



Gaspar Blein Zarazaga

Vicente Sánchez de León

1902. Nace en Madrid, el 13 de agosto.

1924. Termina la carrera de Arquitectura en la Escuela Técnica Superior de Madrid, con la calificación de Notable, y el número 1 de su promoción en el proyecto fin de carrera. Gana por concurso la plaza de arquitecto municipal de La Línea de la Concepción. Es nombrado director de la Escuela de Artes y Oficios. Dirigió, entre otras, las obras del Hospital de la Concepción y proyecta y dirige el Círculo Mercantil. Obtiene el primer premio del Concurso público para la construcción de la Tribuna del Carnaval del Círculo de Bellas Artes de Madrid en el Paseo de la Castellana, en colaboración con Luis Heredero.

1926. Es nombrado por concurso arquitecto municipal de Ceuta. Realiza diversos proyectos y dirección de obras de escuelas, iglesias, el mercado y matadero, Parque de Bomberos y Puente de la Almina.

1929. Es designado por el Ayuntamiento para asistir al Congreso y Exposición Internacional de la Asociación Alemana de Directores de los Servicios Municipales de Limpieza, celebrado en Colonia. Obtiene por concurso la plaza de arquitecto municipal de Murcia, realizando numerosos proyectos, entre ellos, la apertura de la Gran Vía de Romea, Palacio de Justicia, hotel, etcétera.

1932. Obtiene el primer premio en el Concurso de Urbanización del Ensanche de Ceuta. Es designado representante del COAM en el jurado del Concurso convocado por el Ayuntamiento de Gijón para proveer la plaza de arquitecto municipal. Obtiene el Diploma de Arquitecto Sanitario en el concurso celebrado en la Escuela Nacional de Sanidad de Madrid.

1933. Toma posesión de la plaza de arquitecto municipal de Madrid, obtenida por concurso y méritos, con el número 1 de las cinco plazas convocadas.

1935. Es nombrado secretario del Centro de Exposición e Información Permanente de la Construcción. Obtiene, en colaboración con Germán Valentín Gamazo, el tercer premio en el Concurso de Proyectos de Urbanización de Logroño y su Ensanche.

1940. Es designado Director de Arquitectura Municipal, con motivo de la reorganización de los Servicios Técnicos. Es designado por el COAM, vocal, propietario en el Tribunal de oposiciones de la primera Cátedra de Proyectos Arquitectónicos de primero y segundo cursos de la Escuela de Barcelona.

1941. Obtiene en colaboración con otro arquitecto el tercer premio en el Concurso de Anteproyectos de la Casa Consistorial de Zaragoza. Es designado por el COAM, ponente del tema nº 2 "Práctica profesional en el Estado y Municipio", en colaboración, para la Asamblea General de Arquitectura. El Ayuntamiento de Madrid le nombra vocal de la Comisión Provincial de la Defensa Pasiva y asesor de la Dirección General del Instituto Nacional de Colonización.

1942. Profesor de la Sección de Estudios Urbanos de la Escuela Nacional del IEAL (Instituto de Estudios de Administración Local), y miembro de su Consejo Docente, habiendo intervenido sin interrupción como profesor de doce promociones de técnicos urbanistas de arquitectos e ingenieros diplomados, según la ley de 6 de diciembre de 1940, desempeñando en la mayor parte de ellos las enseñanzas de proyectos de urbanismo, primero y segundo cursos.

1946. El Ayuntamiento le otorga la Medalla de Plata de Madrid.

1948. Interviene en varias comisiones designadas por el Ministerio de la Gobernación para los estudios preparatorios de la Ley del Suelo, que fue aprobada en las Cortes el 12 de mayo de 1956.

1949. Vocal, por votación, para la Junta de Gobierno del COAM. Representante del Ayuntamiento en el jurado del Concurso de Anteproyectos de la Casa Sindical de Madrid. Este mismo año es designado Director de Urbanismo del Ayuntamiento.

1950. Nombrado por la Dirección General de Administración Local para formar parte de la Comisión Redactora del Reglamento de Funcionarios de la Ley articulada de Administración Local. Presenta el Plan General de Ordenación de Murcia. Designado por el Ayuntamiento de Madrid para formar parte de su representación en el Congreso de Capitales del Mundo, celebrado en Lisboa, en el que presenta una comunicación sobre el tema: "Barrios históricos de las capitales".

1951. Entrega a la Caja de Ahorros y Monte de Piedad Municipal de Vigo el proyecto de nuevo edificio social, redactado en colaboración con su hermano José y Manuel Romero Aguirre, por haber ganado el Concurso de Anteproyectos.

1952. Toma parte en el XXI Congreso de la Federación Internacional de la Vivienda y del Urbanismo, en Lisboa. Presenta el tema "Urbanismo" en la VI Asamblea General de Arquitectos. Presenta el Plan General de Ordenación de Lorca.

1953. Realiza una meritaria labor en la Comisión Redactora del Reglamento de Contratación de las Corporaciones Locales.

1954. Representante del Ministerio de la Gobernación, como miembro de la ponencia técnica encargada de redactar el Plan Provincial de Madrid.

1955. Interviene en el Primer Congreso Iberoamericano de Municipios, celebrado en Madrid, por designación de la Comisión organizadora. Miembro de los jurados para los concursos del Palacio de las Naciones en Madrid y del Monumento a la Estirpe Hispánica de la III Bienal Hispano-Americana de Arte, que tuvo lugar en Barcelona.

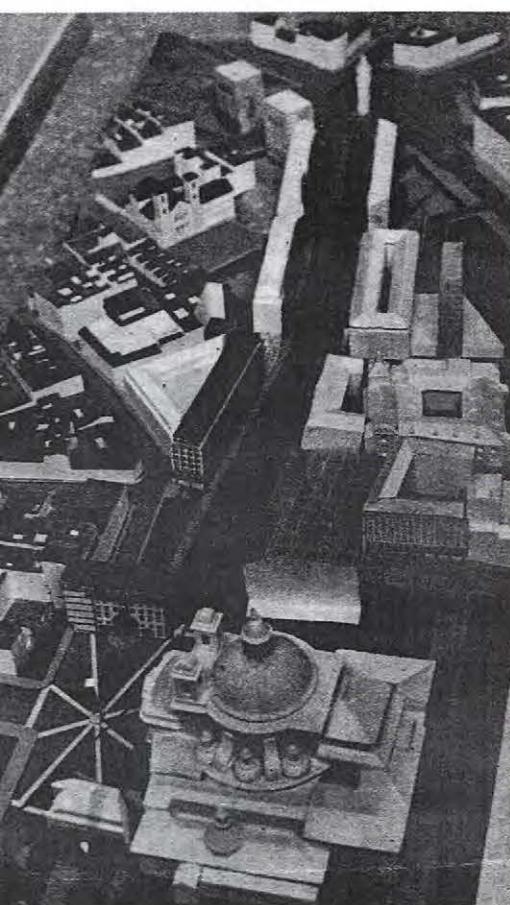
1956. Realiza los proyectos de urbanización y dirige las obras de los poblados o Colonias Municipales de San Diego, San Francisco Javier, San Jorge y Ntra. Sra. de los Angeles en Puente de Vallecas, del Dulce Nombre de María junto al barrio de doña Carlota y los de la Virgen del Rosario y Virgen de la Torre en Vallecas. Redacta como director de Urbanismo los Planos Parciales de los poblados municipales "A" y "B" en Carabanchel.

1957. Estudia el Plan Quinquenal de Actuación Urbanística Municipal para 1958-1962. Realiza el Plan Parcial del Polígono de actuación municipal de La Chimenea. Redacta el Plan de Ordenación de los Jardines de la Quinta y de tres manzanas en Burgos.



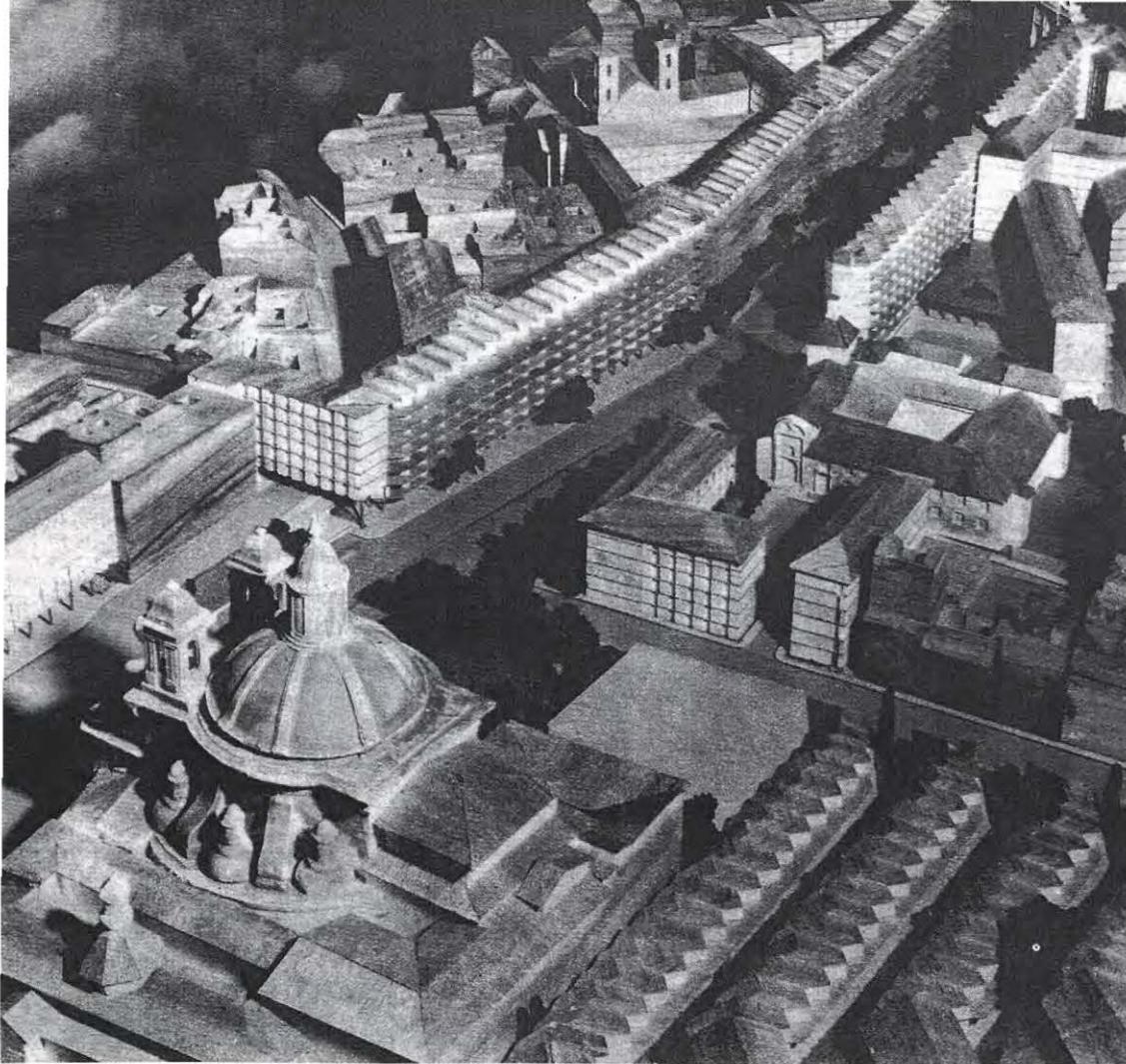


1



2

- 1958.** Redacta como director de Urbanismo los Planes Parciales de Ordenación de los Polígonos de actuación municipal por el sistema de expropiación de Santamarca, Francos Rodríguez y el del Poblado "C" de Carabanchel. Nombrado representante de la Dirección General de Urbanismo en la Comisión de Urbanismo de la Comisaría General para la Ordenación Urbana de Madrid y sus alrededores.
- 1959.** Forma parte de la representación municipal de Madrid en el Congreso Hispano-Luso-American-Filipino de Municipios, que se celebró en Lisboa, presentando una comunicación al tema tercero sobre "Posibles interferencias entre los municipios y el Estado en la ordenación urbanística local". Representante de los funcionarios técnicos de las Corporaciones locales en el Patronato del IEAL. Posteriormente formó parte de la Comisión Permanente. Asiste en Barcelona al Primer Congreso Nacional de Urbanismo, en representación del Ayuntamiento de Madrid y del IEAL, formando parte de la Mesa del Congreso.
- 1960.** Estudia el primer presupuesto especial de urbanismo del Ayuntamiento de Madrid. Presenta el Plan General de Ordenación de Cartagena.
- 1961.** Como director de Urbanismo del Ayuntamiento de Madrid, informa todos los Planes Parciales y Ordenaciones de iniciativa privada, licencias de urbanización, reparcelaciones, etc..., motivados por la aprobación de la Ley del Suelo.
- 1962.** Primer premio en el Concurso de Ordenación de la nueva Vía San Francisco-Puerta de Toledo, en colaboración con Miguel Sánchez Conde y Luis Laorga. Jefe del equipo encargado de la redacción del Plan General de Ordenación de Vigo, con un Plan Comarcal previo.
- 1963.** Felicitación del Ayuntamiento por el detallado informe sobre el Plan General de Ordenación Urbana del Área Metropolitana de Madrid. Estudia la ordenación de la plaza de Santo Domingo con proyecto de reparcelación para la actuación por la iniciativa privada por el sistema de compensación.
- 1965.** Aprobación por unanimidad del Plan Comarcal y Avance de Planeamiento General de Vigo. Profesor en el Curso General de Información de Urbanismo para Secretarios de primera Categoría en la Escuela Nacional de Administración y Estudios Urbanos del IEAL.
- 1966.** Inspector de urbanismo de la Gerencia Municipal, con la categoría de jefe de departamento. Redacta el Plan Parcial de Zaramaga en Vitoria.
- 1967.** Aprobación inicial del Plan General de Ordenación de Vigo.
- 1969.** Felicitación del Consejo de la Gerencia Municipal de Urbanismo, como funcionario distinguido en el estudio y redacción del Proyecto de Ordenanzas sobre el Uso del Suelo y Edificación en Madrid.
- 1970.** Aprobación definitiva del Plan General de Ordenación de Vigo.
- 1971.** Durante este año y el siguiente hasta su jubilación, siguió realizando su labor como inspector general de los Servicios Técnicos del Ayuntamiento de Madrid.
- 1972.** El 13 de agosto se jubila en el Ayuntamiento.
- 1973.** El 27 de febrero recibe un premio en metálico concedido por el Ayuntamiento de Madrid, a la vista de un dictamen emitido por la Junta Consultiva de Asuntos de Personal.
- 1974.** Este año y los siguientes colabora de forma esporádica y decreciente en los temas urbanísticos exteriores a Madrid, del estudio de su hermano.
- 1976.** El 1 de diciembre se jubila oficialmente como arquitecto.
- 1988.** Fallece en Madrid el 13 de febrero.



3

1, 2 y 3.
Concurso nacional para la
Gran Vía de los Reyes
Católicos. Madrid, 1962.

RECUERDOS DE SU PERSONALIDAD HUMANA Y PROFESIONAL

La cercanía a su persona proporcionada por mi parentesco con su hermano José, me permitió un trato asiduo tanto familiar como profesional, en donde fui descubriendo paulatinamente, y, a veces, años después, facetas de un estilo de vida muy poco frecuentes ya en estos tiempos.

Conocí a Gaspar Blein cuando comencé mis estudios para ingreso en la Escuela, por los años 1946-1947 en su casa de Torrelodones, pero propiamente no me relacioné con cierta asiduidad hasta que habiendo ingresado empecé a colaborar, ya en el año 1951, en el estudio que montaron él y su hermano en el n.º 10 de la calle O'Donnell de Madrid.

Era, indudablemente, el cabeza de una familia un poco singular, ya que vivía con sus tres hermanas solteras, Mercedes, Carmen y Antonia; Julia, viuda, y Federico, también soltero e ingeniero de montes.

Por la cronología de los diferentes puestos y trabajos que ocupó, se observará que tuvo una progresiva dedicación a la Administración Local y, en concreto, a los temas urbanísticos municipales.

Era un hombre de una sencillez y humildad extraordinarias, posiblemente debido a su profunda formación religiosa, que muchas veces producía gran sorpresa por una parte y respeto por otra. Sorpresa por ser persona con puestos de responsabilidad donde no es frecuente esa actitud y respeto por la dignidad con que actuaba siempre.

Atendía de igual manera y con la misma atención a una pobre señora que le planteaba, por ejemplo, un problema de una linde

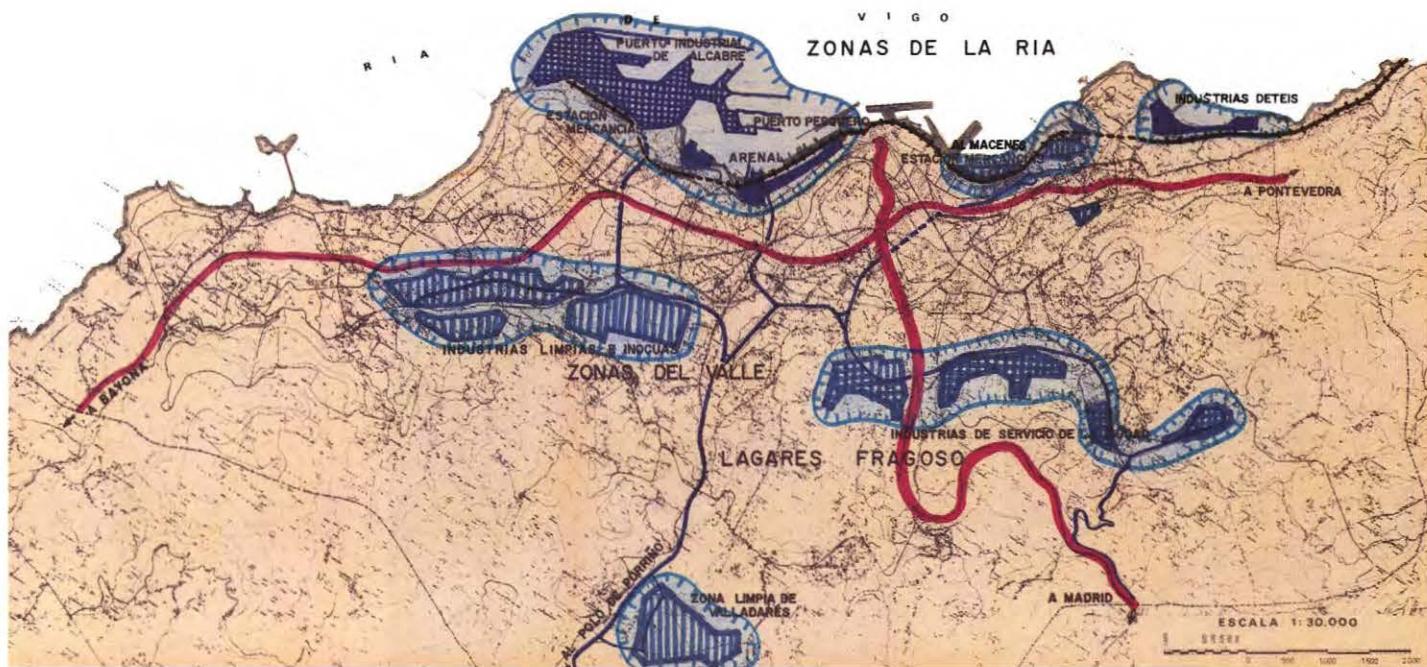
con un vecino, que a un importante promotor que pedía soluciones para los servicios urbanos de una futura barriada de viviendas.

Pero, posiblemente, lo que le hacía "distinto" era su laboriosidad y minuciosidad en su trabajo. Desmenuzaba todos los asuntos hasta las últimas consecuencias: buen ejemplo de ello son las Ordenanzas Municipales del Plan General de 1946 que fueron aprobadas por el Ayuntamiento Pleno el 16 de julio de 1948 y aprobadas definitivamente por el Ministerio de la Gobernación el 29 de noviembre de 1950, en cuya organización, articulado y pormenores intervino extensamente, y que fueron copiadas para muchas otras ciudades.

Son significativas sus palabras en la conferencia que pronunció el 30 de marzo de 1944 sobre "El futuro Madrid" con el tema "La Edificación Urbana", ciclo organizado por el Instituto de Estudios de Administración Local:

"Puedo afirmar que las Ordenanzas del Plan General no se improvisarán, puesto que están ya maduradas, recogiendo todas las informaciones y todas las experiencias de tres años de labor en constante colaboración y estudio. Se tendrán en cuenta la multitud de condiciones que afectan al volumen de la edificación, clasificadas en grados sucesivos de aplicación, condiciones higiénicas de las viviendas, usos posibles, grados de tolerancias, catalogación de todos los valores estéticos y monumentales, etc., pero sin olvidar en absoluto lo que exige el respeto a los derechos individuales..."

Otro ejemplo, entre muchos: el polígono de Santamarca, es donde llevó a cabo toda la gestión urbanística, de expropiaciones, parcelaciones, obras de urbanización, subastas de parce-



1

Desarrollo industrial.

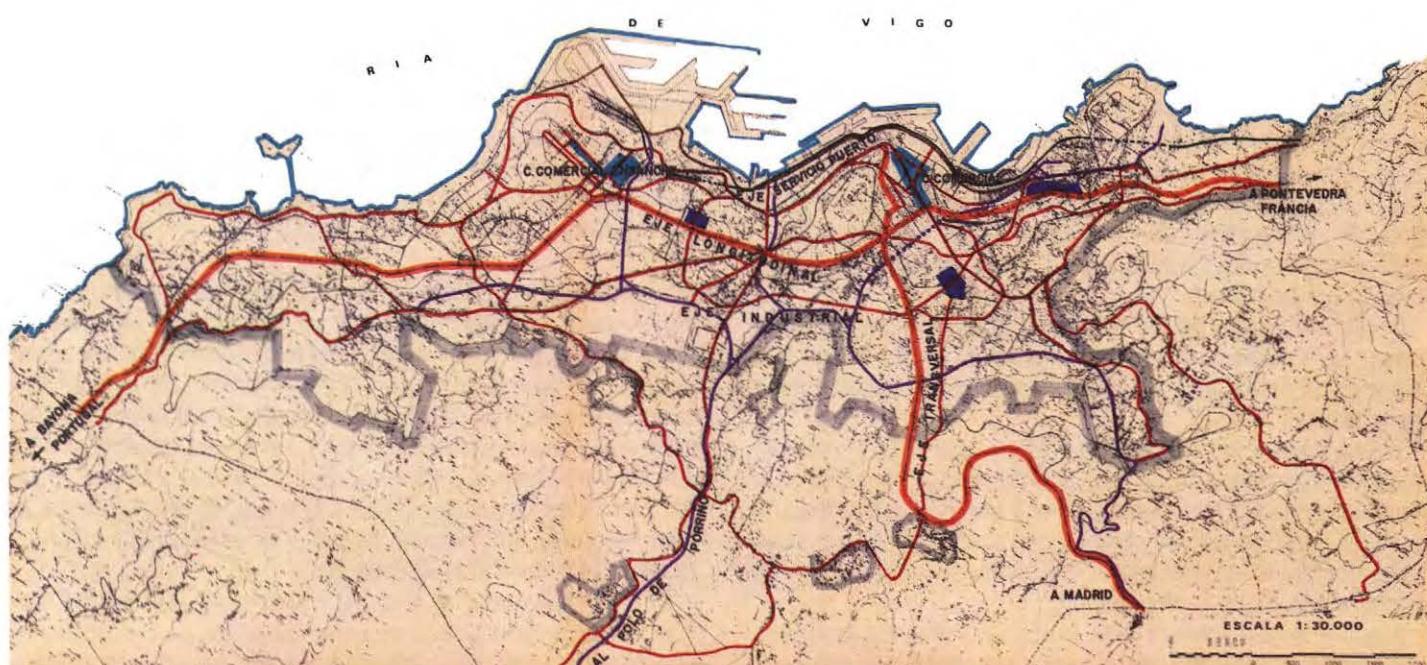
las y control urbanístico de la posterior edificación por la iniciativa privada.

Es importante destacar también algo que su hermano y yo personalmente "sufrimos" en nuestro trabajo profesional como compañeros de estudio: tuvo, siempre una absoluta independencia de actuación en *nuestros temas* respecto de su cargo en el Ayuntamiento para que nunca pudiera decirse que nos valíamos del apellido para obtener determinadas ventajas. Al revés, teníamos siempre que ser especialmente escrupulosos en el cumplimiento de todas y cada una de las ordenanzas y

normas para que nuestros proyectos obtuvieran la licencia municipal.

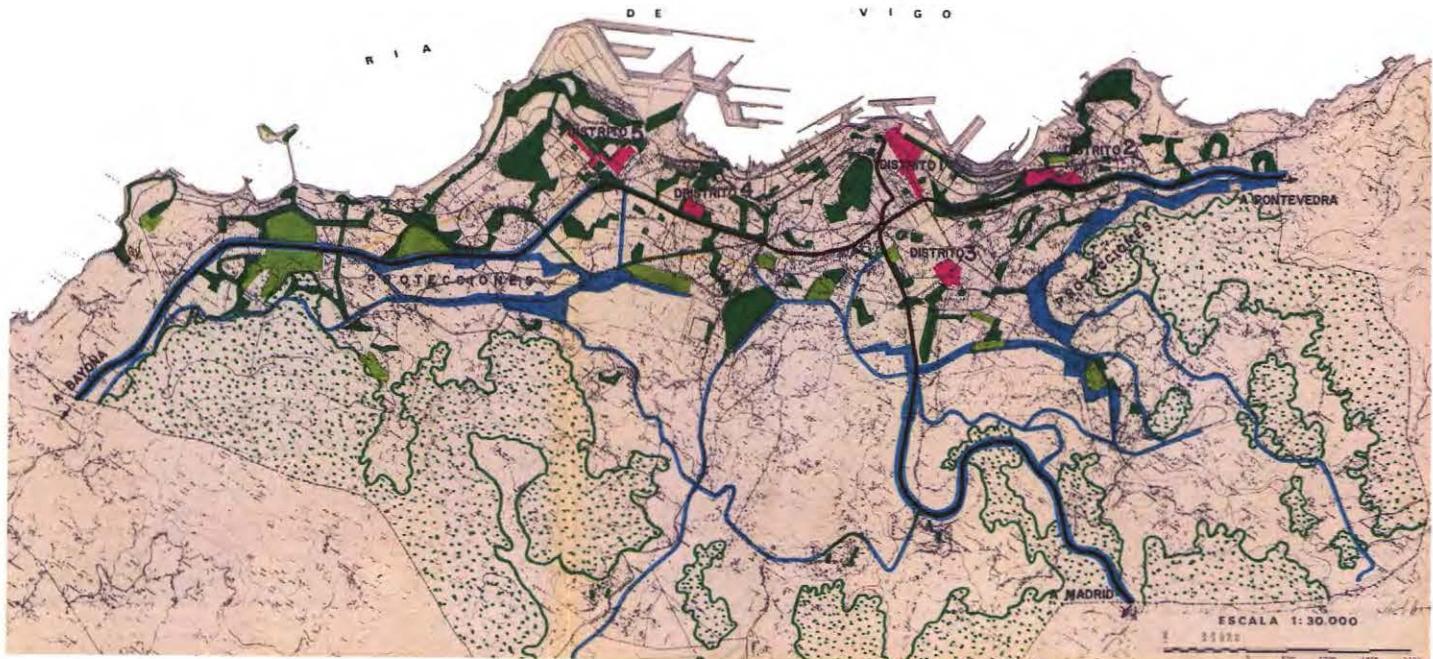
Fue un hombre muy preparado, íntegramente volcado en su profesión de arquitecto-urbanista. Algun compañero le llegó a llamar "agrario" por su interés en tratar la ciudad con el campo, seguidor y detractor al mismo tiempo de sir Patrick Abercrombie, estudiando de las teorías de Gastón Bardet, etcétera.

Tenía unos criterios urbanísticos muy claros. Transcribo una entrevista que salió publicada en "Pueblo" el 26 de julio de



2

Esquema viario.



3

Espacios libres.

1965 acerca de los problemas del tráfico madrileño. Hace veinticinco años...

—*¿Cuáles son los principales problemas del tránsito rodado de Madrid?*

—*El tránsito rodado es una función de servicio de la ciudad. Este tránsito rodado urbano, que precisa soportar intensamente la red de vías arteriales de Madrid, es normalmente incómodo, sucio, desagradable y antihigiénico. Aunque puedan mejorarse sus condiciones, es hora de que lo mismo el ciudadano medio que el comerciante, industrial, empresario o profesional, se den cuenta de este hecho y no consideren los emplazamientos de estas vías, aunque sean anchas, los más dignos y deseables para sus viviendas o edificios.*

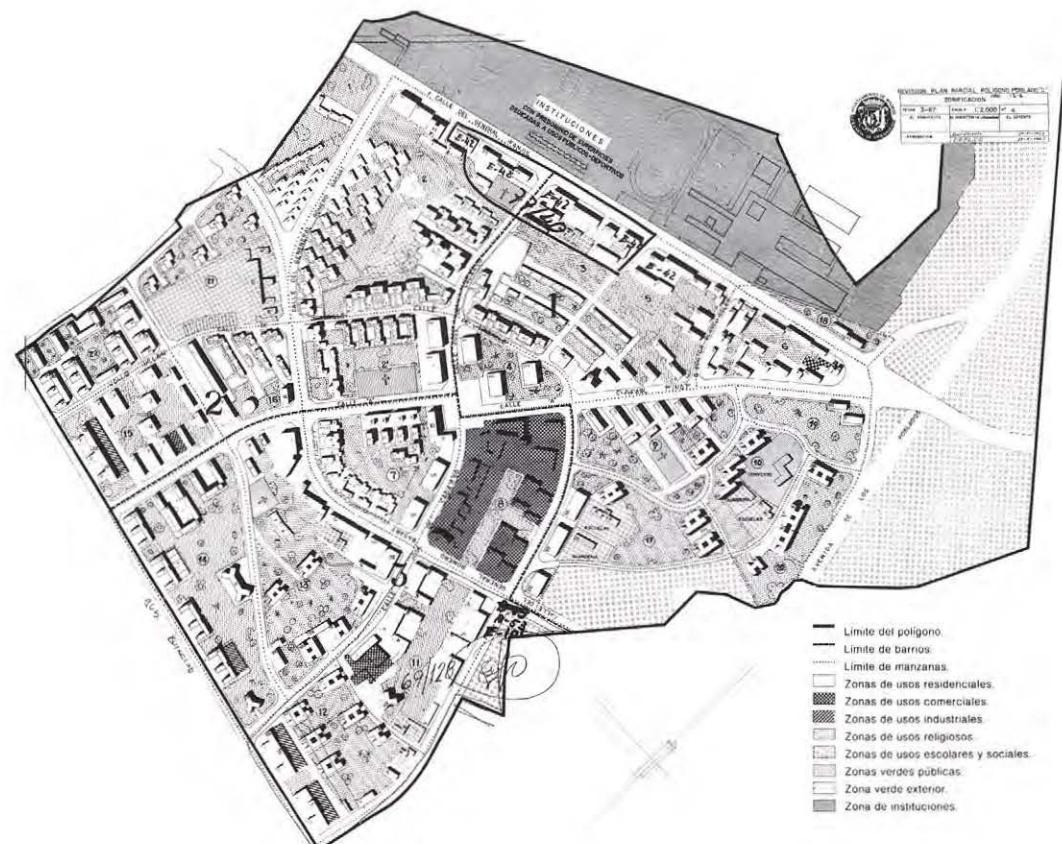
Lo que hay que perseguir es que esa red viaria arterial cumpla su misión facilitando el rápido traslado de los ciudadanos de sus viviendas a sus lugares de trabajo, cultura y esparcimiento o abastecimiento, y ello se conseguiría de modo primordial con una buena organización de la ciudad en unidades urbanísticas y sociales de distintos grados (los principales son la unidad vecinal, el barrio y el distrito urbanístico), bien relacionados con las zonas de trabajo, lo que implica una previsión bien estudiada, así como una regulación de la densidad y actividades de la población. El único modo de conseguir la descongestión del centro de Madrid es la organización de las zonas periféricas en aquellas unidades, con sus nuevos centros comerciales y cívicos, de distrito y de barrio, que reducirían los transportes al actual núcleo central, ya muy congestionado.

En definitiva, lo que quiero decir es que el problema tiene aspectos muy complejos y poco conocidos por las gentes, que en general opinan que la solución consiste en abrir muchas grandes vías y ensanchar muchas calles, cuantas más mejor, cuando en muchos casos se resolvería el problema si se consiguiera el alejamiento de unos puntos muy concretos de Madrid de los centros comerciales, oficinas y espectáculos.

1, 2 y 3. Plan General de Ordenación de Vigo.

Plano de parcelación del Polígono de Santamarca.





Plano de zonificación de la Revisión del Plan Parcial del Polígono Poblado "C".

Las reformas interiores deben estar presididas por el criterio de reducirlas al mínimo. Pocas y muy eficientes.

—¿Y en lo tocante al estacionamiento de los vehículos?

—La clave del problema radica en que no se puede considerar como rey de la ciudad al coche particular. Madrid es para sus habitantes, no para sus coches. No tenemos derecho a ir individualmente a la oficina en un coche de seis plazas y considerar que la ciudad no funciona porque no encontramos aparcamiento para tenerlo cuatro horas inútilmente parado en la calle, para volver luego tranquilamente a nuestra casa y repetir la faena por la tarde. Esta es la justificación de las zonas azules.

En las zonas congestionadas hay que dar preferencia total a los transportes colectivos, aumentando sucesivamente las restricciones para los coches particulares.

—¿No quedaría zanjado este problema con una política de aparcamientos estratégicamente situados?

—Es deseable la multiplicación de los aparcamientos, pero tampoco soluciona nada aumentarlos más allá de ciertos límites en perjuicio de espacios verdes que son necesarios a la estética y a la salubridad de Madrid; ni siquiera en plantas subterráneas, donde, si la acumulación es grande, sus salidas a las calles pueden provocar embotellamientos.

—¿Es discutible la transformación de los bulevares?

—No. Deben transformarse con arreglo a las necesidades del momento.

—¿Ha de fomentarse el aparcamiento en batería en las calles que se transforman?

—Es más eficaz el aparcamiento en batería, pero hago hincapié en que el estacionamiento es una función de los edificios que albergan los usos urbanos, que son los que originan los traslados.

—Por último, ¿qué puntos de acción inmediata sugiere usted para la mejora del tráfico madrileño?

—Hay algunas cosas que, aunque tengan sus dificultades de realización, en principio parecen claras para aliviar estos problemas. Por ejemplo, no parece imposible conseguir:

1º Que los garajes que hoy existen no estén todo el día vacíos y los coches que pudieran albergar se mantengan durante horas parados en las calles inmediatas.

2º Implantar un servicio de microbuses.

3º Conseguir que se escalonen las horas punta de cierre de determinadas oficinas, comercios o espectáculos por barrios o zonas.

4º Estudiar la coordinación de los transportes exteriores con los de comunicación interior por la ciudad. Estaciones de autobuses cerca de puntos de enlace con los transportes colectivos y zonas de estacionamiento suficientemente cerca de estas estaciones de enlace de los transportes del interior de Madrid con los que llegan de fuera de la ciudad."

Para terminar puedo decir que Gaspar Blein tenía una gran inquietud social y preocupación por la justicia, sacando tiempo, dentro de su enorme actividad, para dedicar a su Constructora Benefica Belén las horas necesarias para promocionar varios grupos de viviendas modestas para bomberos y obreros de la construcción, mediante el trabajo de los propios interesados durante los fines de semana.

En fin, un hombre ejemplar del que sus innumerables amigos, colaboradores y compañeros de profesión como Bigador, Laorga, Alomar, Temes, Cañoto, Cabrero, García Pablos, D'Ors, Huidobro, Pérez Minguez, García Morales, Laguna y muchos más que le trajeron y colaboraron con él, estoy seguro tienen un inmejorable recuerdo y podrían enriquecer enormemente estas apresuradas notas.

Vicente Sánchez de León Pacheco
Arquitecto