

■ Mientras tanto, 2.915 familias esperan que les sean entregadas las viviendas por las que ya pagaron importantes cantidades a cuenta, y que no acaban de construirse por irregularidades financieras de la promotora.

■ Parque Estoril, en Móstoles; Parque de Cataluña, en Torrejón, y Parque de La Coruña, en Villalba, tres escenarios para un «affaire» que deja chico al de la Nueva Esperanza.

al caso Promocisa, habiéndose limitado su función a la de mero intermediario entre las partes implicadas. Llegados a este punto se establecen duros ataques por parte de los compradores afectados ante lo que consideran un claro abandono de las obligaciones contraídas por la Administración.

Hoy, a falta de medios para gestar una solución, la situación es de total estancamiento. La banca no está dispuesta a contraer ningún tipo de responsabilidades; algunas compañías de seguros han manifestado su deseo de rescindir las pólizas de seguros, y otras, como Eurofensa, deciden disolverse y liquidarse, aun a pesar de las pólizas contratadas.

Por su parte, los afectados han iniciado una serie de medidas que van desde las campañas publicitarias en prensa a la interposición de querrelas criminales contra los promotores.

A la vista de los datos e informaciones obtenidos, el «caso Promocisa» se vislumbra como una presunta gran estafa inmobiliaria en la provincia de Madrid.

Carlos FONSECA

Una nueva forma de especular que se extiende por toda la provincia

EL TIMO DE LOS HUERTOS FAMILIARES

En muchas ocasiones se construyen viviendas ilegalmente porque el propietario del terreno es víctima de una publicidad engañosa al adquirirlo, y no conoce la verdadera situación urbanística de la zona

El crecimiento de Madrid en los últimos años ha facilitado la creación, en las afueras del casco urbano, de lo que en no pocas ocasiones han sido terreno abonado para la especulación y el enriquecimiento de unos pocos a costa de los modestos compradores.

En base a los datos obtenidos, CISNEROS ha elaborado una guía de infracciones y «affaires» en la provincia de Madrid.

Entre las infracciones más frecuentes destacan las obras sin licencia y las relativas a deficiencias en la construcción, según nos manifestó el señor Gómez Alonso, jefe del negociado de infracciones urbanísticas de la Gerencia Municipal de Urbanismo.

Existen también problemas en relación al mal estado de conservación de fincas urbanas, localizadas, por lo general, en el casco viejo de Madrid. En estos casos, muchos propietarios intentan conseguir la demolición de estas fincas mediante la declaración de ruina, al objeto de construir nuevos edificios.

Igualmente se dan casos de obras que afectan a zonas verdes, vías públicas o espacios libres, y que suponen los casos más graves.

Las sanciones a imponer varían entre las veinte mil pesetas y los diez millones. Y como dato significativo, en 1980 se incoaron 133 expedientes sancionadores, frente a los 284 promovidos en el período comprendido entre enero y el 1 de mayo del presente año. Este incremento, según el señor Gómez Alonso, se debe a la mayor dotación de personal destinado a estas tareas, y no a un aumento, como pudiera parecer, de las infracciones, que se mantienen en la misma cuantía.

Según los datos detectados, el casco urbano de Madrid es poco propicio para la especulación, debido a que las medi-

das de control son mayores. Es en las afueras, y a lo largo de todos los pueblecitos de la provincia, donde abundan las irregularidades.

INFRACCIONES EN LA PROVINCIA

Para la Comisión de Planeamiento y Coordinación del Área Metropolitana de Madrid, COPLACO, la infracción más frecuente hoy es la de los «huertos familiares».

Estos huertos son parcelaciones que algunos promotores venden a particulares, y que éstos emplean en la construcción de chalets y casitas de campo. Ignorando que dichos terrenos carecen en multitud de ocasiones de las licencias adecuadas o sencillamente están calificadas de rústicas.

Alfredo Cidoncha, subdirector de Gestión del Suelo de la COPLACO, nos aclaró la labor de esta Comisión, consistente en detectar posibles infracciones y ponerlas en conocimiento de las Corporaciones municipales correspondientes, para que éstas adopten las medidas oportunas, ya que a ellos no les está reconocida la facultad de sancionar.

Esta proliferación de «affaire» en toda la provincia se debe, en parte, a la carencia de personal especializado con que cuentan los diversos ayuntamientos. Muchos de ellos no tienen arquitecto municipal, y muchos de los secretarios lo son de varios municipios a la vez. Esta laguna permite a las promotoras «piratas» especular a su antojo sin excesivas complicaciones.

Proconfort, Parqueluz, Pryconsa y...

MADRID, CAPITAL DE LA ESTAFA INMOBILIARIA

Sobre las líneas que continúan, una somera ojeada a los timos y estafas inmobiliarias que dejaron sin piso a muchos madrileños; y lo más grave aún, sin su dinero. El actual tema de la promotora Promocisa —que analizamos a fondo en el informe de estas mismas páginas— nos obliga a mirar hacia atrás. Estos fueron:

En 1978, la promotora Proconfort y sus empresas filiales, Superación, S. A.; Evolución, S. A.; Nuevo Concepto, S. A.; Urbanizadora Móstoles Residencial, S. A., tienen copado el suelo situado en la zona este de Móstoles.

Los compradores de pisos en Villa Fontana Select y Nuevo Versalles, que constituían el complejo Family Club, ven cómo se paraliza la construcción de sus viviendas, incumpliendo todos los plazos de entrega recogidos en el contrato de compraventa, sin que medien explicaciones.

Las empresas promotoras adeudan al Banco Hipotecario los recibos de las hipotecas, a pesar de que en su día los vecinos pagaron el importe a aquellas empresas. Las letras de los compradores han sido negociadas en diversos bancos, sin que sus importes se empleasen en el pago de hipotecas y construcción de obra.

Las familias afectadas ascienden a 1.200, siendo procesados por estafa diversos componentes

del grupo Proconfort. Otro caso «sonado» lo constituyó las edificaciones realizadas por Parqueluz, que tras años de polémica fueron calificadas de ilegales, al estar asentadas sobre terrenos de calificación rústico-forestal. A las inmobiliarias implicadas en el tema les supuso miles de millones de pesetas en beneficio.

Un ejemplo más es el de Nueva Alcalá, una urbanización de protección oficial cuyos pisos se vendieron con precios superiores a los autorizados. La empresa inmobiliaria obtuvo unos beneficios ilegales de 700 millones de pesetas en la venta de 2.400 viviendas.

La promotora Pryconsa ha protagonizado también no pocos «affaires». En la colonia residencial Virgen del Cortijo, ubicada junto a la avenida de Manoteras, se construyeron aparcamientos privados ilegales, al ocupar zonas verdes y suelo de reserva escolar.

A esta misma promotora el Ayuntamiento le suspendió licencias en Fuenlabrada por irregularidades e infracciones urbanísticas graves. Entre ellas, que el terreno donde se pretendían construir las viviendas estaba calificado de rústico.

Carlos FONSECA



Los «huertos familiares» son la base de un tipo de edificación ilegal, levantada a veces sobre la base de la ignorancia

LA SENDA DE LA INFRACCION

En estos momentos, la Coplaco ha detectado diversos casos de «huertos familiares» en toda la provincia, y que por sus características podrían estar destinados a la especulación. Son éstos:

COLMENAR DE OREJA: La finca El Balcón del Tajo, de la promotora Valdetajo, S. A. Existen ya unas cuarenta construcciones formadas por viviendas y chabolas, careciendo de infraestructura.

Dentro de este mismo término municipal, la finca de Los Vallejos, de la promotora Los Mojones, S. A., donde existen igualmente construcciones de diverso tipo careciendo de infraestructura.

CHINCHON: La finca paraje Los Cohonares o Las Cubillas o Los Tres Corrales. Existen unas cien parcelas con unas 53 construcciones formadas de viviendas y casetas. Tiene acometidas de agua y luz en algunas de las parcelas y carece de saneamiento.

En general, toda la Vega del Tajuña se encuentra bordeada de construcciones asentadas sobre parcelaciones rústicas.

ESTREMERA: Sobre fincas rústicas, 200 parcelas que carecen de infraestructura y donde se han asentado unas 190 construcciones que tienden a crecer.

MEJORADA DEL CAMPO: En la finca Las Acacias, de los promotores Jacoma, S. A., y La Tribu, S. A., se localizan 84 parcelas dotadas de 40 construcciones formadas por viviendas, barracones y chabolas.

En la finca Villa Flores, en este mismo término municipal, de la promotora Gir, S. A., 200 parcelas vendidas sin que hasta el momento existan construcciones e infraestructura. La finca está vigilada por verdaderos «pistoleros», según palabras de Alfredo Cidoncha.

MORATA DE TAJUÑA: En la finca La Becerra, de la promotora Valdecorzas, unas 100 parcelas carentes de infraestructura y sobre las que se han levantado unas 80 construcciones. El suelo tiene la calificación de rústico y por lo tanto no se puede construir. En estos días, los cerca de 250 propietarios se disponían a presentar denuncias contra la promotora por presunta falsedad en la propaganda de venta de los terrenos.

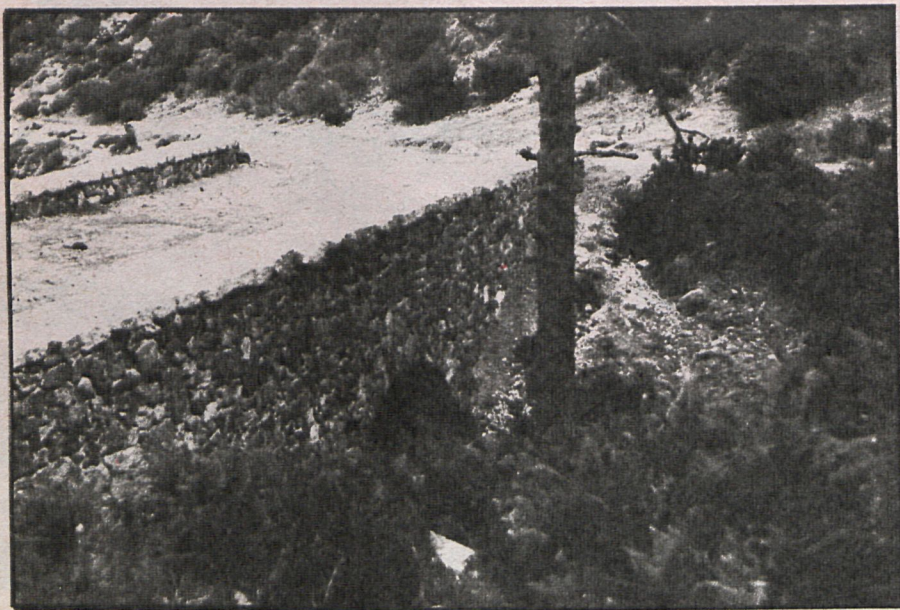
PERALES DE TAJUÑA: En los parajes de Prado de Arriba y La Veguilla, diversas edificaciones y parcelas carentes de infraestructura, con peligro de contaminación de los pozos de agua que suministran al casco urbano; existe el peligro de formación de núcleo urbano.

También los parajes de Camino de Morata y Camino del Cementerio presentan similares características.

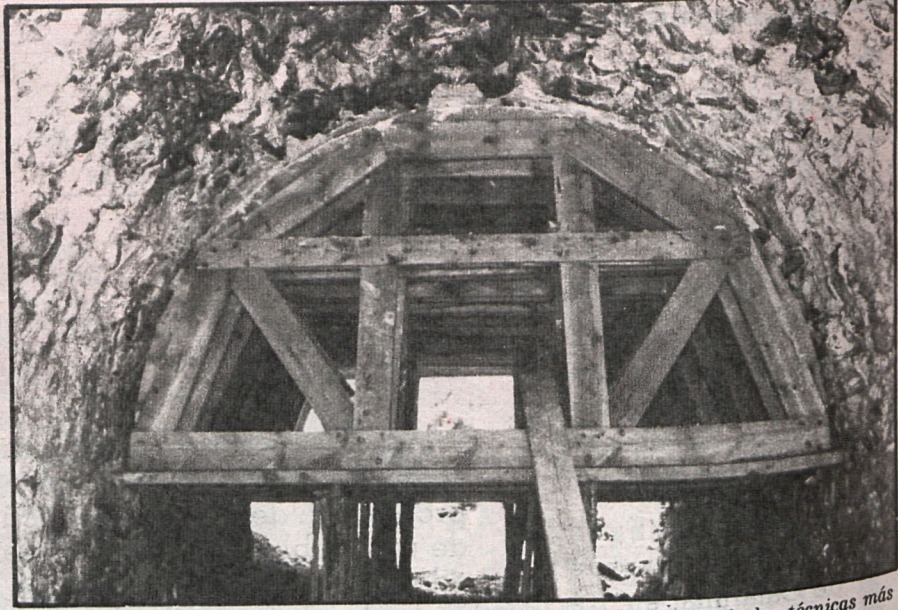
VALDEMORILLO: En la finca Los Barrancos y sobre terreno calificado según el planeamiento vigente como suelo rústico de secano existen construcciones y se están realizando el tendido eléctrico así como la colocación de acometidas, careciendo las obras de infraestructura de la debida licencia municipal.

VALDEAVERO: En la finca La Cardosa, sobre terreno rústico, se han abierto caminos, si bien en la actualidad no existe ninguna construcción. Igualmente, las obras realizadas carecen de licencia municipal.

Y en esta misma línea, en Ribatejada, Aldea del Fresno, Fuentidueña del Tajo y Tielmes se dan irregularidades urbanísticas que muestran claros indicios de especular con los terrenos. Ojo, pues, los virtuales compradores.



Aspecto del denominado puente de Enmedio una vez terminadas las obras



La reconstrucción del puente del Descalzo se ha llevado a cabo utilizando las técnicas más avanzadas

Finalizaron las obras de restauración de El Descalzo, el de Enmedio y puente de la Venta

DIPUTACION SALVA LOS PUENTES DE CERCEDILLA

En estos días ha vuelto a ponerse de actualidad la vía romana a su paso por el término municipal de Cercedilla, con motivo de la noticia aparecida en la prensa madrileña sobre la construcción de un edificio comercial en una finca muy próxima a uno de sus puentes romanos.

De ello dio cuenta CISNEROS en su número 74, del pasado 15 de mayo, donde figuraban las aclaraciones sobre el tema del alcalde de Cercedilla, don Enrique Espinosa, y el informe del gabinete técnico de obras del Ayuntamiento, en el sentido de que tal construcción no afectaría al citado puente.

Con este motivo aprovecho la ocasión para dar cuenta, a través de CISNEROS, de la terminación de las obras de restauración y reconstrucción de los puentes de la calzada romana: El Descalzo, el de Enmedio y el puente de la Venta, verdaderos monumentos de interés histórico-artístico de nuestra provincia, cuya urgente protección fue atendida con la premura que el caso requería para la Diputación Provincial, siguiendo una iniciativa de don Cesáreo de Miguel y del propio Ayuntamiento.

Para ello se empezó por crear una comisión que estudiase el tema con brevedad, para después ocuparse ya de buscar una rápida solución al problema, y con ello, evitar la pérdida de una admirable parte de nuestro tesoro arquitectónico por parte de los servicios de extensión cultural encargados de la defensa del patrimonio histórico-artístico de la provincia de Madrid.

Así, el proyecto de restauración que realizaron el arquitecto Cervantes Martínez y el propio Cesáreo de Miguel fue aprobado por la corporación en octubre de 1979, con un presupuesto de 5.514.000 pesetas, iniciándose las obras una vez cumplidos los trámites legales para su adjudicación y cuando lo permitieron las condiciones climatológicas de la sierra, en abril de 1980, efectuándose las obras con bastante rapidez y de forma continuada, conforme al proyecto, a la vez que se realizaban las oportunas investigaciones arqueológicas.

CARACTERISTICAS PECULIARES

En el informe que al final de las obras nos ha remitido Cesáreo de Miguel se destaca un dato curioso, el encontrado

en el puente de El Descalzo sobre la forma de construcción del firme que constituye el pavimento de la calzada, lo que se denomina en otros casos la suma crusta. Según señala el citado técnico, «el pavimento está constituido por piedras de gran porte, de forma piramidal, de manera que el piso lo constituye la base invertida de las citadas pirámides, que para no obligarse a cortarlas del mismo tamaño descansan sobre un lecho de arena limpia de cinco centímetros de espesor mínimo; este lecho se hace a su vez sobre un firme de hormigón de cal, arena y piedra. La arena no tiene escape por los muros laterales, consecuentemente es incomprensible».

Asimismo afirma Cesáreo de Miguel que esta disposición del firme es original y no se conocen hasta ahora antecedentes en ningún otro camino romano de España. «Por otra parte —continúa el informe—, el hormigón de cal se prolonga y se extiende más allá de lo que constituye la bóveda del puente, de forma que, aún sin poderlo comprobar, parece probable que rellene en cada caso toda o gran parte de la vaguada del arroyo.»

Recordamos que Cesáreo de

Situados en la vía romana, a su paso por el término municipal, uno de ellos se ha visto en peligro ante el anuncio de construcción de un edificio comercial en las proximidades

Miguel, en su libro «La vía romana a su paso por Cercedilla», que editó la Diputación el pasado año y que se encuentra actualmente en distribución, citaba las características constructivas de esos puentes con todo detalle, planos y fotografías, los cuales ahora ha podido ampliar con motivo de la re-



Trabajos de excavación realizados en la calzada romana

ten los madrileños por esta zona de nuestra sierra, que especialmente en verano es visitada multitudinariamente.

RECONSTRUCCION DEL PUENTE DE ENMEDIO

Señalemos también que debido al pésimo estado en que se encontraba el puente de Enmedio, incluso los muros, aunque a primera vista no parecía ser así, ha sido obligado el reconstruirlos en su totalidad, incluso con nueva fundación y consolidados los arcos exteriores que se encontraban en situación de grave ruina, al igual que han sido reparados y consolidados las cimentaciones del puente de la Venta y de El Descalzo.

Como ya señalábamos, y siguiendo la buena costumbre de la Comisión de Cultura de la

Diputación de que todas las obras de restauración de monumentos arquitectónicos van acompañadas de los correspondientes trabajos de excavación arqueológica, también en este caso se llevaron a cabo, dirigidos por María Mariné. Se hicieron varios cortes transversales de la vía, desmontando primero la tierra procedentes de arrastres y aluviones, y debajo de los mismos, se apreciaba la vía romana, cuya construcción del piso es sensiblemente la misma que en el puente: piedras de forma de tronco de pirámides, con la base invertida, en forma que esta última cara constituye el piso de la calzada. Anteriormente se había supuesto la existencia de lajas o piedras planas, pero resultan ser pirámides con una profundidad de unos treinta o cuarenta centímetros.

CUMPLIDOS LOS OBJETIVOS

En el informe previo, María Mariné exponía que los objetivos de la excavación eran principalmente dos: la comprobación de la fecha de construcción del enlosado actual y el sistema de dicha construcción.

Se ha cubierto el objetivo de averiguar su sistema de construcción, como ya citábamos. Así, la arqueóloga María Mariné cita en su informe «que no consta de dos capas «canónicas», según la interpretación tradicional de Vitruvio —R. Arch VII, 1—, sino que se construyó excavando un lecho en la ladera sin aportar material. Su estabilidad se consigue por la inmovilidad de las piedras colocadas como los icebergs».

Felicitemos por una obra bien acabada y que ha permitido salvar una importante página de la historia y de la arquitectura de nuestra provincia, y deseamos también poderlos felicitar porque tan magnífica obra no se vea afectada por extraños edificios, tal como señalaba el alcalde de Cercedilla, y así poder seguir disfrutando de la belleza de esa zona de la sierra madrileña y de los monumentos que contiene.

Luis VAZQUEZ FRAILE

La segunda fase del plan ferroviario de cercanías acorta distancias entre la capital y las poblaciones de la periferia

MADRID, TODAVIA MAS CERCA



Las nuevas vías electrificadas permiten alcanzar elevadas velocidades a las modernas máquinas de tren

El plan de cercanías de Madrid esta cumpliendo paulatinamente sus objetivos de acercar a todos aquellos que viven en las afueras, en las cada vez más pobladas ciudades-dormitorio y que diariamente tiene que trasladarse hasta Madrid

A punto de concluirse la segunda fase del plan de cercanías es más fácil llegar puntualmente al trabajo, llevar al niño a que le hagan esas pruebas que en Fuenlabrada o Las Matas aún no es posible, o simplemente acercarse a Madrid a hacer esas compras con que dentro de poco nos tentarán las rebajas.

En esta segunda fase del plan se ha intensificado el servicio en las líneas que ya existían, se han favorecido los enlaces con otras líneas con la aparición del billete único para la combinación que se realice a precio reducido y se ha duplicado la vía electrificada entre Villaverde Alto, Parla y Fuenlabrada. Con el material que ha quedado excedente al renovarse estas líneas se ha completado la línea existente entre Fuenlabrada, Griñón y Humanes.

nuevos trenes entre Parla y Madrid, la capacidad total de la línea se eleva a 29.600 viajeros al día en cualquiera de los dos sentidos, lo que supone un aumento del 92 por 100 sobre la capacidad que tenía hasta ahora. En la línea de Fuenlabrada se han retirado las antiguas unidades diesel, sustituyéndolas por unidades eléctricas hasta completar el número de 66 trenes diarios, el primero de ellos a las seis quince de la mañana, con una frecuencia de media hora hasta las ocho quince. A partir de esta hora pasan a circular cada cincuenta minutos, aproximadamente.

Las 12 unidades diesel retiradas han pasado a cubrir el trayecto entre Fuenlabrada, Griñón y Humanes, con lo que estas dos poblaciones,



Los vecinos de Parla han conseguido acortar el tiempo dedicado a viajar gracias a las mejoras en la comunicación ferroviaria

Parla y Fuenlabrada son las ciudades más beneficiadas por las obras realizadas desde el Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Pueblos como Torrelodones, Las Matas, Galapagar o Los Peñascales han aumentado en un 50 por 100 sus servicios de ferrocarril con Madrid

que empiezan a perfilarse como nuevas ciudades-dormitorio, quedan enlazadas con Madrid transbordando en Fuencarral.

SIETE NUEVOS TRENES ENTRE VILLALBA Y MADRID

La remodelación de horarios y paradas, junto con la

incorporación de siete trenes más a la línea Madrid-Villalba y el billete reducido para la combinación Príncipe Pío-Pinar las Rozas-Chamartín son las novedades que presenta esta segunda fase del plan de cercanías para los pueblos de la sierra y de la línea Alcalá-Guadalajara.

Aunque el aumento en el

número de trenes no es realmente importante, la regulación de las paradas y los cambios de horario con motivo del verano repercute en un aumento real de la capacidad de viajeros en el trayecto hacia la sierra, especialmente sobrecargado en esta época del año.

Pueblos como Torrelodo-

nes, Las Matas, Galapagar-La Navata y los Peñascales aumentan en un 50 por 100 su comunicación con Madrid, pasando de 15 y 20 trenes diarios a los 31 actuales. De los siete trenes incorporados a la línea, cuatro se dirigen a El Escorial y tres a Segovia, con lo que El Escorial se une a Madrid con 25 trenes con intervalos de algo menos de una hora entre dos trenes consecutivos.

En la estación de Pinar las Rozas se han reestructurado las paradas para favorecer los enlaces que se realizan con dirección Príncipe Pío o Chamartín. Este servicio funciona en un principio a título de ensayo, aunque Renfe espera que tenga una acogida masiva, para lo que ofrece una tarifa especial, con billete único para esta combinación, al precio de 41 pesetas el billete sencillo y de 66 el de ida y vuelta. El tiempo aproximado que se tardaría entre Pozuelo y Chamartín oscilaría entre los cuarenta y cinco y cincuenta minutos, y entre Majadahonda y Chamartín, de cuarenta a cuarenta y cinco minutos.

Las comunicaciones entre Madrid y Alcalá se intensifican con 11 trenes nuevos, aunque quizá lo que más alegre a los alcaláinos sea haber conseguido de Renfe que el servicio empiece más temprano, a las cinco treinta, y se cierre más tarde, aunque las once y media no es una hora que pueda considerarse verdaderamente como tarde para cerrar un servicio público.

Entre Madrid, Aranjuez y Toledo se pasa de 13 y siete trenes que había hasta ahora a 15 y 10 trenes por día y sentido, lo que significa un aumento del 25 por 100 en la capacidad de la línea.

Azucena CRIADO

MEJORA DE INFRAESTRUCTURA

En conjunto, se han invertido 2.200 millones, distribuidos de la siguiente manera: 763 millones para el tendido de 37 kilómetros de vía y 656 en la electrificación de 28 kilómetros. El equipamiento de tres estaciones se ha elevado a 480 millones, y, por último, la construcción de pasos a nivel y cerramientos ha supuesto 288 millones. Para concluir esta segunda fase tan sólo falta la entrada en servicio de la doble vía electrificada hasta Getafe y la terminación de las obras, para noviembre próximo, del apeadero de Zarzalejo.

Parla y Fuenlabrada son las dos poblaciones que resultan más beneficiadas de las obras realizadas hasta ahora. Con la incorporación de 22