

VI. SECCION INFORMATIVA

A) LA ACTUALIDAD LOCAL A TRAVES DE LA PRENSA

a) España:

SUMARIO: A) *Barcelona*: a) La Carta y su Reglamento; b) Barcelona y su comarca; c) Préstamo para el abastecimiento de aguas y transportes públicos; d) El Metro.—B) *Mancomunidad Sabadell-Tarrasa*.—C) *Las Baleares y sus problemas*.—D) *La lucha contra el fuego*.

A) BARCELONA

a) LA CARTA Y SU REGLAMENTO.

En agosto próximo pasado el Alcalde, señor Porcioles, reunió a los informadores de Prensa y Radio y les dió cuenta del Reglamento de la Carta municipal, aprobado en reciente Consejo de Ministros.

En dicha ocasión se expresó el Alcalde con las siguientes palabras:

«Estamos frente a un hecho histórico, entramos en la plenitud de la aplicación de la Carta y, a través de ella, en la eclosión urbanística de la ciudad, en dimensión que concuerda, y aún rebasa, la profética visión que auguraron quienes tuvieron fe firme en el porvenir de Barcelona. Si en el orden interno la Carta y su Reglamento aspiran a una nueva estructura de la organización municipal, en lo externo y territorial, se pretende llegar a la formación de una mancomunidad de esfuerzos que permita llevar a buen término un nuevo plan, con todas sus consecuencias urbanísticas y sociales».

Agregó que:

«La Carta y su Reglamento, que con tan generosa amplitud nos han sido concedidos, constituyen la culminación de un viejo deseo de la ciudad, merced a esa paz que encauza nuestros afanes y los proyecta hacia un brillante porvenir» (1).

Las directrices de la Ley especial son:

«1.ª Una mayor intervención popular en la administración municipal; una más coordinada distribución de funciones, y una mayor agilidad administrativa. 2.ª Una previa, rigurosa y ordenada planificación de toda la actividad municipal; una total fiscalización, y una pública rendición de cuentas y resultados; y 3.ª La reorganización de la comarca de Barcelona» (2).

(1) *Arriba* (Madrid, 25 de agosto de 1964).

(2) *La Vanguardia* (Barcelona, 25 de agosto de 1964).

Uno de los motivos más trascendentes de la Carta es el que se refiere a la comarca.

b) BARCELONA Y SU COMARCA.

El Alcalde de Barcelona, señor Porcioles, ha dicho recientemente a los representantes de la Prensa:

«La necesidad de ordenación de la comarca era evidente. Todas las leyes últimamente dictadas para Barcelona—sobre transporte, plan de urgencia social de la vivienda y abastecimiento de aguas—se han tenido que extender, sin excepción, a la comarca. Su insoslayable realidad social y demográfica—con un crecimiento decenal del 69,38 por 100—nos enseña que sus más fundamentales problemas son comunes a toda ella. Cuanto más se retrase esa indispensable coordinación de esfuerzos, mayor gravedad alcanzarán todas estas numerosas cuestiones comunes que tenemos planteadas. La creciente connurbación que, a modo de nueva muralla, nos está rodeando alcanzaría límites difíciles de superar. El actual estado urbanístico, originado por la falta de unidad de criterios plantearía problemas quizá insolubles, y las cuestiones sociales y humanas derivadas de estos hechos acentuarían una gravedad que hoy se apunta claramente.

El alcance de esta realidad se deduce fácilmente, teniendo en cuenta que el término municipal de Barcelona sólo alcanza 9.962 hectáreas con una densidad de 166,57 habitantes por hectárea, cuando el término municipal de Madrid es de 60.609 hectáreas y su densidad es sólo de 37,52 habitantes. A análogo resultado nos lleva la consideración de la actual comarca que, en los límites fijados por la Ley del año de 1953, es de 39.060 hectáreas frente a las 70.693 de la zona metropolitana de la capital. La densidad de nuestra comarca es de 13,20 habitantes por hectárea y 1,15 la de Madrid.

Para desarrollo de lo antedicho, fué aclarado que se irá a una mancomunada actuación sin tener que llegar a anexiones, ni crear ningún nuevo organismo; de ello habrá de cuidar la actual Comisión de Urbanismo, con ampliación de sus facultades sin afectar a las atribuciones de la Diputación provincial; debiendo contribuir los Municipios con los contingentes que les correspondan y sin otra misión de dicha Comisión que la típicamente urbanística actual y planificadora y ejecutiva sobre los elementos comarcales comunes, pues no cabe olvidar que son estrictamente municipales los intereses que se le confía» (3).

Parece ser que se lleva un retraso urbanístico de unas 5.000 hectáreas, y que muy pronto tendrá que superarse a las 20.000 más, para lo cual hay que prevenir y regular los indispensables servicios comunes, teniendo en cuenta que la comarca surge por una necesidad social y por insoslayable crecimiento que no se puede rehuir ni demorar.

(3) A B C (Madrid, 25 de agosto de 1964), *La Vanguardia* (Barcelona, 25 de agosto de 1964).

Para el señor Porcioles:

«Los problemas de Barcelona no se pueden separar de los de la comarca. El abastecimiento de aguas, el plan de carreteras, el de acceso, el de la vivienda, el de abastos, etc., no pueden estudiarse sin tener a la vista esa gran ciudad que está surgiendo» (4).

c) PRÉSTAMO PARA EL ABASTECIMIENTO DE AGUA
Y TRANSPORTES PÚBLICOS.

Han sido suscritas por el Alcalde las escrituras de préstamo otorgadas por el Banco de Crédito Local de España al Ayuntamiento de Barcelona para atender las necesidades que el abastecimiento de agua potable y los transportes requieren.

Por lo que al abastecimiento de agua potable se refiere, el préstamo es de 375 millones de pesetas, con el que se nutre el presupuesto extraordinario para el nuevo abastecimiento de agua potable a Barcelona, aprobado por Orden del Ministerio de Hacienda de 4 de julio de 1964.

Con este préstamo el Ayuntamiento puede atender los compromisos económicos derivados del acuerdo de 29 de abril de 1959 en virtud del cual debe financiar con un 50 por 100 la segunda fase-etapa 1962 del presupuesto extraordinario para llevar a cabo el proyecto de nuevo abastecimiento de agua a la ciudad.

El préstamo para mejorar el servicio de transporte y sus instalaciones asciende a 225 millones de pesetas para instalaciones fijas y adquisición de autobuses (5).

d) EL METRO.

A fines de septiembre el Director general de Transportes terrestres, acompañado por el Alcalde y otras personalidades, inspeccionó las nuevas prolongaciones de las líneas del Metro barcelonés. Posteriormente se celebró una rueda de Prensa en el Ayuntamiento (6).

Según las palabras del Director general de Transportes terrestres, la solución de los transportes urbanos está en el Metro.

Se ha escrito estos días que:

«Una persona metida en un coche ocupa demasiado espacio. Si son cinco o seis, sigue siendo todavía excesivo el espacio ocupado. Pero la cosa aún es más grave. Esta ocupación de la vía pública por el coche es permanente. Como no tenemos garajes ni es fácil que los tengamos nunca en la medida suficiente, cuando todo el mundo está en su casa, el coche continúa ocupando su espacio en la calle. En un momento dado, la calle puede quedar muy despejada de viandantes. La ciudad trabaja

(4) *A B C* (Madrid, 27 de septiembre de 1964).

(5) *La Vanguardia* (Barcelona, 1 de octubre de 1964).

(6) *La Vanguardia* (Barcelona, 27 de septiembre de 1964).

o descansa; la calle está vacía. Pero vacía de transeúntes, no de coches, que allí están, aparcados» (7).

El coche es enemigo del coche y lo más difícil es pararse, aparcar.

En el futuro habrá que conformarse con los transportes colectivos, que en la superficie tampoco podrán resolver totalmente la cuestión.

Según el Director general de Transportes terrestres, quizá sea el Metro el único medio de transporte de pasajeros que se permita en las grandes ciudades. Habría que dejar el coche a la entrada del núcleo de población.

«El auto particular continuará circulando por las ciudades, porque éstas se irán extendiendo y absorbiendo, en una u otra forma, las localidades más cercanas.

Una de estas formas posibles es la mancomunidad de Municipios. Barcelona ya tiene su Plan Comarcal de Desarrollo basado en el régimen mancomunado.

Es el sistema propugnado en el informe del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento para el desarrollo económico de España:

«Las Corporaciones locales deberían ser estimuladas a mancomunarse, como se ha efectuado en el área de Bilbao, con fines de planificación y establecimiento de servicios sobre una base metropolitana».

Hoy por hoy, lo interesante es que el Metro transversal continúa prolongándose y que pronto le tocará el turno al Gran Metro, que va a bajar hasta Atarazanas, para subir después hacia la Ronda de San Antonio y Pueblo Seco.

El propósito es que antes de diez años, todos los vecinos de Barcelona tengan una entrada al Metro a menos de quinientos metros de su casa» (8).

B) MANCOMUNIDAD SABADELL-TARRASA

Entre Sabadell y Tarrasa, donde ambos términos municipales se dan la mano a lo largo de la línea divisoria, unos carteles de grandes dimensiones al lado de la carretera hacen saber que aquéllos son los terrenos comprados conjuntamente por los dos Ayuntamientos para la instalación de diversos servicios comunes, correspondientes a la Mancomunidad intermunicipal, en cuya organización se ha venido trabajando hasta ahora, precisamente con el objeto de referencia (9).

El día 23 de septiembre se celebró en el Gobierno Civil la constitución de la primera Mancomunidad intermunicipal que en este caso se ha establecido entre los Ayuntamientos de Sabadell y Tarrasa.

En la dirección de la Mancomunidad alternarán, por períodos de dos años, los Alcaldes de Sabadell y Tarrasa y la sede de la Corporación corresponderá a la del Ayuntamiento cuyo Alcalde ostenta la dirección.

(7) *Diario de Barcelona* (Barcelona, 27 de septiembre de 1964).

(8) MARSILLACH, Luis: *Diario de Barcelona* (Barcelona, 27 de septiembre de 1964).

(9) *Arriba* (Madrid, 23 de septiembre de 1964).

Fin principal de la Mancomunidad entre Sabadell y Tarrasa es el de acometer conjuntamente los trabajos y establecer los servicios de interés común que, por su envergadura desbordarían las posibilidades de ambas ciudades por separado. Principalmente afectan estos trabajos a los servicios de agua, recogida de basuras, urbanización, etc.

Después hablaron los Alcaldes de Tarrasa y Sabadell y el Gobernador civil, que glosó en un breve discurso la significación del acto. Dijo que:

«En algunos casos convendrá que Municipios excesivamente reducidos en extensión superficial, en demografía y, consecuentemente, en medios económicos, se agrupen para formar otros de mayor amplitud en todos los órdenes, logrando así un cauce común a los esfuerzos de todos ellos y la deseada multiplicación de su capacidad y su eficacia.

En otros casos, la solución más idónea consistirá en la creación de Mancomunidades como esta que ahora inicia su vida, también para obtener una coordinación de esfuerzos que redunde en beneficio recíproco, mediante la organización de servicios comunes con miras al mínimo gasto para el máximo rendimiento, y la implantación de otros nuevos, como en el plan de esta misma Mancomunidad se halla oportunamente previsto» (10).

Se ha escrito, después de la firma de la documentación que constituye la Mancomunidad intermunicipal Sabadell-Tarrasa, que «es una realidad la creación de servicios comunes a ambas ciudades» (11).

La Mancomunidad se regirá por una Junta Rectora, compuesta por los Alcaldes de ambas poblaciones y tres Concejales de cada Ayuntamiento. La presidencia es alternativa por períodos de dos años, ostentando la vicepresidencia aquel Alcalde que no ocupe la presidencia. Secretario e Interventor lo serán aquellos cuya ciudad tenga la presidencia.

La primera actividad, que ya está puesta en marcha, por su necesidad, es la urbanización de la zona que abarca la Mancomunidad.

Que requiere primeramente la señalización de grandes vías de comunicación y zonas separadas para servicios municipales, públicos, residenciales, administrativos e industriales.

La Mancomunidad intermunicipal—aparte de la ordenación—tendrá como fin la creación de servicios que por el crecimiento de ambas ciudades están resultando insuficientes en ellas. Por ejemplo: matadero, frigoríficos, instalación de una central lechera..., y un Instituto de Segunda Enseñanza Mancomunado, en el que podrán cursar estudios mil estudiantes masculinos y mil femeninos.

Cabe destacar que se cederán unos terrenos con destino a servicios provinciales y estatales, como son el servicio de bomberos, y el parque de Obras Públicas. Se establecerán también unas zonas verdes y existe el deseo de crear también una zona deportiva.

La extensión de los terrenos enclavados entre Sabadell y Tarrasa es aproximadamente de unos seis millones de palmos, pequeño en comparación con los proyectos, pero se piensa ordenar todo el espacio que

(10) *El Correo Catalán* (Barcelona, 24 de septiembre de 1964).

(11) *Diario de Barcelona* (Barcelona, 26 de septiembre de 1964).

queda libre entre las dos ciudades, evitando así que las mismas se unan por los suburbios.

Sabadell y Tarrasa vibrando al ritmo de un trabajo común y persiguiendo comunes intereses tendrán en esta unión un motivo más para impulsar la prosperidad de la Comarca del Vallés.

La concentración de servicio y la tendencia lógica al acercamiento, impulsará el nacimiento de una nueva ciudad, teniendo en cuenta que Sabadell y Tarrasa suman más de 270.000 habitantes, y que en ambos casos es vital la creación de nuevas zonas residenciales y la fijación de sectores industriales para descongestionar los actuales núcleos. Incluso no es aventurarse suponer que un día estas tres ciudades formen una sola. Al crearse lo que con el tiempo será una modernísima ciudad, puesto que se levantará en terreno virgen, sin los inconvenientes de las ciudades antiguas, se podrá lograr la creación de unos sectores comerciales y residenciales tranquilos y otros industriales y de servicio, bien enclavados, acordes con las necesidades y sin que unos se entremezclen con los otros.

Es preciso que entidades y particulares se identifiquen con la idea y comprendan la trascendencia que para Sabadell y Tarrasa tiene este servicio que habrá de ir en beneficio, no ya de futuras generaciones, sino de las actuales (12).

C) LAS BALEARES Y SUS PROBLEMAS

Es indudable el atractivo turístico de las islas Baleares, sobre todo de las tres mayores, Mallorca, Menorca e Ibiza. El clima del archipiélago es un privilegio de la Naturaleza, clima permanentemente primaveral, dulce en invierno y protegido en verano por las brisas marinas, y si a este clima unimos la extraordinaria belleza de las islas, hallaremos la justificación a la creciente afluencia turística.

Mallorca comprende tres centros de interés turístico de extraordinaria importancia; en el primero figuran Palma y Andraitx, Bellver y las playas de Camp de Mar, Palvera y Calvia, así como Valldemosa, Deyá y el puerto de Soller.

En el segundo centro figuran los cabos de Formentor y de Alcudia, que avanzan hasta enlazar Pollensa.

En el tercer sector—que se extiende a lo largo de la costa este—se halla Artá, Manacor, con sus grutas del Drach.

Palma cuenta con un buen conjunto arquitectónico: la Catedral, la antigua Bolsa de Contratación, la iglesia de San Francisco, la Lonja, Capitanía general, el Ayuntamiento, la Diputación, etc., el castillo de Bellver. Pero los encantos de la isla son principalmente sus bellezas naturales, sus calas, sus paisajes, sus armoniosas aldeas, sus bellísimos valles.

En Palma hay escasez de viviendas asequibles a la clase media; sin embargo sería difícil contar las miles y miles de obras en marcha. Son

(12) *Diario de Barcelona* (Barcelona, 26 de septiembre de 1964).

pisos para alquilar, pisos construídos de cara a la especulación, cuyos precios medios se han duplicado en pocos años.

Sobre este particular se ha escrito:

«Al ritmo exuberante de construcción ha seguido, o se ha juntado, el progresivo aumento del precio de los terrenos y la también correspondiente especulación sobre los mismos. Así se han llegado a pagar solares más o menos céntricos a diez mil pesetas metro cuadrado, y en varias ocasiones se ha corrido la voz de que se ha alcanzado la cifra de veinticinco mil pesetas metro cuadrado» (13).

Sin embargo, la Gerencia de Urbanismo del Ministerio de la Vivienda convocó hace poco a los propietarios de los terrenos incluídos en el Polígono de Levante para proceder al pago de los justiprecios de la expropiación forzada aprobados por el Ministerio de la Vivienda, según los cuales pagará 156 millones de pesetas por un terreno que, según una segunda valoración efectuada por el Colegio de Arquitectos y Agentes de la Propiedad Inmobiliaria, alcanzan la cifra de unos ochocientos millones de pesetas.

Menorca es la segunda isla balear por su extensión, pero Ibiza le disputa el puesto en cuanto a belleza. En Menorca hay dos bellas ciudades, Puerto Mahón y Ciudadela. Su paisaje es más salvaje que el mallorquín. Por toda la isla de Menorca se hallan gran cantidad de recuerdos históricos, murallas, *talayots*, etc.

Se ha escrito que:

«Menorca es el lugar ideal para llevar una vida sencilla y oculta, repartiendo el tiempo entre el baño, la pesca, el reposo, el paseo por el mar o por los bosques» (14).

Nelson y Lady Hamilton refugiaron sus amores en Cala Mesquida, lugar de la isla.

En cuanto a Ibiza se ha dicho que es la más productiva de las Baleares. Es la isla que mejor conserva las características típicas de su vieja vida rural.

Toda la isla está salpicada de recuerdos de un remoto pasado. En algunos lugares es la civilización fenicia, y en otros, la civilización árabe las que han dejado más profunda huella.

Queda todavía una isla digna de ser visitada, Formentera, que no tiene más que tres mil habitantes y se halla abandonada por el turismo.

Es la antigua Frumentaria de los latinos, renombrada por su suelo, por la abundancia de frutos.

La quinta isla balear, Cabrera, es un islote que sólo cuenta con cincuenta habitantes. Su desolado paisaje rocoso inclina el alma a la melancolía.

(13) MIRÓ LLULL, José María: «'Boom' en Mallorca», *Vida Nueva* (Madrid-Barcelona, 22 de agosto de 1964).

(14) «Maravillosas islas Baleares», *Domingo* (Madrid, 19 de julio de 1964).

D) LA LUCHA CONTRA EL FUEGO

Ha pasado el verano y con él el gran peligro del fuego. No quiere decir esto que en las demás estaciones no se produzcan incendios, pero éstos dejan de tener tanta extensión como los fuegos estivales. Es más, la diferencia entre un verano seco o húmedo se hace siempre notar a este respecto.

El verano de 1962 puede considerarse como cálido y en él ocurrieron 2.020 incendios, quemándose 55.464 hectáreas, mientras el año pasado, cuyo estío podemos considerar húmedo, sólo ardieron 22.678 hectáreas, con ocasión de 1.302 incendios.

La lucha contra el fuego en las grandes ciudades se lleva a cabo, principalmente, por los Servicios municipales contra incendios, pero la lucha contra el fuego en el campo en España está realmente abandonada. El Servicio Especial de Defensa de Montes, contra incendios, ha montado torres de vigilancia y casetas-refugios, así como otros equipos de extinción, pero en muchas Provincias, que incluso son zonas peligrosas, no se han montado todavía estos servicios.

Supone tanto peligro el fuego que recientemente se ha escrito:

«La Casa de Campo, el mejor parque de Madrid y probablemente de Europa, ha salido casi indemne de un peligro del que se halla constantemente amagado. Podemos decir, por tanto, que el antiguo recinto ha nacido este verano» (15).

Y es que este año tan sólo cinco pequeños incendios se han producido entre julio y octubre en la Casa de Campo, destruyendo tan sólo unos 800 metros cuadrados de superficie arbolada, mientras en otras ocasiones las pérdidas fueron realmente estimables.

En la Casa de Campo es el Patrimonio Forestal del Estado el que tiene montado un servicio de prevención de incendios por medio de expertos vigilantes que refuerzan habitualmente la guardería normal durante el verano. Se dispone de una emisora, siempre a punto para dar la alarma y si se detecta cualquier conato de incendio se acude a su extinción con la necesaria urgencia, antes de que se extienda su peligro. Dicha emisora-receptora de radio enlaza la Casa de Campo con el casco urbano de Madrid. Cuenta además el Patrimonio con un equipo de aljibes y grupos motobomba que permiten dominar rápidamente cualquier incendio.

Se ha dicho que las causas de los incendios forestales son tres: la quema de rozas, la colilla y el incendio provocado. Algunos mantienen que:

«La primera, por ser la más común, es la de la quema de rozas o brozas. Durante el verano, el agricultor prende fuego a hierbas y malezas secas que sobran de remozar la tierra. Muchas veces no se toman

(15) LÓPEZ IZQUIERDO, R.: «Verano de suerte en la Casa de Campo», *El Alcázar* (Madrid, 30 de septiembre de 1964).

las debidas precauciones y el fuego se extiende a los montes colindantes» (16).

Para otros el primer enemigo es la colilla. Así ha podido escribir López Izquierdo:

«Ni la vigilancia normal de los guardas del Patrimonio Forestal del Estado, ni la de los guardas jurados de Parques y Jardines, dependientes hoy de la Policía Urbana; ni siquiera la vigilancia extra de la Policía Armada ni de la secreta que frecuenta en función de su oficio aquellos lugares, pueden prever y mucho menos evitar la imprevisión del excursionista que una vez encendido su cigarrillo lanza al suelo la cerilla aún encendida, o, terminado aquél no apaga concienzudamente la colilla. No hay en esto nada de intencionado. Descuido nada más» (17).

En cuanto a la tercera causa, al incendio provocado, también Yáñez ha escrito:

«Las hierbas secas no producen nada. Al lado de ellas crecen tojos y rastrosos que de continuar creciendo dificultarían los pastos en la próxima temporada. Entonces alguien interesado en tener buenos pastos los prende fuego y huye para no ser visto por los vigilantes, si en alguna parte los hay. El resultado casi siempre es el incendio y destrucción de pinos y eucaliptos, de cuyas cenizas como abono, nace una nueva hierba jugosa y tierna» (18).

Como decimos al principio, la lucha contra el fuego en las grandes ciudades se lleva a cabo por los Servicios municipales contra incendios, por los Servicios de Bomberos. En Barcelona se ha concedido recientemente la Medalla de Oro de la Ciudad a los bomberos por su denodada labor, en infatigable y constante servicio, su heroicidad y, sobre todo, su abnegación y espíritu de sacrificio.

En Barcelona se tiene noticia de la intervención de los obreros del ramo de la construcción en la extinción de un incendio, por primera vez, en el que se declaró en la Aduana de Barcelona el día 4 de abril de 1608, que fué notificado a los *consellers* de la ciudad, que ordenaron llamar por toda la ciudad, y mediante pregón, a los albañiles y carpinteros para que procedieran al derribo de muros y a sofocar el incendio.

A mitad del siglo XVIII empezaron ya a utilizarse algunas máquinas en la extinción de los incendios y durante muchos años continuaron combatiéndose los siniestros sin un plan, ni una acción conjunta y disciplinada hasta organizarse la primera agrupación en el año 1833, constituida por tres cabos albañiles, doce albañiles, quince peones, ocho carpinteros y dos cerrajeros, bajo la dirección y mando del arquitecto y maestro de obras del Ayuntamiento, don José Mas y Vila (19).

Hoy se moderniza y renueva en muchas capitales el material del

(16) YÁÑEZ, Antonio: «El fuego que destruye bosques», *España* (Tánger, 26 de septiembre de 1964).

(17) LÓPEZ IZQUIERDO: Cit. anteriormente.

(18) YÁÑEZ, Antonio: Citado anteriormente.

(19) LLOPIS, Arturo: «Visita a Sabadell Mercadé», *La Vanguardia* (Barcelona, 28 de agosto de 1964).

Servicio municipal contra incendios. En Sevilla se ha firmado recientemente la escritura de adquisición de una autobomba, dos motobombas y un equipo radioteléfono. El actual material del Servicio municipal contra incendios de Sevilla, considerado como el más moderno de España, está valorado en más de veinte millones de pesetas, y los vehículos recientemente adquiridos representan una inversión de cerca de dos millones de pesetas (20).

Si importante es la protección en este aspecto, tanto o más útil será la prevención, tanto en lo que respecta a los incendios forestales, como a los demás; para ello no hay otro remedio que estudiar técnicamente las causas de cada uno de ellos y determinar aquéllas que sean posible, pero sobre todo intensificar la educación ciudadana desde la infancia, con lo que se reducirán las ocasiones que causan la mayoría de los incendios forestales y de muchos incendios urbanos.

b) Extranjero:

E U R O P A

I. ALEMANIA.

1. *Meandros y serpientes, nuevas figuras de la arquitectura.*

Hace algún tiempo que a las Escuelas Superiores Técnicas alemanas se les han pedido planos para la construcción de la Escuela berlinesa de Wedding. Entre los proyectos presentados merece destacarse uno que presenta un castillo abierto (por los arquitectos Spengelin y Wortmann, de Hannover). Sus flancos son de cristal y se asientan sobre un ancho pedestal, que hoy llamamos vivienda-choza (ver el número 135, pág. 432 de 1964). El «castillo» muestra dos grados claramente diferenciados: la vivienda propiamente dicha y el espacio destinado a la vida social con sus pistas para coches y peatones, tiendas, etc. Estas nuevas formas de construcción no están unidas entre sí. Es posible que presenten un aspecto un tanto adusto y den la sensación de aislamiento, pero no lo parecerán más, si el proyecto llega a realizarse, que los actuales inmensos bloques de cemento colocados en espacios sin fin a manera de gigantescos cajones. Sus autores opinan que este estilo tendrá más vida, misterio y encanto (1).

2. *Los puntos débiles en el planeamiento del Senado.*

Recuento de éxitos, pero también de sensibles descuidos, son el tema del presente artículo de la serie que el diario *Die Welt* considera en el

(20) *El Correo de Andalucía* (Sevilla, 26 de septiembre de 1964).

(1) *De Frankfurter Allgemeine Zeitung* (septiembre de 1964).

planeamiento de la ciudad de Hamburgo. Según el comentarista en dicho plan faltan los puntos de partida económico-sociales. Actualmente se construyen macizos bloques en un mínimo de espacio formándose tales conglomerados que apenas se distinguen de los «suburbios» neoyorquinos. Con la gran desventaja de que en Hamburgo no se dispone ni de una triste parcela para el verde, ni de garaje, por la gran escasez de solar. En su defecto, se establecen «superficies comunes». Es decir, no hay ni estética ni comodidad y, por tanto, «hemos de esforzarnos en no contentarnos solamente pensando que las viviendas tienen baño y calefacción central, sino que nuestra vida social y, por tanto humana, está todavía en estado de desarrollo del que, por otra parte, está tan capacitada nuestra ciudad» (2).

3. *¿Pueden salvarse los núcleos históricos de las ciudades antiguas?* *Regensburg un nuevo Cambridge.*

La sesión de la Liga de la Industria Alemana celebrada en Augsburg ha tratado con preferencia el punto que reza en el título, y que se refiere a la ciudad de Regensburg.

Se ha dirigido un agudo ataque a los urbanistas que para remediar los problemas de la circulación pretenden limitarla y mantener a toda costa una «city funcional». Hay quien opina que el mal reside en la propiedad privada de los solares a edificar y que va unido a una especulación alocada. Los alquileres son elevadísimos y el espacio para la vida diaria en la vivienda muy inferior al estrictamente necesario, y a costa de esto pagan los empresarios los intereses. Y no ha habido quien lo impida.

En vista de estas experiencias se ha decidido la fundación de una cuarta Universidad Rural de Baviera en Regensburg para «descongestionar la de Munich». Nadie duda de que las Facultades de Ciencias físicas, químicas y naturales, Medicina, etc., necesitan de modernos edificios que naturalmente han de desplazarse del centro, pero ¿por qué no conservar en su sede de origen, en su lugar histórico, las Facultades de las Ciencias del espíritu? (3).

4. *Gran parada de ejércitos de limpieza.*

Miles de equipos de limpiadores, tanto de procedencia estatal como municipal y privada, se ocupan de la limpieza pública de Munich. Pero las calles y las 35 estaciones ferroviarias preocupan en alto grado a estos empleados que se quejan de la indisciplina del público y de lo que manchan las palomas, «que son una plaga bíblica y cuestan mucho dinero», según ha manifestado uno de los jefes de los equipos de limpieza. Otra plaga es la recogida de basuras, que aun cuando se hace tres veces por

(2) De *Die Welt* (Hamburgo, septiembre de 1964).

(3) De *Die Welt* (Hamburgo, septiembre de 1964).

día, resulta insuficiente. En conjunto trabajan en estos servicios de 10.000 a 11.000 hombres. Limpian también escaparates, edificios de cristal, muros y fachadas (4).

II. BÉLGICA.

1. Bruselas. Nuevo sistema de transporte propuesto por el Gobierno.

Un sistema mixto tranvía-metro ha sido aprobado por el Gobierno belga para resolver el transporte colectivo en la capital belga. Dado que el ferrocarril metropolitano es de imposible establecimiento en Bruselas por su elevado coste y bajísima rentabilidad, y que el tranvía, por otra parte, carece de movilidad y entorpece en las vías congestionadas de nuestros días, se ha pensado en un recorrido tranviario que salvaría las calles céntricas y saturadas mediante un recorrido subterráneo. El proyecto aprobado no complace. Es cierto que el metro no es una meta adecuada para el urbanista de Bruselas. Pero no es menos cierto que la aceptación del tranvía, aunque sea en la nueva versión de su enterramiento esporádico a lo largo de su trayecto, supone confirmar su existencia y prolongar un elemento perturbador que todas las urbes con criterio práctico y moderno están eliminando como medio colectivo de transporte. Al menos para el centro. Son comparadas—como índice de rentabilidad del ferrocarril metropolitano—la superficie y la población de Londres, Berlín, París, Barcelona, Madrid, Estocolmo y Hamburgo. Con sus 2,3 millones de habitantes y 23.000 almas por kilómetro cuadrado, Madrid sigue a París en cuanto a densidad de población. Barcelona, con 1,8 millones de habitantes y 18.400 por kilómetro cuadrado, sigue a Madrid. Y Londres y Berlín, con 5.800 almas por kilómetro cuadrado, aún están por debajo de Estocolmo. Bruselas sólo obtiene una densidad de población de 6.200 por kilómetro cuadrado y esta circunstancia no le permite afrontar unos gastos de construcción del metropolitano, que sería una catástrofe financiera. El tranvía-metro sería una solución a medias sin las ventajas de la gran capacidad del metro y con los inconvenientes del entorpecimiento del tranvía. La única solución es el autobús... y el tiempo lo dirá (5).

2. Amberes. Encuesta sobre el tráfico, entre la población.

El Ministerio belga de Comunicaciones ha encargado a una Sociedad privada, especialista en prospecciones estadísticas, la recogida de datos entre 80.000 automovilistas y peatones, que contestarán, con carácter absolutamente anónimo, las preguntas de un equipo de 70 investigadores situados en puntos neurálgicos del tráfico de Amberes, en la segunda quincena del mes de septiembre. Los datos recogidos (¿a dónde se dirige usted?, ¿con qué finalidad?, etc.) serán trasladados a 150.000 tarjetas mecanográficas que posteriormente serán tratadas por calculadores elec-

(4) De *Süddeutsche Zeitung* (Munich, septiembre de 1964).

(5) De *La Libre Belgique* (Bruselas, 16 de agosto de 1964).

trónicos según los modernos procedimientos del *Traffic Engineering*, la nueva disciplina de nuestra era. Las entrevistas serán cortas, corteses, y de ellas se espera un gran fruto para el eficaz estudio de los problemas de congestión del tráfico y de sus posibles soluciones (6).

III. FRANCIA.

1. *París. Reforma administrativa: Servicios de acción sanitaria y social.*

La primera aplicación concreta de la reorganización de los Servicios del Estado en los Departamentos ha sido la concentración en manos del Ministro para la Salud Pública, de todos los resortes y organismos que hasta ahora han tenido su proyección en el Departamento en una fragmentación de esfuerzos y de autoridades. A partir del 1 de septiembre funcionará en cada Departamento una Dirección de Acción Sanitaria y Social dependiente de dicho Ministerio y colocada bajo la autoridad directa y responsable del Prefecto, excepto en el Sena. Habrá así 94 Direcciones de Acción Sanitaria y Social en lugar de las 376 actuales y desaparecerán el Comité consultivo nacional de Higiene escolar y universitaria, creado el 18 de octubre de 1945, y el Servicio para la Salud escolar y universitaria, debido a la Ley de 28 de noviembre de 1955.

No se priva al Ministerio de Educación Nacional de su competencia en aquellas materias que se refieren a su ramo: estudios médico-sociales, condiciones del trabajo escolar, problemas pedagógicos. Lo que se ha hecho es lograr mayor concreción en el cometido de las funciones respectivas, decisivo acotamiento de campos de acción y, por lo tanto, delimitación clara y concisa de competencias y eliminación de duplicidad de autoridades, interferencia de su acción y dudosa eficacia de su gestión.

A la vez que ha sido estructurado el Servicio en los Departamentos lo ha sido también en las Regiones, reforzando así el criterio que abonaba la implantación de éstas (7).

2. *París. Creación de ciudades-centro, para poblar el «desierto» francés.*

Nueve décimas partes del suelo francés están cubiertas por el suelo rural. Es preciso crear ciudades-centro, como única solución para lograr la urbanización de Francia. Se trata de desviar el éxodo rural a París, máxima aspiración de la juventud campesina que colabora a la creación de un París inaguantable.

El Centro Nacional de las Economías Regionales (C. N. E. R.), que agrupa a todos los que militan en el campo de los estudios urbanísticos en un plano no oficial, es el que sustenta esta teoría a la vista de que 16.525 Municipios franceses tienen menos de 300 habitantes, sobre un total de 30.000 Entidades municipales (8).

(6) De *Lloyd Anversois* (Amberes, 11 de septiembre de 1964).

(7) De *Le Monde* (París, 17 de julio de 1964).

(8) De *Paris Jour* (París, 25 de julio de 1964).

3. *París. La población de la capital.*

El gran especialista en temas estadísticos demográficos Alain Girard dirige y Guy Pourcher analiza y estudia en una reciente publicación el fenómeno gregario parisién. Es pasada revista a la procedencia de los provincianos, a las condiciones en que se dirigen al monstruo sagrado de la ciudad y se adaptan a ella, a sus problemas, proyectos y propósitos, etcétera. El comentarista de esta publicación desea que sea practicado un análisis estadístico semejante sobre otros aspectos de la vida de París, «la circulación especialmente» (9).

4. *París. Reorganización del Ministerio de Justicia.*

El periódico oficial publica un Decreto reorganizando el Ministerio de Justicia francés, que ya no respondía a las misiones que incumbían a dicho Departamento. Las transformaciones rápidas del medio económico y social han dislocado los cuadros antiguos y las instituciones tradicionales. La reforma prevé junto al Gabinete del Ministro y la Secretaría del Gabinete, las siguientes Direcciones: Servicios judiciales, Asuntos civiles y del Sello, Asuntos criminales y de gracia, Administración penitenciaria, Administración general y del equipo y por último Servicio de educación vigilada. El Ministro estará asistido por el Inspector general de los Servicios judiciales (10).

5. *París. La reforma administrativa francesa.*

El *Diario Oficial* publica un Decreto de 29 de julio último «fijando las normas reglamentarias aplicables a los Prefectos». El nombramiento de éstos—en Consejo de Ministros—comporta afección a un puesto territorial. Determina el Decreto las condiciones del nombramiento de Prefectos, Subprefectos y Administradores civiles. Regula las categorías prefectorales normal y fuera de clase, la situación de fuera de servicio, la de comisión de servicio, su puesta en disponibilidad en interés del servicio, etcétera. El número de Prefectos titulares en comisión de servicio o en situación de disponibles con percepción de haberes no podrá ser superior a cincuenta (11).

6. *París. Misión urbanística a los Estados Unidos.*

La circulación motorizada crea problemas de solución crecientemente difícil. La conciencia de que tal problema existe y de que amenaza con paralizar los puntos vitales de la ciudad, es reciente en Francia. Los nor-

(9) De *Le Monde* (París, 26 de julio de 1964).

(10) De *La Croix* (París, 29 de julio de 1964).

(11) De *Le Monde* (París, 6 de agosto de 1964).

teamericanos se percataron de su existencia treinta años antes que Europa y ello les ha permitido seguir un tipo de urbanización muy diferente al europeo en muchos aspectos.

La Asociación de Ingenieros de Caminos y Puentes y de los de Minas de la Nación gala va a enviar a EE. UU. una misión informativa integrada por miembros del Consejo de Estado, del Tribunal de Cuentas, de la Inspección de Hacienda, de los Cuerpos de ingenieros de Caminos y Puentes y de Minas, pertenecientes a los sectores público, paraestatal y privado. La visita, que durará del 7 al 28 de septiembre, se extenderá a ciudades de características diferentes y serán estudiados los problemas desde el punto de vista técnico, económico, administrativo, financiero, etc. Interesa especialmente el estudio de las grandes redes, de los equipos masivos, los transportes colectivos y el estacionamiento de vehículos. El recorrido es muy ambicioso: de Norte a Sur y del Pacífico al Atlántico, todo será objeto de observación por parte de esta misión francesa, que se confía obtenga frutos notables en sus visitas (12).

7. *Marsella. Grandes obras en proyecto.*

Prácticamente Marsella es una ciudad millonaria. Pero limitada al Oeste por el mar y circundada de colinas, su expansión urbana es difícil. Cuenta, además, con un trazado urbano antiguo, difícil de remodelar, con una red viaria del tiempo de las diligencias y un régimen circulatorio alucinante. Las estimaciones más moderadas sitúan en el centro de la ciudad 380.000 personas y 160.000 automóviles; carece de buenas vías de penetración; está situada en el centro de una «nebulosa regional» de trepidante actividad. El problema es, pues, extraordinario.

Las obras actuales consisten en la dotación de un acceso ferroviario y carretero hacia el Norte; el establecimiento de pasos elevados en los cruces del raíl y la carretera; salidas a la autopista del Este y ampliación de «La Corniche» para facilitar las comunicaciones Norte-Sur. Sin embargo, todo esto son medias soluciones. La agilidad que se precisa parece que sólo puede obtenerse con la implantación de un ferrocarril metropolitano que habría de enlazar los puntos neurálgicos de la ciudad (13).

IV. INGLATERRA.

1. *El problema de circulación en Gran Bretaña y su solución: Calles de varios pisos y rutas periféricas, según la propuesta del informe Buchanan.*

Ante el constante incremento del tráfico que se acusa en el país británico tanto como en cualquier otra parte del mundo la Comisión Buchanan propone la construcción de una red de calles periféricas que conexionadas

(12) De *Combat* (París, 2 de septiembre de 1964).

(13) De *La Vie Française* (París, 14 de agosto de 1964).

entre sí permitan circular también al tráfico interno. Este sistema se puede comparar a un inmenso edificio en cuyos andenes y pasillos se desenvuelve la circulación mientras que en las zonas especiales se instalarán viviendas y centros comerciales e industriales (14).

2. *Londres. Nuevas medidas y sugerencias acerca de la circulación.*

Un inglés de cada siete posee automóvil. La congestión viaria está llegando a límites inconcebibles. Las actuales medidas restrictivas se revelan insuficientes y el Ministro de Transportes, M. Marples, ha dado a conocer en una rueda de prensa algunas de las medidas que van a ser adoptadas. En el centro de Londres la tarifa horaria de estacionamiento va a ser elevada de seis peniques (4,20 ptas.) a dos chelines (16,80 ptas.). Van a ser modificados 6.000 parquímetros del centro y va a ser reducido el tiempo de estacionamiento, actualmente de una hora, para asegurar la rotación de los vehículos. Se estudian procedimientos «coercitivos» para disuadir al usuario de llevar el coche al centro. Así la creación de una tasa de castigo, el establecimiento de un derecho de entrada a las ciudades, la concesión de licencias para utilizar el coche en grandes centros urbanos, al precio de 100 libras (16.800 pesetas), y la dotación de taxímetros fiscales en los coches particulares.

Ha sido formada una comisión de estudio del coche ideal para la ciudad, con miras a su aplicación práctica. Tendría tres ruedas (maniobrabilidad), sería de propulsión eléctrica (silencioso, limpio) y deberá ser potente y veloz. De la comisión forman parte los tres grandes del automóvil inglés: Jaguar, B. M. C. y Ford inglesa. Las dificultades técnicas que requieren ser resueltas para llegar a este coche son enormes (15).

A S I A

ISRAEL.

1. *Tel Aviv. ¿Trolebús mixto, de superficie y suburbano?*

El Ministro de Transportes, M. Israel Bar Yehuda, admite que, sin que adquiera los caracteres graves de otras ciudades, la congestión del tráfico va siendo un obstáculo para el normal desenvolvimiento de la capital. Sin capacidad económica para establecer un ferrocarril suburbano y, lo que es más decisivo, sin una densidad y número de habitantes que garanticen su amortización, ha de pensarse, dice, en otros medios de comunicación. Surge en la mente del Ministro la combinación del transporte de superficie con su enterramiento en el centro de la ciudad, más congestionado. Ello se haría con trolebuses por varias razones: sin gases de escape, silenciosos, máximo poder de aceleración y de frenado, mayor

(14) De *Mannheimer Morgen* (Mannheim, 17 de agosto de 1964).

(15) De *Jornal do Comércio* (Lisboa, 22 de agosto de 1964).

capacidad que el autobús, mayor movilidad que el tranvía, capacidad para ascender y descender por las rampas del trazado subterráneo, mayor economía en la construcción y entretenimiento de los vehículos en comparación con el ferrocarril suburbano, menor longitud de túneles requerida y más facilidad en el control del tráfico bajo tierra, constituyen ventajas muy estimables para la especial situación de Tel-Aviv. Esta propuesta del Ministro no es nueva. Hace ya quince años se habían pronunciado por esta solución, a través de la prensa, ingenieros consultores y de transportes (16).

2. *Israel visto por urbanistas y arquitectos: Impresiones del XXVII Congreso Mundial para vivienda, urbanización y ordenación del espacio en Jerusalén.*

Por considerarlo de interés damos una información detallada del reportaje de un diario de Stuttgart, ya que algunos urbanistas de esta ciudad han intervenido en el mencionado Congreso.

No se especula con el suelo. Israel tiene una legislación según la cual el Estado puede adquirir más del 90 por 100 de la totalidad del suelo, lo que le hace responsable de la reconstrucción. La distribución de la población y de los puestos de trabajo no crea dificultades en su realización, ya que todo está prevenido. Los judíos que en masa retornan a Jerusalén tienen siempre a punto preparados su morada y su medio de vida. Israel, además de las cuatro grandes ciudades, Jerusalén, Haffa, Tel-Aviv y Beersheba, proyecta gran número de ciudades medias de 50.000 a 150.000 habitantes.

Ciudad antiquísima y moderna. Como se sabe, la antigua Muralla de Herodes a raíz del armisticio es la actual frontera política que divide la ciudad. La parte israelita fué puesta en comunicación con el resto del país por nuevas calles, ya que las antiguas fueron cortadas. Entre tanto, del Torso, ha surgido una acabada Jerusalén israelita. No sólo razones políticas, sino también las características climatológicas, favorecen su rápido y sorprendente desarrollo. Junto a los modernísimos edificios como son, por ejemplo, la Universidad hebrea, el Parlamento y otros, en la parte occidental subsiste la antigua ciudad en toda su pureza. Atravesando los antiguos barrios de Mea Shearim, Zikhron, Moshe o Buchara donde los ortodoxos viven impertérritos su fe y tradición sin la más mínima concesión a las corrientes modernas, aun cuando provengan del lado israelita o se trate de medidas de saneamiento e higiene en sus superenvejecidos barrios. El tráfico más abigarrado y variado se apretuja continuamente en sus estrechas callejuelas. Desde el auto de lujo último grito al más derrotado y anticuado, animales de tiro y carga, carritos de mano, innumerables peatones.

Autorregulación del tráfico. El grueso del transporte urbano lo realizan los autobuses de servicio público; hay también taxis, que son muy

(16) De *The Jerusalem Post* (12 de agosto de 1964).

caros. Se conduce a grandes velocidades y para los adelantamientos no hay reglas, se hacen indistintamente por la derecha o por la izquierda y no hay más control y garantía que la pericia y capacidad de improvisación del conductor. El peatón vuela o transita por los recintos cerrados a la circulación rodada y que se encuentran tan sólo en los patios interiores del antiguo Mea Shearim o en la moderna Universidad. En las colonias de viviendas y en los centros comerciales el auto tiene siempre entrada.

Avisos para el arte urbanístico. Para la construcción se emplean siempre materiales de la mejor calidad y los producidos por el país. Las actuales desoladas dunas se transformarán en amenas zonas urbanizadas. Se proyecta incluso la plantación de bosques, se desalará el agua del mar; en los jardines se cultivarán las flores más exquisitas. Y todo se lleva a cabo sin amenazas ni «dirigismo». Quien trabaja en un «kibbutz» lo hace voluntariamente y lo considera como un honor. Los viejos que no pueden trabajar cuidan los jardines. Los salarios y sueldos son exiguos, pero nadie se queja. El deseo de paz y la reconstrucción en común del pueblo judío es lo que explica un desarrollo tan rápido y eficaz (17).

A M E R I C A

ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMÉRICA.

1. Nueva York. Organización internacional de Grandes Ciudades.

El Alcalde de Nueva York propone que las grandes ciudades, con problemas que les son comunes, se integren en una Organización internacional que constituiría, a la vez que un centro de acción, un lugar de estudio e intercambio de experiencias en el campo urbanístico.

El Alcalde de Nueva York, M. Wagner, se ha visto impulsado a pedir esta asociación movido por los problemas que crea la polución del aire, la congestión del tráfico, la escasez de viviendas, la penuria de medios de recreo y la tremenda carga de protección echada sobre la policía. Se trata de un gran problema humano: el centro de las aglomeraciones es más bien lugar de reunión de los pobres, de los parados, de los desposeídos, de los parias, de los desechos de la sociedad. «La explosión de las ciudades provocada por la avalancha hacia los centros urbanos», dice M. Wagner, y, en efecto, cerca del 80 por 100 de la población de los Estados Unidos vive en las ciudades (18).

2. Nueva York. Congreso internacional de Urbanismo subterráneo.

La intransitabilidad de las ciudades y la dificultad de obtener terreno edificable fuerzan a los urbanistas a alojar en el subsuelo, no al hombre,

(17) De *Stuttgarter Zeitung* (Stuttgart, agosto de 1964).

(18) De *Progrés* (Lyon, 25 de julio de 1964).

pero sí a gran parte de servicios y de elementos que congestionan el suelo y, por tanto, el tráfico. Pero la tarea es delicada si no se quiere fracasar en el mayor de los caos conocidos.

Para estudiar este tipo de soluciones, el Comité de planificación subterránea de la División de Urbanismo de la Sociedad norteamericana de Ingenieros civiles ha organizado una Conferencia que tendrá lugar en Nueva York del 14 al 19 de octubre.

Desde 1933 funciona en Francia el Grupo de estudios y de coordinación de Urbanismo subterráneo, que integra unos 300 técnicos en estos problemas (19).

(19) De *Le Figaro* (París, 28 de julio de 1964).

REGIMEN Y ADMINISTRACION MUNICIPAL EN LOS ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMERICA

por

JEWELL CASS PHILLIPS

Traducción y prólogo de
MANUEL PEREZ OLEA

Dos tomos, precio: 300 pesetas.

Pedidos a:

Instituto de Estudios de Administración Local.

Sección de Publicaciones.

J. García Morato, 7

MADRID- 10