

La fecha para terminar las viviendas ha sido fijada en 1987, cinco años después de lo previsto

E

l plan de remodelación de 37 barrios madrileños, uno de los más ambiciosos que se han realizado en España, ya tiene fecha definitiva de terminación en el año

1987. En total, cinco años de retraso sobre los planes iniciales. El presupuesto, que supera los 75.000 millones de pesetas, sufrirá un aumento, debido al retraso, de un 13 por 100 anual en las promociones de viviendas que aún faltan por terminar

PLAN DE REMODELACION

La historia de nunca acabar

Las viviendas entregadas durante 1982 ascenderán a 6.000 entre los meses de junio y septiembre, y un número inferior podrán concluirse antes de que finalice el año. La cornisa de Orcasitas va a ser el único barrio que este año terminará por completo su plan de remodelación cuando sean entregadas 1.100 viviendas antes del próximo otoño; el resto de barrios que este año recibirán entregas de pisos son el Poblado Dirigido de Orcasitas, Santa Petronila, Pan Bendito, Zofio y Manoteras, todos ellos con un retraso de un año sobre las previsiones iniciales, y a los que todavía falta por resolver, además de detalles burocráticos, las instalaciones de gas y electricidad.

El retraso que se ha venido acumulando en todas las obras del plan de remodelación, desde sus inicios, parece que toca a su fin y que la Administración está dispuesta, presionada por la coordinadora de barrios, a evitar nuevos retrasos que encarezcan el presupuesto total y agilizar las trabas administrativas y burocráticas que están sufriendo las obras.

En la reunión de los vecinos con el ministro de Obras Públicas y Urbanismo, Luis Ortiz, del pasado mes de

marzo, se firmaron unos acuerdos en los que se elevaba de rango la legislación que regula las remodelaciones, y se fijaba el año de 1987 como fecha límite para la terminación de las nuevas viviendas. En este programa también se establecían los módulos que iban a regir para cada una de las remodelaciones, de tal modo que no sufrieran retrasos y que éstos no afectaran a los vecinos en caso de que los hubiera.

A pesar de esta reunión todavía quedan, según la coordinadora de barrios, dos graves problemas por resolver. Por un lado, el acuerdo económico que está sin cerrar y tiene que establecer de una forma definitiva los precios finales de las viviendas, y por otro, los problemas creados por una mala gestión de la Administración.

NEVA ENTREVISTA CON EL MINISTRO

Antes de que finalice el mes de junio, la coordinadora de barrios en remodelación se reunirá de nuevo con Luis Ortiz para tratar sobre la valoración de los suelos a expropiar, la ratificación sobre el acuerdo económico y la agilización de los trámites administrativos, que están



La Coordinadora de Barrios en Remodelación ha hecho llegar su protesta a la Administración por los retrasos en la construcción de nuevas viviendas. En la foto, una de las zonas de Madrid afectadas por el plan.



Al fondo, la vivienda-tipo construida según el plan, y que viene a sustituir a las más antiguas y deficientes de distintos barrios madrileños

paralizados desde hace dos meses. Este retraso burocrático, en parte ocasionado, según los vecinos, por los servicios centrales del Ministerio, es probable que cambie en poco tiempo al haber sido cesado el director general de Construcciones, Mario Peñalver, que en palabras de la coordinadora era el que más obstáculos ponía y el que se ha saltado los acuerdos firmados.

La opinión de los vecinos afectados por la remodelación no deja de ser pesimista a pesar de las promesas ministeriales. Todavía quedan temas sin gestionar desde el año pasado, como son la expropiación de chabolas y la instalación de los servicios mínimos para que una vivienda sea habitable. Ante la próxima reunión con el responsable del MOPU están dispuestos a exigirle resultados concretos y contundentes para antes de las vacaciones. Caso de que esto no se logre tomarían medidas de presión, como manifestaciones o como el último encierro que protagonizaron a raíz de la última entrevista con el ministro, hace tres meses, ante los pocos resultados obtenidos.

Fernando GARCIA

Cien años después, su plan de comunicaciones ferroviarias para la provincia sigue siendo un modelo a seguir

ARTURO SORIA DISEÑO EL MADRID DEL FUTURO

Muchos de los proyectos del genial ingeniero y urbanista, creador de la Ciudad Lineal, aún pueden ser aprovechables



Tumba del genial Arturo Soria y Mata, en el cementerio civil de Madrid

Se cumple este año el centenario del lanzamiento de la idea de la Ciudad Lineal, proyecto propuesto por el ingeniero y urbanista Arturo Soria y Mata para ordenar racionalmente el crecimiento de Madrid. Proponía Arturo Soria la urbanización en medio del campo de una franja de 500 metros de anchura y de tanta longitud como fuera necesario, a lo largo de la cual se alinearían las casas y los servicios comunales y por cuyo eje central circularía un ferrocarril de vía doble y electrificado.

Para promocionar su idea, en 1894 formó Arturo Soria la Compañía Madrileña de Urbanización (CMU). Poco antes había conseguido la concesión de un ferrocarril de circunvalación de Madrid, de doble vía, que, según su idea, serviría tanto para la capital como para su proyectada Ciudad Lineal.

De aquel proyecto, reconocido ahora como revolucionario para su tiempo por muchos urbanistas, poco queda ya. La Ciudad Lineal, que debería haberse desarrollado entre los pueblos de Vallecas, Vicálvaro y Fuencarral, a lo largo de la divisoria de aguas de los ríos Jarama y Manzanares, sólo se construyó en 5.700 metros, concretamente desde la carretera de Aragón hasta el Pinar de Chamartín, exactamente la extensión que hoy ocupa la calle de su nombre en Madrid. A uno y otro lado de la calle se distribuyeron las parcelas, donde se construyeron casas de una y dos plantas, con frondosos jardines, separadas por 17 calles transversales.

Pero la incompreensión primero y la especulación después han deteriorado la Ciudad Lineal, convertida ahora en una calle de circulación rápida y ya con muy pocos de sus característicos hotelitos.

OTROS PROYECTOS

Este proyecto, pese a ser el más conocido, no fue el único de Arturo Soria, que tenía también una gran preocupación por el problema de las comunicaciones. Tan importante como su Ciudad Lineal hubiera sido para Madrid el ya citado ferrocarril de circunvalación y otras líneas que proyectó para comunicar la capital con numerosos pue-

blo de sus cercanías. El ferrocarril de circunvalación se proyectó treinta años antes que el previsto luego en el Plan Urgente de Construcciones Ferroviarias, continuando después con los «enlaces ferroviarios de Madrid» de Indalecio Prieto en 1932. La simple descripción de su trazado da idea de su importancia y de la trascendencia que habría tenido para Madrid si se hubiera construido. Su punto de partida se situaba en el paseo del Prado de la capital de España. Atravesaba el Retiro en túnel y luego en las proximidades del cementerio del Este se dividía en dos ramales: uno de ellos seguiría hasta Fuencarral, por Canillas y la Hortaleza, y el otro, hasta Pozuelo por Vicálvaro, Vallecas, Villaverde y Carabanchel. La longitud total entre ambos puntos extremos de Fuencarral y Pozuelo y el ramal de penetración hasta el paseo del Prado era de alrededor de 45 kilómetros. Para cerrar el circuito se preveía prolongar el trazado desde cada uno de dichos extremos a través del monte de El Pardo.

Este ferrocarril encontró la oposición del Ayuntamiento de entonces y para servicio de la Ciudad Lineal fue sustituido por una modesta línea de tranvías que iba desde las Ventas hasta Cuatro Caminos por la carretera de Aragón, la actual calle de Arturo Soria, se orientaba luego hacia el llamado Hotel del Negro, emplazado en las proximidades de la actual plaza de Castilla, y penetraba hacia Cuatro Caminos por la calle de Bravo Murillo.

La comunicación con los pueblos. Incansable en su actividad creadora, Arturo Soria proyectó también otros ferrocarriles para comunicar Madrid con los pueblos próximos. Uno de ellos iría desde la Ciudad Lineal hasta Torrelaguna, por Canillejas, Barajas, Belvis, Paracuellos, Cobena, Algete, Fuente el Saz, Valde Torres y Talamanca, con un ramal a Ajalvir. La longitud total de este proyecto era de 54 kilómetros, pero tampoco fue concedido y en su lugar se construyó una línea de tranvía desde Ciudad Lineal a Canillejas.

En 1905, la Compañía Madrileña de Urbanización solicitó otra concesión desde Canillejas a Alcalá de Henares de 22 kilómetros, que tampoco llegó a construirse. Igualmente proyectó Arturo Soria prolongar sus líneas desde el pueblo de Fuencarral al de El Molar, por la carretera de Francia, y hasta Colmenar Viejo por la de Miraflores, de la que sólo se llegó a construir esta segunda.

UNA OCASION PERDIDA. Cuando se sabe que uno de los problemas fundamentales de la provincia de Madrid es la deficiente infraestructura de comunicaciones entre la capital y los pueblos de su zona de influencia, se comprende la importancia que habría tenido para el adecuado desarrollo del área metropolitana contar con una red ferroviaria adecuada. La ausencia de un buen servicio ferroviario, por carencia de suficientes líneas, obliga a los usuarios a utilizar, en sus desplazamientos desde el lugar que habitan al centro de trabajo, el automóvil, produciéndose los enormes embotellamientos del tráfico de todos los caminos.

Este caos circulatorio ha hecho que por fin se vuelva a reconocer la importancia de contar con el ferrocarril como medio de transporte. Desgraciadamente, son muchos decenios de retraso acumulados y en especial se hacen sentir las nefastas consecuencias de la política posterior a la guerra civil en la que se fomentó el uso del automóvil privado, cerrando incluso algunas de las pocas líneas ferroviarias que comunicaban Madrid con distintos pueblos. El simple repaso de los nombres de los núcleos urbanos contenidos en los proyectos ferroviarios de Arturo Soria ponen de manifiesto que de haberse llevado a la práctica, Madrid contaría ahora con una infraestructura ferroviaria similar a la de otras ciudades europeas, donde los desplazamientos desde los pueblos de las proximidades se hacen preferentemente por ferrocarril. Esta infraestructura hubiera impulsado además un crecimiento más racional de esos mismos pueblos y de la propia capital de la nación.

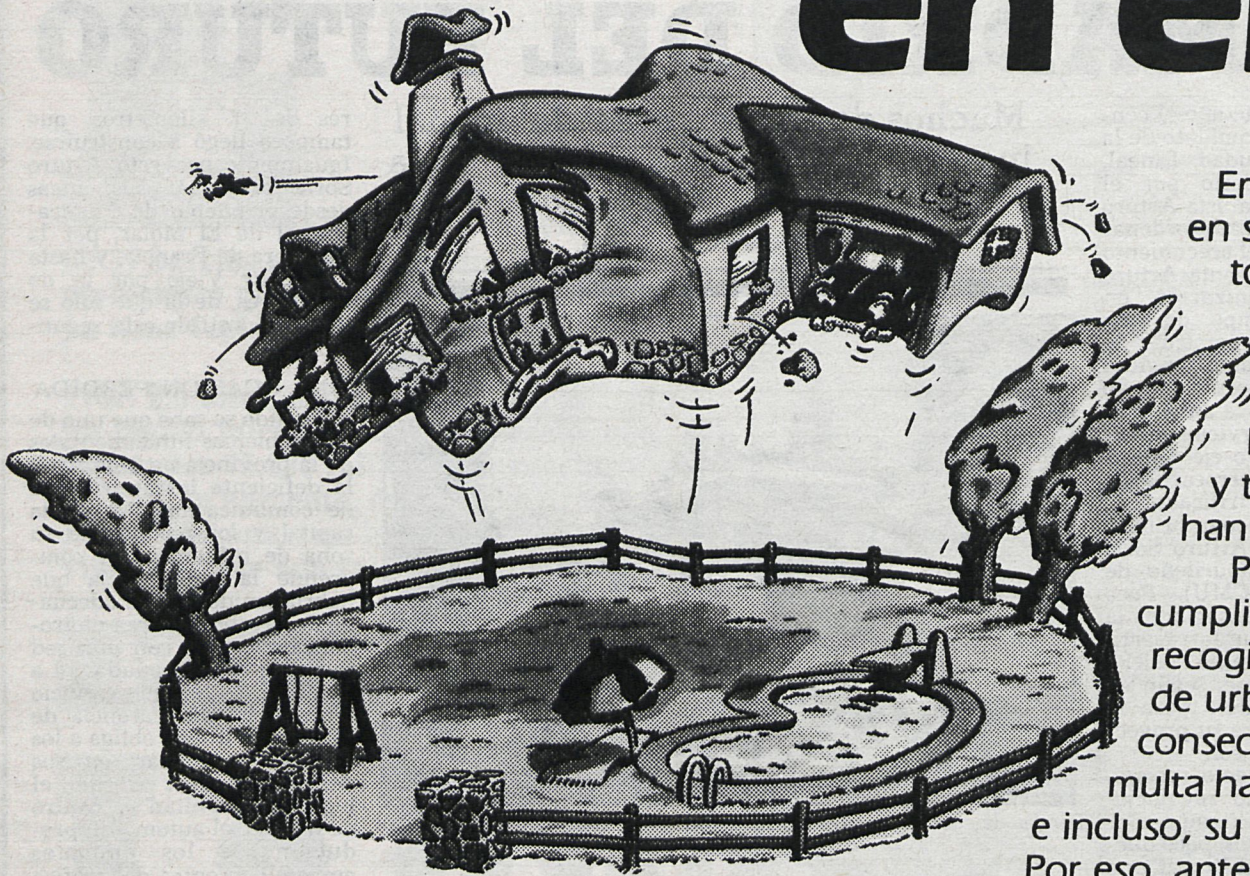
Fernando F. SANZ



Las «casitas bajas» de la Ciudad Lineal han dejado paso a edificaciones de más altura, que no siempre concuerdan con las primitivas ideas de Arturo Soria



No construyas en el aire.



Empezar a edificar una casa, en suelo rústico, sin tener antes todos los papeles en orden es como edificar castillos en el aire.

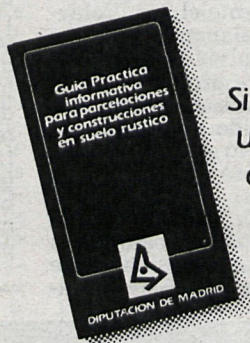
Y lo peor, es también tirar los ahorros que hayas invertido y tanto tiempo y sacrificio te han costado.

Para poder construir deben cumplirse unas condiciones que están recogidas en la Ley y en los planes de urbanismo. Si no se cumplen, las consecuencias pueden ir desde la multa hasta la paralización de las obras e incluso, su demolición.

Por eso, antes de construir, infórmate en el Ayuntamiento correspondiente.

La Diputación de Madrid ha editado una GUIA PRACTICA INFORMATIVA donde se dice lo que hay que hacer. Si te queda alguna duda, los Ayuntamientos y la Diputación están a tu servicio.

No lo olvides. Antes de empezar, infórmate. Es la manera más práctica de no construir en el aire.



Si desea recibir un ejemplar gratuito de la Guía rellene y envíe el cupón adjunto.

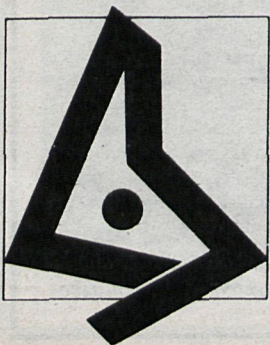
Ruego me envíen un ejemplar de "Guía Práctica Informativa para Parcelaciones y construcciones en suelo rústico".

Nombre
Apellidos
Calle
n.º..... Localidad
D.P.....Provincia.....

Servicio Técnico de Urbanismo
Apartado de correos 2137. Madrid.



Antes de edificar, infórmate.



DIPUTACION DE MADRID