanueva de la Cañada, Villanueva del Pardillo y Las Rozas, donde almorzaron. Se detuvieron especialmente en Brunete, donde los periodistas de La Habana inquirieron de los Arquitectos de Regiones Devastadas detalles de la reconstrucción del pueblo, rentas que pagan las casas y de la batalla que destruyó el antiguo Brunete. Después visitaron Majadahonda.

La visita les agradó mucho. De regreso a Madrid, uno de los periodistas cubanos manifestó: «Es realmente impresionante la labor, el esfuerzo que supone haber llevado a cabo la reconstrucción de tantos pueblos destruidos, en circunstancia de anormalidad y dificultad tan acusadas como las que tuvo que hacer frente España en los ocho últimos años. Ustedes son un poco culpables de que esto no se sepa en el extranjero. Debían de haber divulgado por todos los medios esta labor constructiva y de tan marcadas características sociales y de preocupación por las clases más humildes.»

El redactor del periódico *El País* de la Habana, don Enrique Serpa, al firmar en libro de visitas a Las Rozas, en la oficina de la Comarcal Norte de Madrid, de Regiones Devastadas, escribió las siguientes palabras:

«Hay una vieja frase española que dice: "Pasad, la casa es vuestra." Y no es una mera fórmula de cortesía, sino que traduce lo más profundo del espíritu de España, ya que al estar aquí sentimos que España se nos ha dado toda, pero al mismo tiempo—¡qué gran lección de amor!—nos ha hecho suyos.—*Enrique Serpa*, redactor de *El País*, de La Habana. 30-XI-46.»

LA CONSTRUCCION URBANA EN VALENCIA DURANTE EL AÑO 1947

El ramo de la Construcción, en sus diversos aspectos, siempre alcanzó uno de los más altos exponentes en el plano laboral.

Valencia, capital y provincia, a impulso de las necesidades creadas, no sólo por el constante aumento del censo de su población, sino por la avalancha de avecindados procedentes de diversas provincias del solar patrio, tiene planteado, a partir de la liberación, el abrumador problema de la vivienda.

Ciñéndonos a los datos expuestos por la Oficina de Control del Colegio de Arquitectos de la Delegación de Valencia, durante el

año 1946 se despacharon 1.430 expedientes de obras de nueva planta, 699 solicitudes de reforma y ampliación de edificios, 20 referentes a trabajos de reparación y 500 certificaciones de obras.

El presupuesto global de las obras de nueva planta se eleva a 520.259.592 pesetas.

En las oficinas de Fomento del Ayuntamiento de la capital, en 1946 se expidieron 155 licencias para edificaciones de nueva planta, y referentes a elevación de nuevos pisos y obras de reforma, unas 300.

A partir del año 1942, Valencia registra un avance en orden a la construcción, pese a las restricciones experimentadas—por causas que son de dominio público—en la provisión de materiales al efecto. Este avance—referente a la capital y provincia—empezó a revestir acusada importancia en el año 1944, puesto que de 68.794.623 pesetas en que se cifró el presupuesto global de obras de nueva planta en el año 1943, se elevó a 102.475.942 pesetas. Pero es en 1945 cuando se aprecia un avance verdaderamente impresionante, ya que aparece casi cuatriplicada la cantidad registrada en el año anterior, puesto que ascendió a 391.649.876 pesetas.

El número de obreros calificados como productores, afiliados al ramo de la Construcción, se cifra en capital y provincia en 18.388, y el valor de los jornales invertidos sobrepasa el de 160 millones de pesetas.

Por cuanto se informa han sido construídos un centenar de edificios de unos 14 metros de fachada, que comprenden, generalmente, dos plantas bajas y un promedio de 12 habitaciones.

Fundamentándonos en estos datos, dedúcese que las construcciones de nueva planta equivalen a una calle moderna de 700 metros de extensión, en la que se pueden considerar 1.200 viviendas.

El Instituto Nacional de la Vivienda, continuando su beneficiosa obra social, ha construído durante el año 1946 las moradas siguientes: en Valencia, capital, 522; Gandía, 84; Játiva, 80; Onteniente, 48; Liria, 66; Villar del Arzobispo, 8; Sueca, 50; Utiel, 34; Silla, 25; Carlet, 40; Benisanó, 20; Masalavés, 25; Vinalesa, 13; Puebla del Duc, 25; Sollana, 20; Benifayó, 28; Senyerde, 28; Albalat de la Ribera, 31; Teresa de Cofrentes, 8; Beniarjó, 7; Guadasuar, 51; Estivella, 8; Beniopa, 20; Beniganim, 9; Picaña, 60; Oliva, 16; Algemesí, 51; Alberique, 124. Total, 1.501 viviendas protegidas.

Las perspectivas, en orden a la construcción, tanto en lo que con-

cierte a las obras de libre edificación como a las viviendas protegidas, permiten asegurar que en 1947 alcanzará un acentuado progreso con relación al año 1946.

EL PLAN QUINQUENAL DE OBRAS EN EL MARRUECOS ESPAÑOL

Vamos a referirnos en estas líneas a las obras terminadas o acometidas durante el año 1946, y que han constituido la primera anualidad del «Plan quinquenal» a ejecutar con cargo al Presupuesto extraordinario de 260 millones de pesetas concedido por el Estado español a la Zona y encaminado a la ejecución de obras públicas de interés para la expresada revalorización.

La primera anualidad del «Plan quinquenal», ahora cumplida, podemos desmenuzarla en el siguiente resumen:

Obras económicas.

Aprovechamientos hidráulicos y obras agrícolas, forestales, portuarias y de comunicación	28.000.000
---	------------

Obras sociales.

Sanitarias, educativas, culturales, de corrección de delinquentes, viviendas, deportivas, urbanas	8.000.000
--	-----------

Obras administrativas.

Edificios representativos, Delegaciones, Intervenciones, Aduanas, Correos, Marina	14.00.000
--	-----------

Adquisición de solares y edificios.

Con destinos varios	4.000.000
----------------------------	-----------

TOTAL	54.000.000
--------------	------------

De esta cantidad puede calcularse que unos 12 millones han sido destinados a obras para remediar el paro, principalmente para carreteras de los territorios del Rif y del Kert.

Y el anterior resumen, para mayor comprensión del lector, lo desglosaremos en el siguiente detalle:

OBRAS HIDRÁULICAS:

Cuenca del K'ert.—Se ha terminado el camino de acceso a la presa de Aslef e iniciado las galerías de exploración, así como las obras

del campamento obrero. En el río Igán (Guerruau) se han intensificado las obras, que quedarán terminadas en el próximo año.

Cuenca del Lau.—En riego toda la margen izquierda, se está trabajando en el sifón que, atravesando el Lau, ha de llevar el agua a la margen derecha.

Cuenca del Martín.—Se iniciarán el año 1947 con la celebración del concurso para la construcción de una presa de embalse en el río Najla. Durante todo el año 1946 ha venido trabajándose en el canal de conducción, que ya presta servicios útiles a la ciudad de Tetuán al recoger el agua de los manantiales que cruza en su trazado.

Cuencas del Nekor y Guis.—Dificultades atravesadas por la Mancomunidad Hidráulica del Rif han hecho que el ritmo de estas obras no guarde la misma actividad que el que viene desarrollándose en las otras cuencas.

PUERTOS:

Larache.—Se ha recrecido una de las dos escolleras que encauzan el río en su zona portuaria, y antes de fin de año se dará comienzo al hormigonado del pavimento del muelle de descarga y a reemplazar las defensas de dicho muelle. Se están ultimando los proyectos de nuevo muelle comercial y adaptación del actual para dársena pesquera.

Villa Sanjurjo.—Iniciadas las adquisiciones de maquinaria y medios de transporte, así como las construcciones auxiliares, durante el año que termina, comenzará en el primer trimestre del próximo el vertido de escollera para la reconstrucción del dique.

Río Martín.—Han dado comienzo las obras de encauzamiento de la margen izquierda del río, junto a la desembocadura.

CAMINOS:

Se han ejecutado los siguientes trabajos:

Primero y cuarto trozos de la carretera Bab Berret a Puerto Capaz.

Variantes del Tzenin en la carretera de Tetuán a Larache por Dar Chauí.

Variante de Arcila al Tzenin en la de Tánger a Alcazarquivir.

Acondicionamiento de los kilómetros 32 y 33 entre Tetuán a Rabat por Dar Chauí.

Terminación del trozo Ait Kamara-Isarrojen de la carretera de Villa Sanjurjo a Tahariuen.

Comienzo de las obras del nuevo acceso a Tetuán.

Continuación de los tramos Beni-Bu-Iffrah a Mereka y Ben Tien a Tensaman de la carretera de Tetuán a Melilla, por la costa.

Acondicionamiento del trozo Mereka-Guis en su unión con Villa Sanjurjo-Tahariuen y Villa Sanjurjo-Puente Nejour, de la carretera Tetuán a Melilla, por la costa.

Continuación del tramo central de Targuist a Torres de Alcalá.

Prosecución de los trabajos en la carretera de Drius a Ain Zorah, Zaio a Cabo de Agua y Sammar a Dar Quebdani.

Reparación de varios kilómetros en las carreteras de Tánger a Alcazarquivir y Tetuán a Larache, por Dar Chaui.

Reparación de averías causadas por los temporales entre Tetuán y Uad Lau, de la carretera de Tetuán a Melilla, por la costa.

Construcción de dos puentes entre Tetuán y Alcazarquivir.

Reparación de varios kilómetros del firme en el camino del Gurugú.

Reparación del trozo Tahuima a Karia de Arkeman de la carretera de Tahuima a Cabo de Agua.

ARQUITECTURA:

Edificios generales.—Alta Comisaría, Residencia de S. A. I. el Jalifa, Finca del Monte, Delegación Economía y Obras Públicas, Parque y Taller de Automovilismo.

Edificios sanitarios.—Hospital de Tánger, adaptación del Sanatorio Neuropsiquiátrico de Ben Karrich para Sanatorio Antituberculoso, ampliación del Hospital de Alcazarquivir, Consultorio Veterinario en Targuist, Consultorio Médico en Sidi Ali (Beni Arós), vivienda Director Depósito Medicamentos Tetuán, Depósito Medicamentos en Nador, vivienda para el Médico del Sanatorio Antituberculoso de Ben Karrich, varias obras en el Hospital Civil de Tetuán.

Edificios de Intervenciones.—Vivienda Intervención Comarcal Bu Hamed, reforma y ampliación del pabellón para el Interventor territorial de Chauen, cuadras en Sidi Ali (Beni Arós), cárcel de Sidi Ali, cuadra en la Intervención Comarcal de Uad Lau, viviendas en Tzenin de Sidi Yamani, Intervención de Ketama.

Edificios religiosos.—Centro misionero de Sidi Talha, iglesia de Río Martín.

Aduanas.—Aduana y almacenes en Río Martín.

Edificios culturales.—Grupo escolar en Castillejos, Escuela musulmana de niñas en Chauen, Escuela primaria musulmana en Lara-

che, terminación del Grupo Escolar «General Orgaz», Museo de Bellas Artes, Escuelas para niñas musulmanas números 1, 2 y 3, ; reforma y ampliación de vivienda y almacén en el Museo Arqueológico, reparación del Hogar musulmán, Escuela para niños musulmanes, Escuela para niños musulmanes número 1, Medarsa Lucas, reforma en Dar el Atar, Escuela del Magisterio femenino, Imprenta del Majzén.

Edificios penitenciarios.—Penitenciaría de Uad Lau, Prisión territorial de Chauen, ampliación Prisión Larache, vivienda para funcionarios en la Cárcel de Tetuán.

Correos.—Reforma de la Casa de Correos de Villa Nador.

Viviendas.—Casas modestas para empleados del Majzén, viviendas para mejasnis en Afso, Muley Rechaid y Sidi Saidi; viviendas para ocho funcionarios en Villa Nador, vivienda para el Emir Muley Mohamed, hermano de S. A. I. el Jalifa.

Contribución a las obras de urbanismo.—Instalaciones en la playa de Río Martín.

Edificios Marina.—Ampliación de la Delegación de Marina en el Rincón del Medik.

EXTRANJERO

EL NUEVO DAKAR (MARRUECOS FRANCÉS)

La guerra ha hecho que los franceses se dieran cuenta del inmenso valor, no sólo potencial, sino también actual, que tiene Dakar. Y han empezado a hacer planes para convertir la ciudad en la capital de los trópicos, en el puerto más importante de la costa occidental de Africa, entre Casablanca y el Cabo, lugar obligado de salida de las mercancías africanas y de entrada de las importadas.

La ciudad, con sus 200.000 habitantes, casi todos indígenas, ofrece una gran decepción a los que la visitan. Fuera del barrio llamado el «Plateau», que es el más reciente, con sus avenidas bien trazadas, bordeadas por buenas casas, el resto no es más que un conjunto polvoriento y casi miserable de casas vetustas y almacenes sórdidos. Medina, la villa indígena, está hecha de cinc, y su higiene es bien precaria.

El puerto, sin embargo, con sus muelles, su arsenal y sus instalaciones modernas, forma un completo contraste. Sus aguas, protegidas por la isla de Corea, que va a ser unida a tierra, permiten la evolución y atraque de los más grandes barcos y de las más poderosas escuadras. Y como corolario de este puerto y del aeródromo, situado en las rutas intercontinentales, se quiere hacer de Dakar una ciudad que podrá albergar, sobre una superficie igual a la de París, medio millón de habitantes.

Las futuras edificaciones se extenderán sobre toda la superficie de una península de 90 kilómetros cuadrados. Un barrio reservado a los negocios rodearía el puerto, mientras que más lejos se construiría el barrio de la residencia. Esta estaría orientada del suroeste al noroeste, instalada en la parte más ventilada, y permitiría, con sus parques, soportar mejor los cuatro meses tan penosos en los trópicos.

Las instalaciones militares, actualmente desperdigadas por el centro de la ciudad, serán agrupadas en otro barrio distinto, no lejos del aeródromo, y para completar el conjunto, un espacio de 600 hectáreas será reservado a las instalaciones industriales que transformarán los productos del país.

BUENOS AIRES VA A TENER UN BARRIO DE VIVIENDAS PREFABRICADAS

Hace algunas semanas, y a título de muestra antes de llevar a cabo un plan de mayor amplitud en diversos barrios porteños de la capital bonaerense, se comenzó en la ciudad del Plata el establecimiento de un grupo de viviendas prefabricadas en una zona del Puerto Nuevo, con asistencia del general Perón.

El grupo está dividido en dos secciones, «A» y «B», según la categoría de las viviendas, y los materiales empleados son hormigón armado en unos casos y madera en otros. Trátase de verdaderas construcciones «relámpago», pues una casita de tipo medio puede quedar ultimada en media hora, utilizando bloques, vigas y losas de hormigón prefabricados, y están dotadas de cualidades atérmicas y antisísmicas, por cuanto constituyen un solo bloque merced a los «pasadores» de hierro que unen los distintos elementos, que contienen espacios vacíos aislantes en su interior. Pueden asimismo ser desarmadas en cualquier momento y trasladadas al lugar que se desee.

LOS FRANCESES VAN A CONSTRUIR UNA «POBLACION ATOMICA»

En los círculos científicos afectos a Frederick Joliot-Curie se dice que ya ha sido escogido el lugar donde se instalará la «población atómica», que ha de agrupar todas las experiencias francesas en esta rama de la Física.

Según se afirma, será instalada en las proximidades de Saclay, en el valle de Chevreuse, a unos 16 kilómetros de París.

Los auxiliares de Joliot-Curie han declarado que esta «población atómica» será un centro de estudio dedicado por entero a investigaciones suplementarias. Sin embargo, en él no se llevará a cabo investigación alguna para fines militares.

LA CONSTRUCCION DE VIVIENDAS INGLESAS

El grupo de empresas constructoras denominado «Arcon» ha dado fin recientemente al suministro de 41.000 viviendas provisionales «prefabricadas» que se le encomendó en 1944, habiendo obtenido autorización para proceder ahora a la fabricación de un nuevo tipo de viviendas «permanentes» de dos pisos, en el cual se combina el sistema tradicional de construcción con los novísimos métodos de «prefabricación».

En dicho modelo, el piso bajo se construirá al modo clásico, y el superior lo será conforme a los procedimientos «Arcon». Con ello se obtendrá la ventaja de aprovechar la vasta organización que la referida firma constructora tiene ya establecida.

LEGISLACION

LA LEY DE ORDENACION URBANA DE VALENCIA Y SU COMARCA

El *Boletín Oficial del Estado* ha publicado la ley de 18 de diciembre de 1946, de ordenación urbana de Valencia y su Comarca.

Dicha Ley consta de un solo artículo, subdividido en veinte Bases.

La parte dispositiva dice que el rápido crecimiento de la ciudad de Valencia y de los núcleos urbanos de su Comarca, así como el desarrollo general de toda la zona, han confirmado, a lo largo del estudio del plan, los motivos de urgencia que aconsejan la creación de la Comisión Superior de Ordenación de la Provincia de Valencia y hacen urgente la publicación de la disposición legal que dé las normas y disponga los medios de puesta en marcha del plan de ordenación de Valencia y su Comarca.

La Base primera de la mencionada ley trata del plan general de ordenación; la segunda, de la personalidad jurídica de la «Corporación administrativa denominada «Gran Valencia»; la tercera y cuarta, de los organismos rectores de la mencionada Corporación; la quinta, de la competencia; la sexta, del desarrollo del plan general; la séptima se refiere a las obras públicas y particulares; la octava, a las inspecciones y sanciones; la novena, de los transportes colectivos; la décima, de parcelación de solares y terrenos; la undécima, de la reparcelación obligatoria; la duodécima, del orden de edificación; la décimotercera, de la clasificación de los terrenos para indemnización de la expropiación forzosa; la décimoquinta, de los pagos de precios de expropiación, que serán en metálico y al contado; la décimosexta, de la transmisión del dominio; la décimoséptima, de la preferencia de los propietarios expropiados para adquirir nuevas parcelas; la décimoctava, de las permutas de terrenos sustitutivas de la expropiación; la décimonovena, de los presupuestos que anualmente aprobará la Comisión ejecutiva y el Consejo general. La Base vigésima y última trata de los recursos especiales e ingreso de los Presupuestos, extraordinarios y especiales.

Además hay otras tres Bases finales: la vigésimoprimer, que trata de la contabilidad y simultaneidad de recursos; la vigésimosegunda, de las exenciones tributarias, y la vigésimotercera, adicional, en la que se dice que se consideran supletorias de la ley, en cuanto no se opongan a la misma, la legislación municipal vigente y todas las leyes y disposiciones generales que se refieren a materias reguladas en la presente ley de Bases.

OTRAS DISPOSICIONES SOBRE ORDENACION URBANA

Decreto de 31 de enero de 1947 por el que se crea la Comisión Superior de Ordenación Urbana de la provincia de Gerona.

La provincia de Gerona cuenta con municipios de gran importancia y elevado censo de población, agrupados en comarcas perfectamente delimitadas, cuyo desarrollo urbano es conveniente estimular y encauzar, ajustándolo a los preceptos urbanísticos modernos, atendiendo también a la prosperidad y mejora de los Municipios de menor importancia. Para ello es necesario aunar la realización de diferentes obras de la privativa competencia de los distintos departamentos ministeriales y de las entidades locales.

En su virtud, a propuesta del Ministro de la Gobernación y previa deliberación del Consejo de Ministros,

DISPONGO :

Art. 1.º.—Se crea la Comisión Superior de Ordenación Urbana de la Provincia de Gerona.

Art. 2.º.—Se constituirá bajo la presidencia del Gobernador civil de la provincia y formarán parte de ella : el Presidente de la Diputación Provincial, el Alcalde de Gerona, otro Alcalde de la provincia, un representante de cada uno de los Ministerios de Obras Públicas, Industria y Comercio y Agricultura y un delegado de cada una de las entidades siguientes: Comisión Provincial de Monumentos, Dirección General de Sanidad y Dirección General de Arquitectura. Estos representantes y delegados serán nombrados por los organismos respectivos.

Art. 3.º.—Corresponderá a la Comisión estudiar el Plan General de Ordenación Urbana y Rural de la provincia de Gerona, a cuyo efecto se constituirá en el seno de aquélla una Ponencia Técnica dirigida por un Delegado especialista de Urbanismo que designe la Dirección General de Arquitectura. La Ponencia tendrá a su disposición una Oficina Técnica, que se instalará en local facilitado por la Diputación Provincial de Gerona, y los gastos de todo orden que produzca su funcionamiento serán costeados con cargo a las consignaciones que para dicha finalidad establezcan la Diputación Provincial, el Ayuntamiento de Gerona y los Municipios de la provincia, en proporción ajustada a normas reglamentarias. El delegado espe-

cialista de Urbanismo y el Director de la Oficina Técnica actuarán de enlace entre la Comisión y la Ponencia, para lo que asistirán a aquélla con voz, pero sin voto.

Art. 4.º.—La Comisión tendrá personalidad jurídica y sus resoluciones serán de carácter ejecutivo, sin perjuicio de poder recurrir en alzada de las mismas ante el Ministerio de la Gobernación. La Comisión tendrá facultad para recabar los asesoramientos que estime convenientes, incorporando a ella representantes de los organismos o entidades asesoras en la forma que reglamentariamente se determine.

Art. 5.º.—La Comisión redactará en el plazo de sesenta días el Reglamento por el que se haya de regir, que someterá a la aprobación del Ministerio de la Gobernación, quien además queda autorizado para dictar las órdenes o disposiciones complementarias de aquél.

Dado en Madrid, a treinta y uno de enero de mil novecientos cuarenta y siete.—FRANCISCO FRANCO.—El Ministro de la Gobernación, *Blas Pérez González*.

Decreto de 31 de enero de 1947 por el que se crea la Comisión Superior de Ordenación Urbana de la provincia de Lérida.

La provincia de Lérida comprende comarcas de fisonomía muy variada y definida, en las que las poblaciones se desarrollan con características peculiares, cuya ordenación conviene conservar y estimular. La capital y su zona de influencia han entrado en un crecimiento rápido que es necesario dirigir para que el aumento y mejora del nivel de vida de los agricultores no dé lugar a una diseminación anárquica, sino a una expansión ordenada.

Ello exige la fijación de un sistema urbanístico en el que se armonicen todos los intereses afectados por el mismo, dentro de normas estudiadas y previstas.

En vista de ello, y a propuesta del Ministro de la Gobernación y previa deliberación del Consejo de Ministros,

DISPONGO:

Art. 1.º.—Se crea la Comisión Superior de Ordenación Urbana de la provincia de Lérida.

Art. 2.º.—Se constituirá bajo la presidencia del Gobernador civil

de la provincia y formarán parte de ella: el Presidente de la Diputación Provincial, el Alcalde de Lérida, otro Alcalde de la provincia, un representante de cada uno de los Ministerios de Obras Públicas, Industria y Comercio y Agricultura, nombrados respectivamente por éstos, un representante de la Dirección General de Regiones Devastadas, otro de la Dirección General de Sanidad y un delegado de la Dirección General de Arquitectura.

Art. 3.º.—Corresponderá a la Comisión estudiar el Plan General de Ordenación Urbana y Rural de la provincia de Lérida, así como el Plan de Urbanización de la capital, su término municipal y su zona de influencia, a cuyo efecto se constituirá en el seno de aquélla una Ponencia Técnica dirigida por un delegado especialista de Urbanismo que designe la Dirección General de Arquitectura.

La Ponencia tendrá a su disposición una Oficina Técnica, que se instalará en local facilitado por el Ayuntamiento de Lérida, y los gastos de todo orden que produzca su funcionamiento serán costeados con cargo a las consignaciones que para dicha finalidad establezcan la Diputación Provincial, el Ayuntamiento de Lérida y los Municipios de la provincia, en proporción ajustada a normas reglamentarias.

El delegado especialista de Urbanismo y el Director de la Oficina Técnica actuarán de enlace entre la Comisión y la Ponencia, para lo que asistirán a aquélla con voz, pero sin voto.

Art. 4.º. La Comisión tendrá personalidad jurídica y sus resoluciones serán de carácter ejecutivo, sin perjuicio de poder recurrir en alzada de las mismas ante el Ministerio de la Gobernación.

La Comisión tendrá facultad para recabar los asesoramientos que estime convenientes, incorporando a ella representantes de los organismos y entidades asesoras en la forma que reglamentariamente se fije.

Art. 5.º.—La Comisión redactará en el plazo de sesenta días el Reglamento por el que se haya de regir, que someterá a la aprobación del Ministerio de la Gobernación, quien además queda autorizado para dictar las órdenes o disposiciones complementarias de aquél.

Dado en Madrid, a treinta y uno de enero de mil novecientos cuarenta y siete.—FRANCISCO FRANCO.—El Ministro de la Gobernación, *Blas Pérez González*.

Decreto de 31 de enero de 1947 por el que se crea la Comisión Superior de Ordenación Urbana de la provincia de Guadalajara.

La necesidad de ordenar con criterios adecuados a su acusada fisiónomía y a las características rurales de un numeroso y crecido número de pueblos que constituyen la provincia de Guadalajara, teniendo además en cuenta las zonas de población concentrada en la capital y cabezas de partido judicial, conjuntamente con la ineludible obligación de impedir proyectos no ajustados a principios urbanísticos que originarían situaciones contrarias a una ordenación, tanto más urgente cuanto la escasez de viviendas impone estimular su construcción, son motivos que inducen a aplicar a Guadalajara y su provincia el criterio que ya viene reiterándose por el Gobierno de llegar a la total ordenación urbana del territorio nacional.

La diferenciación adecuada de casos distintos aconseja depositar en un organismo, con representación de todos los intereses afectados, la función rectora en esta materia, con objeto de respetar las orientaciones que a cada zona urbana más convengan, atendida su importancia rural, monumental, histórica o arquitectónica.

En su virtud, a propuesta del Ministro de la Gobernación y previa deliberación del Consejo de Ministros,

DISPONGO :

Art. 1.º.—Se crea la Comisión Superior de Ordenación Urbana de la provincia de Guadalajara.

Art. 2.º.—Se constituirá bajo la presidencia del Gobernador civil de la provincia y formarán parte de ella: el Presidente de la Diputación Provincial, el Alcalde de Guadalajara, otro Alcalde de la provincia, un representante de cada uno de los Ministerios de Obras Públicas, Industria y Comercio y Agricultura, nombrados, respectivamente, por éstos; un miembro de la Comisión Provincial de Monumentos, un representante de la Dirección General de Regiones Devastadas, otro de la Dirección General de Sanidad y un Delegado de la Dirección General de Arquitectura.

Art. 3.º.—Corresponderá a la Comisión estudiar el Plan General de Ordenación Urbana y Rural de la provincia de Guadalajara, a cuyo efecto se constituirá en el seno de aquélla una Ponencia Técnica, dirigida por un delegado especialista de Urbanismo que designe la Dirección General de Arquitectura.

La Ponencia tendrá a su disposición una Oficina Técnica, que se instalará en el local facilitado por la Diputación Provincial de Guadalajara, y los gastos de todo orden que produzca su funcionamiento serán costeados con cargo a las consignaciones que para dicha finalidad establezcan la Diputación Provincial, el Ayuntamiento de Guadalajara y los Municipios de la provincia, en proporción ajustada a normas reglamentarias.

El delegado especialista de Urbanismo y el Director de la Oficina Técnica actuarán de enlace entre la Comisión y la Ponencia, para lo que asistirán a aquélla con voz, pero sin voto.

Art. 4.º.—La Comisión tendrá personalidad jurídica y sus resoluciones serán de carácter ejecutivo, sin perjuicio de poder recurrir en alzada de las mismas ante el Ministerio de la Gobernación.

La Comisión tendrá facultad para recabar los asesoramientos que estime convenientes, incorporando a ella representantes de los organismos o entidades asesoras en la forma que reglamentariamente se fije.

Art. 5.º.—La Comisión redactará en el plazo de sesenta días el Reglamento por el que se haya de regir, que someterá a la aprobación del Ministerio de la Gobernación, quien además queda autorizado para dictar las órdenes o disposiciones complementarias de aquél.

Dado en Madrid, a treinta y uno de enero de mil novecientos cuarenta y siete.—FRANCISCO FRANCO.—El Ministro de la Gobernación, *Blas Pérez González*.