

rollo urbanístico me encuentro con que el índice de desarrollo de Madrid, Barcelona y Bilbao es treinta y cinco veces mayor que el de Toledo, y setenta y cinco veces mayor que el de Ciudad Real.

—¿Por qué se produce esto?

—Se produce porque todas las economías, todos los mecanismos legislativos actuales están hechos para lanzar a la población sobre los grandes núcleos urbanos. Pero entonces al abandonar los núcleos rurales se emigra donde están los puestos de trabajo, y éstos están en las grandes ciudades. De esta forma se va la economía hacia esos núcleos. Así estamos empobreciendo toda España y desarrollando tres o cuatro núcleos.

—¿Tiene Toledo otro motivo que no sea su historia para ser capital de la provincia?

—Creo que no se puede plantear el problema de la capitalidad de la provincia, con cualquier otro pueblo, como podía ser Talavera, ni por el número de habitantes ni por industria.

LA PRIMERA CIUDAD DE ESPAÑA EN MONUMENTOS

Aunque ni los mismos toledanos parecen haberse percatado, Toledo es la ciudad número uno de España en historia, monumentos y belleza. Infinidad de autores tan importantes como Lope de Vega, Cervantes, Garcilaso, Zorrilla, Gustavo Adolfo Bécquer, Blasco Ibáñez, Miguel de Unamuno, Gregorio Marañón... han escrito y elogiado ampliamente a la Ciudad Imperial. Don Benito Pérez Galdós dijo sobre Toledo que es una historia completa de España. Pero nuestra intención no va hoy por ese camino. Queremos conocer la situación y problemática de Toledo, capital, en su aspecto urbanístico y monumental. Nadie mejor para informarnos que el actual arquitecto municipal don Guillermo Santacruz, profundo conocedor de

todo cuanto atañe al mencionado tema.

Nuestro interlocutor nació hace cuarenta y ocho años en Mora de Toledo, en el seno de una familia modesta. Con gran esfuerzo, pero brillantemente, cursó la carrera de arquitectura, simultaneándola con estudios de matemáticas superiores, de Ciencias Exactas. En el año 1964 empezó a trabajar como arquitecto en Toledo, y tres años más tarde logró, por concurso oposición, la plaza de arquitecto municipal.

Don Guillermo Santacruz es

persona afable, comunicativa, extrovertida, al menos con los reporteros de «Cisneros». Previa llamada telefónica, nos citó en su despacho en el Ayuntamiento Municipal, a pocos metros de la catedral. Empieza hablando de su labor concreta en la ciudad imperial, como arquitecto.

—Un arquitecto es un técnico al servicio de la eficacia. Específicamente en este momento mi trabajo consiste en el desarrollo del Plan General de Toledo. Naturalmente también tengo que atender a los múltiples





Hemos intentado hacer unos esquemas de ordenación que logren proteger el conjunto monumental que tenemos en manos, que permitan el desarrollo de una ciudad moderna, y que se pueda, en lo posible, contener el disparate urbanístico que es, por ejemplo, Madrid, ciudad que ha estado permanentemente en nuestras mentes.

—¿Cuántos arquitectos trabajan con usted en el Plan?

—Trabajan once equipos de arquitectos, además del equipo redactor fundamental que está constituido por don José Manuel González Valcárcel, que vino aquí como arquitecto de la Dirección General de Bellas Artes. También hay un economista, que es el interventor municipal, un asesor jurídico, un ingeniero y yo como coordinador general.

TOLEDO, UN LIBRO EN PIEDRA DE LA ARQUITECTURA

—¿De cuántas civilizaciones hay restos arquitectónicos en Toledo?

—Casi todos los estilos arquitectónicos están representados en Toledo. El Mirador del Valle, por ejemplo, es una zona maravillosa donde se puede contemplar toda la historia de la arquitectura sobre ejemplos vivos de construcción.

Las civilizaciones que han existido en Toledo podríamos estudiarlas a partir de una cultura prerromana, representada por unos documentos encontrados en el Cerro del Bu, que aún no ha sido excavado. Seguiríamos por la cultura romana que nos ha dejado importantes vestigios, tales como las ruinas del anfiteatro, el circo romano o el puente de Alcántara, aunque éste no está situado en el término municipal de Toledo, sino en el de Mazarambróz. Este puente ha sido recientemente investigado por don Raúl Celestino.

También perteneciente a la cultura romana hemos hallado

una puerta, llamada de Perpignan, que no se conocía y que hemos sabido de su existencia por un grabado de El Greco. En su cuadro «Vista y plano de Toledo» había pintadas unas torres que indicaban una puerta. Al traducir este cuadro sobre un plano de Toledo actual hemos descubierto la puerta de Perpignan.

—¿En qué lugar situaría Toledo, urbanística y arquitectónicamente entre las capitales españolas?

—No se puede hablar de una clasificación porque no hay valores homogéneos. Desde el

punto de vista monumental, considero que es la primera ciudad de España. Esto no es esencialmente urbanístico, sino que como intensidad de arte en la arquitectura sea la ciudad que tiene un compendio de historia más importante y más rico.

—Han surgido voces para suprimir el tráfico en el casco antiguo de Toledo...

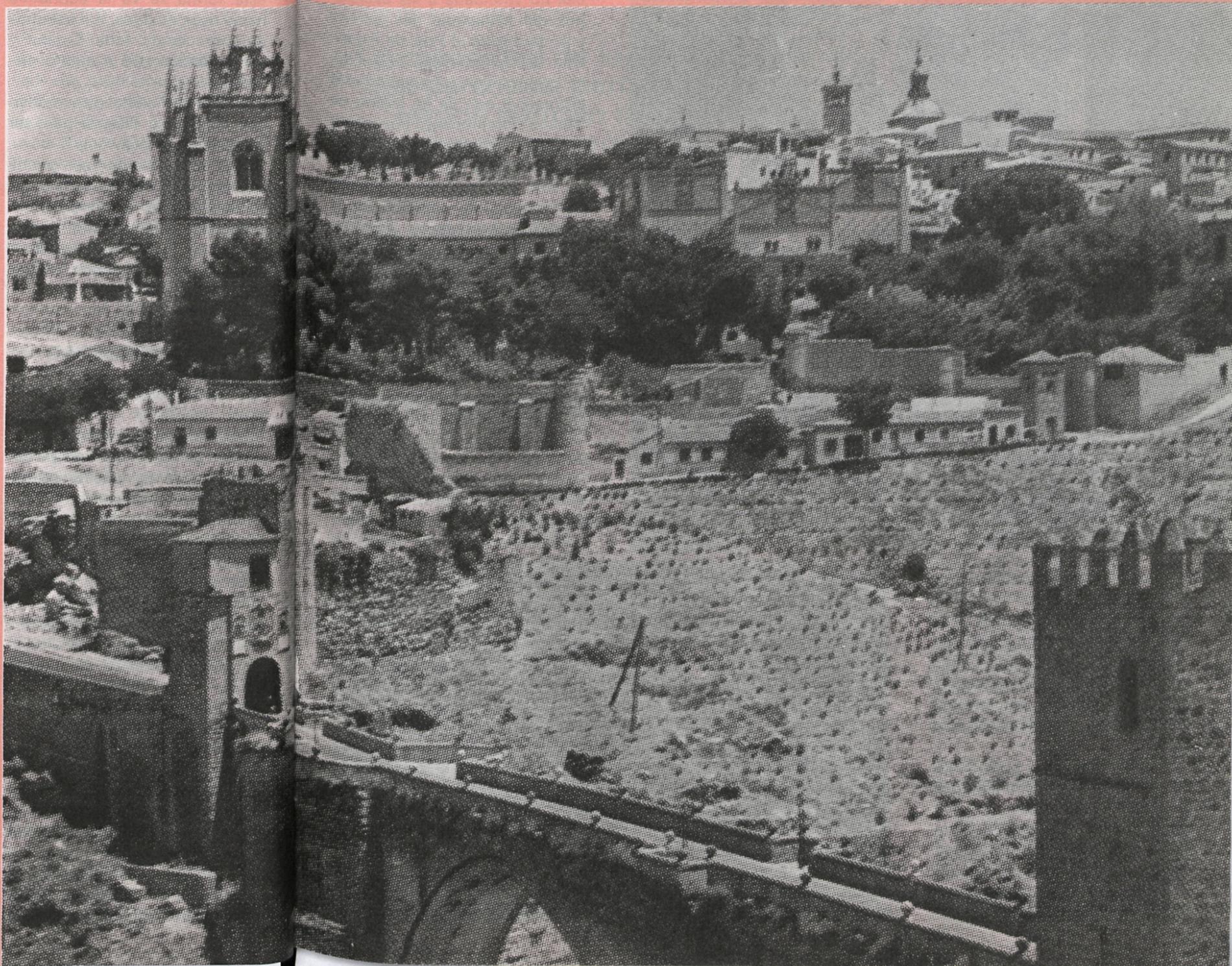
—Sobre este tema ya se hicieron estudios y el problema no es suprimir, sino limitar. Tenemos que ir adaptando estructuras para poder ir canalizando una serie de aparca-

mientos subterráneos y para que todo lo que es el corazón de la ciudad, desde Zocodover hasta el Ayuntamiento, sea una zona peatonal, que tenga una posibilidad de tráfico del orden de los 1.000 vehículos.

«Hay otro problema: la infraestructura viaria del Polígono, en sus saltos sobre el Tajo, no se ha resuelto, pues el Tajo es un auténtico punto conflictivo en las horas puntas. Por todo esto, el Polígono no ha desperdiciado el interés que era lógico esperar.

»Cuando se terminó, al ser el suelo de propiedad particular,

se le planteó al Ayuntamiento el problema de si la ciudad seguía creciendo por las zonas donde las apetencias de vivir eran mayores, o se forzaban las cosas para que el desarrollo se produjera donde estaba previsto, es decir, en el Polígono. El Ayuntamiento decidió no desarrollar más la zona inmediata a Toledo porque se estimaba que todos los alrededores de Toledo debían ser considerados como zona verde. Esta previsión se había tenido en cuenta en el Plan Nacional del 64, haciendo una amplia zona verde «zona de contacto», que se lla-





ma entre el Toledo Histórico y el Polígono industrial.

»El toledano no quiere vivir en el polígono industrial. En igualdad de condiciones prefiere vivir en la zona del ensanche de Toledo. Hay una enorme demanda de viviendas en esa parte.

»Al no coincidir la posibilidad de oferta del suelo con las apetencias de ese suelo por los toledanos, se está creando una fuerte distorsión, que dio origen y que se hubo de considerar cuando se aprobaron las obras de la Universidad Laboral, Para-

pléjicos y la Escuela de Enfermeras. Estas obras del Ministerio de Trabajo iban a generar un número importante de puestos de trabajo. Como consecuencia el Ayuntamiento consideró que había que dar una dotación de edificaciones residenciales previstas para unos 10.000 habitantes. Al ser de propiedad militar no ha podido entrar en funcionamiento, ya que el problema estriba en «Fábrica de armas o poblado obrero». Es decir, la fábrica de armas se dedica a producir explosivos. Necesita unas zonas de seguri-

dad que las constituirían el poblado obrero. Si se edifica este pueblo se están invadiendo las zonas de seguridad. Este problema lo está estudiando el Ministerio del Ejército. Pero esa zona de más de 10.000 viviendas, más otra zona de unas 2.000 cercana a la Escuela de Educación Física, no han podido entrar en oferta urbanística.

»Como consecuencia de esto, se creó un importante déficit de suelo urbano en el ensanche de Toledo. Al crearse todos estos puestos de trabajo de la Seguridad Social se vio que era necesario crear una zona residencial no vinculada a las decisiones del Ministerio del Ejército y se desarrolló el Plan de Extensión de Buena Vista. Este Plan es la actuación urbanística más progresiva que se ha hecho en España. El cincuenta por ciento del suelo útil edificable ha pasado a manos del Ayuntamiento. Con los terrenos particulares se hicieron las condiciones al cincuenta por ciento. Con los del arzobispado, al veinticinco por ciento y con los religiosos no se hizo ningún convenio especial.

»Gracias a estos terrenos el Ayuntamiento ha podido saldar una política de oferta de suelo urbano a cooperativas, que se ha hecho que se resuelva el problema de una manera importante. El Ayuntamiento ha obtenido unos 100 millones de pesetas, que metidos en obras concertadas con servicios técnicos al cincuenta por ciento ha acelerado la posibilidad de edificar obras de urbanización en esta zona con un importe de doscientos cuarenta millones de pesetas.

»Después de esto, nosotros nos planteamos el cómo habíamos de empezar a desarrollar el Plan General de Urbanización. Tuvimos que aprobar la nueva Ley del Suelo, que modificó sustancialmente la ley de 1956. En el 75 se publicó una doctrina jurídica nueva, que fue la Ley del Suelo, actualmente vigente. Sobre esto elaboramos el Plan.»

DEL TORO

El transporte urbano e interurbano encuentra un nuevo sistema

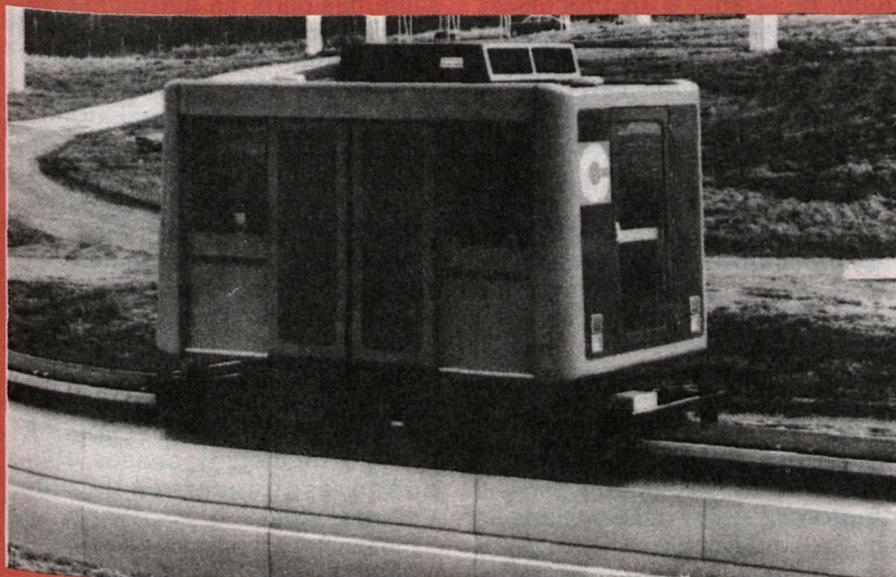
CABINA-TAXI AEREAS

La capacidad de los módulos es de tres personas, pero para trayectos largos podrían utilizarse para mayor número de viajeros

Las cabinas funcionan solas de una forma totalmente automática

El precio del viaje, aunque variará según el recorrido, oscilaría alrededor de las cuarenta pesetas

La instalación cuesta alrededor de las 300.000 pesetas el metro lineal



S

Se ha presentado a los medios informativos un nuevo sistema de transportes para tráfico urbano o

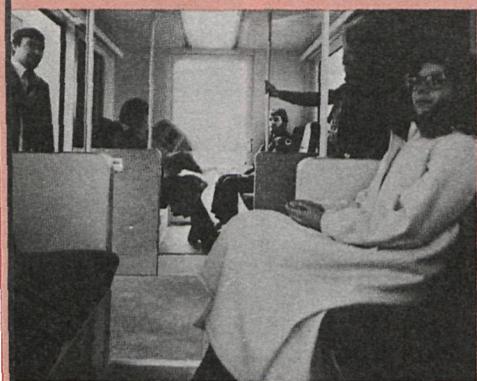
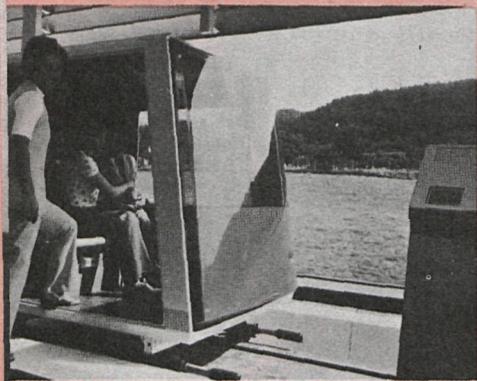
comunicación entre localidades que no estén muy distanciadas, que ha sido denominado por las sociedades que lo han traído a España (DEMAG-MBB) con cabina-taxi. No es otra cosa que una variedad del tren elevado, sobre el que también se realizan ensayos importantes para su posible aplicación en España como forma de solucionar de alguna forma el problema de comunicaciones entre los pueblos de la provincia y la capital, e incluso como comunicación entre estas propias localidades.

Estas cabinas-taxi pueden ir suspendidas de una vía elevada a unos 4-5 metros, o bien por encima de las mismas. Está Preparado también para ir bajo tierra, pero siempre resultaría más costoso. Se mueve por un motor eléctrico lineal; su manejo es sencillo y puede alcanzar hasta cuarenta kilómetros hora, aunque la velocidad media que se alcanza es de 20-30 kilómetros/hora. Las cabinas alcanzan su destino directamente, según les indica el usuario, sin transbordo o paradas intermedias. Su capacidad es para tres personas sentadas, aunque también se pueden utilizar, caso de usarse el medio para trayectos más largos a los propios de un casco urbano; se utilizarían vagones más amplios que ya no serían individuales, sino colectivos.

Las cabinas funcionan solas con un sistema totalmente automático y seguro según sus promotores. Basta con oprimir un pulsador de arranque que llevará al usuario hasta el lugar que previamente seleccionará el perforador cuando se introduzca en él el billete que llevará una clave. Cuando esta cabina llega a su destino, las que vienen detrás no deberán pararse si así lo desean, pues todas las paradas tienen unos apartados donde se realizan los transbordos.

● SEGURIDAD

Por otra parte, y en cuanto a la seguridad, todos los coches mantienen una distancia prudencial entre sí. El viajero puede, además, parar la cabina con sólo apretar otro botón sin que



haya peligro de colisión con el coche que viene detrás, pues éste se parará automáticamente.

Según los encargados de introducir este nuevo sistema de transportes en España, el tamaño de los vehículos estará determinado «por el tipo de servicio. Cuando éstos se desplazan a lo largo de una línea y paren en cada estación como por ejemplo en el Metro, entonces los grandes vagones serán los adecuados. Pero si por el contrario, tienen que desplazarse muchos vehículos directamente del punto de partida al de destino dentro de una extensa red de líneas y sin paradas intermedias, entonces serán más apropiadas las pequeñas cabinas. Además, las cabinas grandes no serían aprovechadas al máximo. El mayor rendimiento de un sistema de pequeñas cabinas se da de una sucesión de vehículos densa y los muchos puntos de parada en los cuales se encuentran dispuestos vehículos constantemente».

● PRECIO

Los accesos a las paradas «están independientes del tráfico urbano y las paradas se alcanzan cómodamente». Planos y otros medios de orientación le darán al futuro usuario toda la información necesaria. Según parece, el usuario nunca tendrá que esperar, «sino que siempre habrá una cabina-taxi dispuesta en cada parada». Es muy importante destacar igualmente —dicen los promotores— que la cabina-taxi es mucho más rápida que el coche en ciudad. En cuanto a los precios, la cabina de tres personas vale lo mismo para una persona que para la familia o «una parte» de la familia. El precio aproximado para España estaría alrededor de las 40 pesetas por viaje, que no deja de ser un tanto caro.

La tecnología y explotación de este sistema ya se ha ensayado parece que suficientemente, e incluso hay una estación experimental en una ciudad alemana, estando promovidos y subvencionados estos estudios por el ministerio alemán de Investigación y Tecnología. Según explicaron sus promotores, este medio tiene una gran aplicación dentro de las ciudades para el transporte

de personas, como medio de descongestionar las ciudades y para acceder a las ciudades desde puntos o localidades no muy lejanas.

Para Madrid ya se han pensado varios lugares para su aplicación, como es el trazado Chamartín-Pacífico, que iría por todo el trazado marcado por las calles General Mola y Menéndez Pelayo. Otro punto podría ser la comunicación entre «Tres Cantos» y la capital. Igualmente podría aplicarse en la comunicación de la capital con algunas localidades cercanas e incluso para comunicación entre esas propias localidades o pueblos importantes como pudieran ser Móstoles y Alcorcón, aunque aquí no estaría muy asegurado la rentabilidad del servicio.

● CONTACTOS

Ya se han entablado contactos con el Ayuntamiento de Madrid para su aplicación en la capital, así como con la Subsecretaría de Aviación Civil, pues se piensa que este sistema sería ideal para comunicar la parte vieja y nueva del Aeropuerto de Barajas. También se tiene aplicado este sistema entre dos edificios contiguos de un hospital de Alemania, que distan entre sí unos 600 metros. Construir el mismo ha costado 190 millones, lo que supone algo más de 300.000 pesetas el metro lineal. Para hacer una aplicación de este tipo en Madrid parece que está interesado el hospital Puerta de Hierro, donde se pensaba unir varios edificios entre sí por medio de un subterráneo, que al parecer, salía más caro. La aplicación de este medio de transporte en casos como los mencionados serviría no sólo para la faceta de traslado de personal domicilio-trabajo, sino que se agrandaría igualmente para trasladar material sanitario o de otro tipo, comidas, enfermos, etc.

Habrà que ver los resultados de este medio de transporte cuando se haya estudiado profundamente por nuestros técnicos. Pero, a lo mejor, para un Madrid provincia o capital, lleno de problemas de transportes por falta de medios, de vías, etc., puede resultar aprovechable. Veremos.