

## VI. SECCION INFORMATIVA

### A) LA ACTUALIDAD LOCAL A TRAVES DE LA PRENSA

#### a) España:

SUMARIO: 1. *Alicante*: Problemas municipales.—2. *Barcelona*: Decreto de la Alcaldía sobre desviaciones de tráfico.—3. *Cádiz*: Terceras Jornadas de Administración local.—4. *Cuenca*: El problema del agua potable.—5. *Guadalajara*: Mondéjar ofrece terrenos.—6. *León*: XII Jornadas de Estudio y Orientación del Colegio de Secretarios de Administración Local.—7. *Lérida*: En Seo de Urgel se celebraron unas Jornadas municipalistas.—8. *Madrid*: El problema del agua.—9. *Soria*: Concentración de Municipios.—10. *Zaragoza*: Zaragoza y el nuevo edificio del Ayuntamiento.

#### 1. ALICANTE: *Problemas municipales.*

De unas contestaciones hechas por el Alcalde de Alicante entresacamos los siguientes conceptos:

«La expansión experimentada por Alicante es enorme y el Municipio no puede hacer frente a todos los problemas con sus recursos ordinarios. Para completar estos recursos se están formando varios presupuestos extraordinarios. Las ayudas del Estado por medio de subvenciones, y del Banco de Crédito Local, con créditos a largo plazo, son esenciales para solucionar este problema.

Alicante es una más entre las ciudades con insuficientes medios de comunicación. Esta situación puede paliarse en gran parte con la construcción del nuevo aeropuerto, y con la puesta en servicio de los trenes «Ter», que ha facilitado asimismo las comunicaciones con Madrid y con la frontera francesa; con las rectificaciones que se están haciendo a la carretera de Madrid y el reciente acuerdo del Consejo de Ministros, declarando de urgencia las obras de la carretera Alicante-La Junquera, será muy fácil llegar a Alicante desde cualquier parte, salvo desde el sur de España, con cuya región Alicante no tiene buenas comunicaciones.

La estación marítima de pasajeros, cuya construcción empezará muy pronto, contribuirá a resolver el problema de las comunicaciones por mar.

La edificación vertical, que tiene su origen en todos los casos, en la excesiva plus valía del terreno, ha suscitado en Alicante, concretamente, una polémica que ha rebasado el ámbito local.

La actividad del Ayuntamiento en cuanto a estas edificaciones esta-

rá determinada por las disposiciones de la Ley del Suelo y por las Ordenanzas de edificación que están pendientes de aprobación por el Ministerio de la Vivienda y estarán en vigor hasta que se haya terminado la revisión del Plan general de Ordenación urbana de Alicante, cuyos trabajos se han iniciado recientemente» (1).

## 2. BARCELONA: *Decreto de la Alcaldía sobre desviaciones de tráfico.*

La Alcaldía dictó, con fecha 27 de agosto último, el siguiente Decreto:

«Las necesidades y manifestaciones colectivas de la ciudad, la realización de obras e instalaciones públicas y las exigencias de los distintos servicios, imponen, en determinadas ocasiones tener que interrumpir, desviar o modificar la circulación en las vías públicas, establecer medidas restrictivas en el uso común de calles, aceras y parques, y alterar la forma de prestación o modalidades de los servicios públicos.

Con el fin de que la adopción de tales medidas pueda realizarse con un mínimo de estorbo o molestia para los ciudadanos, se estima conveniente dictar normas que les permitan tener conocimiento anticipado de las indicadas alteraciones, modificaciones o medidas limitativas.

Por ello, y en el ejercicio de las facultades que me confieren los artículos 5.º y 7.º de la Ley de 20 de mayo de 1960 sobre el régimen especial de este Municipio, 3.º del Reglamento de Organización y Administración del mismo y el epígrafe i) del artículo 116 de la Ley de Régimen local, dispongo:

Primero. Siempre que sea preciso interrumpir, desviar o modificar la circulación por cualquier motivo, alterar la forma y modalidades de prestación de los transportes y servicios públicos o establecer medidas restrictivas en calles, aceras, parques y demás lugares públicos, los servicios municipales correspondientes, previas todas las autorizaciones cuando sean necesarias, deberán:

a) Indicar con antelación de veinticuatro horas, por lo menos, y por los medios de los órganos de difusión, como prensa, radio o televisión, las disposiciones o medidas adoptadas y siempre que sea posible con un gráfico de la zona afectada; fecha de su inicio y tiempo previsto de duración.

b) Comunicar simultáneamente los mismos extremos a la Jefatura de la Policía municipal y a la Oficina de Información, Iniciativas y Reclamaciones, comunicación que normalmente se verificará por escrito, salvo en casos excepcionales urgentes que deberá realizarse por teléfono; con la consiguiente confirmación posterior por escrito.

c) Señalizar las calles afectadas por las indicadas medidas.

Segundo. No se concederá ninguna autorización para obras o actos que impliquen la interrupción, desviación, alteración o modificación

---

(1) De *Desarrollo* (Madrid, 3 de octubre de 1965).

de la circulación si no se fijan en la propia autorización las desviaciones del tráfico y cambios que el mismo deba sufrir y en todo caso su duración.

Tercero. 1. Cuando las compañías de servicios públicos tengan que proceder a interrupciones temporales de sus respectivos servicios deberán ponerlo en conocimiento, con antelación suficiente, del delegado de servicios correspondiente, con expresión de la zona afectada y duración de las interrupciones.

2. En estos casos y una vez recibida la comunicación de las compañías, los servicios municipales procederán a cumplimentar las prevenciones indicadas en los epígrafes *a)* y *b)* del extremo primero de este Decreto en los casos que sean necesarios» (2).

### 3. CÁDIZ: *Terceras Jornadas de Administración local.*

Durante los días 14 a 16 de octubre tuvieron lugar en Cádiz las Terceras Jornadas gaditanas de Administración local, en las que se desarrollaron temas bajo los siguientes epígrafes: «La recaudación en las Corporaciones locales», «Las contribuciones especiales en la actual coyuntura económica municipal», «Momento crítico del Municipio como entidad natural y autónoma», «Costumbres y tradiciones en los Municipios de España» y «El administrado ante la intervención administrativa»; a cargo de los señores Calillas del Valle, del Pozo Luque, Ortiz Mendoza, Fernández-Villa y Dorbe y González Pérez.

### 4. CUENCA: *El problema del agua potable.*

En el III Consejo Económico Sindical de la Provincia se dijo: «Solamente tenían agua corriente a domicilio siete Municipios, y 128 tenían fuentes públicas en condiciones aceptables; 76 las tenían en malas condiciones, 58 las recogían de pozos y 20 de aljibes o tinajas. De las 38 poblaciones existentes con más de dos mil habitantes, 31 carecían de alcantarillado. En cuanto a lavaderos, había 105, de los que 64 se clasificaron malos. La solución propuesta era verificar obras de captación en 134 pueblos, de alumbramiento en 55 y crear redes de distribución en 34».

Aunque son dignas de subrayarse las últimas realizaciones del último año político, en que se han invertido 25.277.531 pesetas—cifra que representa el 50 por 100 de lo gastado en los últimos veinticinco años—, para un plan que beneficiará a los Municipios más importantes, esta situación no podrá remediarse hasta dentro de bastantes años si no se acelera el ritmo de subvenciones, ya que la aportación que, en líneas generales, pueden hacer los Municipios no rebasaría del 15 por 100 del importe de los presupuestos respectivos.

La razón es obvia: de los 290 Ayuntamientos existentes, sólo 43 terminan con superávit el ejercicio económico y 224 tienen un presupuesto que no llega a las 250.000 pesetas (3).

(2) De *El Correo Catalán* (Barcelona, 5 de septiembre de 1965).

(3) De *Madrid* (Madrid, 22 de septiembre de 1965).

### 5. GUADALAJARA: *Mondéjar ofrece terrenos.*

El Ayuntamiento de Mondéjar ofrece terrenos gratuitos para el establecimiento de cualquier industria que desee hacerlo en su término municipal. En Mondéjar hay abundante agua y mano de obra.

La histórica villa de Mondéjar se halla sólo a 70 kilómetros de Madrid y tiene interesantes monumentos histórico-artísticos, tales como la iglesia parroquial de Santa María Magdalena, las ruinas del Convento de San Antonio, declaradas Monumento Nacional, y la ermita de San Sebastián.

### 6. LEÓN: *XII Jornadas de Estudios y Orientación del Colegio de Secretarios de Administración Local.*

Durante los días 12 al 15 de octubre se han desarrollado en León las XII Jornadas de Estudios y Orientación organizadas por el Colegio de Secretarios, Interventores y Depositarios de Administración Local de la Provincia.

Se han desarrollado los Coloquios siguientes: «Aspectos de la función del Secretariado en relación con las Juntas vecinales, y precisión en orden a la competencia de estas Juntas», «La Hacienda municipal en los actuales momentos», «Aspectos deontológicos de la función en los Cuerpos Nacionales, sentido del deber profesional, estudio, competencia, etc.», «Criterios prácticos contables para pequeños Municipios y Entidades locales menores», «Planes provinciales y cooperación provincial a los Servicios municipales», «Algunos criterios prácticos sobre contratación, bienes y expropiación» y «Temas varios en relación con sugerencias presentadas por diversos señores colegiados».

Las charlas versaron sobre los siguientes temas: «Instrucciones sobre el Servicio y la Mutualidad», «Ideas políticas del momento en relación con la Administración local», «El Fuero de Usagre por dentro» y «León y sus Municipios en el Camino de Santiago», que estuvieron a cargo de los señores Vidal Carreño, Martín Gutiérrez, Díez González y Viñayo González.

El discurso de clausura estuvo a cargo del Gobernador civil de la Provincia señor Ameijide Aguiar.

### 7. LÉRIDA: *En Seo de Urgel se celebraron unas Jornadas municipalistas.*

El 21 de septiembre tuvo lugar el acto de inauguración de la Semana Municipalista.

Ciento cincuenta plazas habían sido reservadas en diversos hoteles de la ciudad, ya que el número de Secretarios de Administración local que asisten a estas Jornadas es aproximadamente el de doscientas personas. Las sesiones de trabajo se realizaron bajo el sistema de división

en diversos seminarios, tomándose luego en conjunto las conclusiones que éstos hayan preparado (4).

Se desarrollan los Seminarios de estudio que se constituyeron en la jornada inicial, tras la conferencia del profesor Entrena, y que abarcan las siguientes materias: «Revisión de la estructura territorial de las Entidades locales; examen especial de la Provincia de Lérida», que estuvo dirigido por don Miguel Espinet Chancho, Oficial mayor letrado de la Excma. Diputación provincial de Lérida; «Régimen de subvenciones y auxilios económicos a obras y servicios municipales», dirigido por don Eloy Martínez Velilla, Secretario de la Diputación leridana; «Obras municipales: Régimen jurídico», bajo la directriz de don Enrique Farrerons Reñé, Jefe de Sección del Excmo. Ayuntamiento de Barcelona; «La función contable del Secretario Interventor», dirigido por don Julio Arribas Salaverri, Interventor de la Diputación de Lérida; «Presupuestos extraordinarios: Financiación», dirigido por don Luis Rodríguez Herrero, Viceinterventor de la Diputación, y «Problemas de recaudación de exacciones municipales; examen especial de las subvenciones y donativos de particulares», dirigido por don José Fernández Poyatos, Depositario de la Corporación provincial.

La conferencia pronunciada en el salón de actos del Ayuntamiento de esta ciudad, por el profesor Entrena Cuesta, Catedrático de Derecho administrativo de la Universidad de Barcelona, ante nutridísima concurrencia, que llenó por completo tan amplio salón, fue la nota destacada de la jornada. Disertó el profesor Entrena sobre «El silencio administrativo de las Corporaciones locales», tema que trató con la habilidad suficiente para que, pese a la copiosa doctrina que citó, fuera seguida con extraordinario interés.

Independientemente se han celebrado numerosos e interesantes coloquios, destacando entre ellos el celebrado sobre temas de las Haciendas locales por su interés y profundidad en el desarrollo de las cuestiones en él planteadas.

Dos conferencias de gran relieve han tenido lugar también, la una a cargo de don Ramón Massaguer Mir, Secretario de primera categoría de Administración local, sobre «Contribuciones especiales», y la segunda durante la excursión realizada por los participantes en estas Jornadas municipalistas a Andorra, sobre el tema «Problemas cinegéticos piscícolas de la Provincia de Lérida», que fue desarrollada por don Juan Roch Carulla, Ingeniero de Montes y Jefe de la Séptima Región de Caza y Pesca Fluvial (5).

## 8. MADRID: *El problema del agua.*

El Ingeniero Director del Canal de Isabel II ha estudiado detenidamente el consumo de agua en Madrid. Recogemos los siguientes párrafos de su estudio:

(4) De *La Vanguardia* (Barcelona, 21, 23 y 25 de septiembre de 1965).

(5) De *La Mañana* (Lérida, 25 de septiembre de 1965).

«En 1964, Madrid, con sus dos millones y medio de habitantes, en el que se repartieron 280 millones de metros cúbicos de agua, la dotación se ha elevado muy sensiblemente: a los 310 litros por habitante cada veinticuatro horas. Esto, con un mes de fuertes restricciones—todo diciembre—, desde las seis a las diecisiete horas. El consumo máximo diario casi ha llegado al millón de metros cúbicos, que corresponden a una dotación de 380 litros por habitante y día, que da el medio anual indicado, quizá algo restringido.

No puede, por tanto, decirse que Madrid esté actualmente mal abastecido de agua en cuanto a los volúmenes que se distribuyen; esta dotación confirma que posiblemente es una de las mejores de Europa. Puede ser que falle su reparto, sobre todo en beneficio de la industria y generalmente de los consumidores que disfrutaban de una alta renta nacional.

Sobre la distribución de agua se han hecho algunas comprobaciones, de las que se ha deducido lo siguiente:

Una casa muy modesta, antigua, gasta unos 40 litros por habitante y día, consumo bajo y muy ajustado para cubrir unas mínimas necesidades totalmente indispensables.

En la casa media, el consumo es de 100 litros por cada uno de sus habitantes en las veinticuatro horas, siendo dotación también media suficiente para un holgado bienestar en este aspecto.

Por último, una casa de lujo ha llegado a consumir al día 370 litros por cada uno de sus habitantes, con dotación amplísima que presume servicios de gran lujo tales como refrigeración sin recuperación de agua, agua caliente central, proliferación de grifos y servicios higiénicos, etc.

La estadística del consumo industrial comprueba consumos concentrados importantes. Así, la Renfe, en sus dos estaciones, supone el gasto de una población de 30.000 habitantes, con la amplia dotación específica de 300 litros por habitante y día. Gas Madrid se equipara con una muy cerca de los 20.000 habitantes; alguna fábrica de cerveza equivale a 23.000; hay bastantes consumos industriales que suponen poblaciones de 8.000 a 4.000 habitantes. Las dotaciones de los hoteles varían de un máximo de 2.700 a 900 litros por plaza y día, es decir, de nueve a tres veces la dotación de un habitante privilegiado corriente de la capital en su propio domicilio.

El consumo específico del año 1964 se puede repartir de la forma siguiente:

Pérdidas, 60 litros por habitante y día; servicios públicos, 30; industria, 105, y consumo domiciliario, 115 litros, que totalizan los 310 litros en que se calcula el consumo general por habitante y día.

Las zonas de Madrid, por tradiciones ya establecidas, altitud, alrededores, etc., han hecho, en general, concentrar la vivienda de lujo desde el centro hacia el norte y la vivienda modesta más bien hacia el sur, donde, además, se han establecido las industrias más pesadas. Los canales llegan a Madrid por el norte, donde también se encuentran los principales depósitos generales de reserva, y es casi imposible atravesar la gran y densa mancha urbana de la capital por las nuevas y necesarias grandes arterias principales, que son elementos primordiales de un buen sumi-

nistro de agua. Por esto existen en proyecto los canales Este y Oeste, que, contorneando el término más densamente edificado de Madrid, además de proporcionar el servicio propio de su recorrido, pondrán agua a presión en el populoso e industrial sur de la capital. Actualmente, el primer canal del Este hace ya en forma limitada esta función».

El Director del Canal afirmó también:

«Todos los planes del Canal y de los organismos encargados de proyectar el crecimiento de la capital de España han quedado rebasados ampliamente, tanto cuantitativa como cualitativamente. En 1964 la población real ha sido un 10 por 100 superior a la que en su día estableció la antigua Comisaría General para la Ordenación Urbana de Madrid y sus Alrededores, hoy sustituida por la del Area Metropolitana. Las sanas ideas del crecimiento por núcleos satélites autárquicos, con sus grandes vías de enlace y comunicación entre ellos y el núcleo capital, separados por amplios espacios verdes, ha quedado en una verdadera entelequia, y el criticado crecimiento en mancha de aceite ha tenido mucha mayor realidad; dentro de esta mancha urbana, el ensanche y los suburbios en general están muy mal comunicados con el núcleo urbano y entre ellos mismos por falta de vías públicas de acceso y unión de entidad suficiente en las que puedan colocarse los indispensables servicios públicos principales.

Comprendemos la dificultad de poner límites al crecimiento de una gran población, pero es operación que se presenta con carácter preferente, con independencia de una debida y reglamentaria urbanización del núcleo y extensión del área metropolitana, tanto en viviendas como en industrias y sus anejos.

Y una tarifa de pago del consumo de agua diferencial que, además de su indudable justicia, permita en lo posible evitar abusos y desperdicios, limitando en lo que pueda el consumo y repartiendo más equitativamente las cargas, que han de permitir al Canal de Isabel II disponer de los medios financieros precisos para el desarrollo de sus obras e instalaciones según la demanda prevista de agua para la capital de España y de su área metropolitana» (6).

### 9. SORIA: *Concentración de Municipios.*

La Provincia de Soria contaba con 345 Ayuntamientos, pero hace unos meses dio comienzo una operación de singular importancia para la digna pervivencia de muchos núcleos rurales: la concentración municipal.

La evolución actual, característica de la época en que vivimos, ha marcado su huella con el impacto de la emigración, en muchísimos hogares de esta Provincia. A dignificar los hombres por un lado, y a mantener sus costumbres fundamentales—de recia tradición—, por otro, tiende la operación de concentración de Municipios, centralizando la capital de varios en pueblos crecidos, con fáciles comunicaciones y con medios efi-

(6) De *Ya* (Madrid, 21 de septiembre de 1965).

cientes, para, por ellos, conseguir una elevación en el nivel de vida de todos los agrupados.

Las tierras históricas de San Esteban de Gormaz, con sus correspondientes Municipios, tienen su agrupación en esta villa.

Idéntica concentración municipal apunta con feliz éxito en las también legendarias tierras de Gómara y en las de San Pedro Manrique.

Medinaceli cuenta con la comarca de Arcos de Jalón, catorce pueblos agrupados con esta villa, la primera de Soria que solicitó la ordenación rural, a la que va aneja la concentración parcelaria y otras muy notables mejoras rurales.

También ha sido solicitada la referida ordenación rural por los pueblos cuyo centro de vida radica en la episcopal villa de Burgo de Osma.

Un plan completo en marcha para conseguir cambiar la estructura agrícola y ganadera de la Provincia. Que urge conseguir para elevar la mecanización del campo, hecho este último que se va logrando en gran parte debido a la concentración parcelaria y a la protección que el Ministerio de Agricultura dispensa a los grupos constituidos para la explotación comunitaria de la tierra, por la frecuente concesión de créditos que se otorgan para la adquisición de maquinaria.

Concentración de Municipios en la Provincia soriana, no sólo para la elevación de sus índices económicos, sino, lo que es de mayor importancia, para aumentar, en cuanto sea factible, el bienestar de sus habitantes (7).

#### 10. ZARAGOZA: *Zaragoza y el nuevo edificio del Ayuntamiento.*

Zaragoza está sufriendo un cambio en un sentido progresivo ejemplar.

La ciudad crece, y crece en todas sus direcciones; por el Norte, Sur, Este y Oeste, y lo que es también importante, hacia arriba, con edificios que ya pueden catalogarse como rascacielos. El polo de desarrollo ha ejercido una influencia extraordinaria en esta expansión. Basta salir por algunas de sus carreteras y se contempla, hasta con envidia, el movimiento de máquinas y máquinas, excavando, construyendo nuevas calles, pabellones que se ven surgir de la nada en la extensa llanura zaragozana.

El paseo de la Independencia ha sido una de las vías urbanas más bonitas en su transformación, entre las de España. En un mañana muy próximo, lo verán arrancar desde la misma plaza del Pilar, frente al edificio del nuevo Ayuntamiento, hasta la plaza de Aragón; porque Zaragoza, además, es una ciudad tan limpia, pulcra, aseada, que produce estupefacción a quienes por primera vez la visitan.

El espectáculo de la construcción en Zaragoza adquiere relieves singularísimos: por toda la ciudad, en todas sus calles, van surgiendo bellísimos edificios, de moderna factura. Las estructuras se suceden con-

(7) MONGE, Celestino: «Se ha iniciado en la Provincia la concentración de Municipios», *Arriba* (Madrid, 2 de octubre de 1965).

tinuamente. Mas no se crea que el Ayuntamiento no vigila la arquitectura, y así el clásico estilo aragonés aparece en muchos de sus edificios.

Destaca la construcción del magnífico puente de Santiago, de líneas atrevidas, que con un solo punto de apoyo en el centro permitirá atravesar el río Ebro.

Su construcción, necesaria para la nueva ordenación de la ciudad, permitirá enlazar la Academia General Militar a través de una amplísima vía urbana con la ciudad; ello motivará asimismo la necesidad de derruir el mercado central de la plaza de Lanuza y de numerosos edificios de las calles de Cerdán, Escuelas Pías y Azoque, para dar lugar a una nueva vía de penetración, que será paralela al paseo de la Independencia. Por aquí se vislumbra la apertura de otra gran vía urbana, que descongestionará el intensísimo tráfico que hoy se realiza en Zaragoza a través de la plaza de España y paseo de la Independencia.

De noche, las instalaciones de alumbrado público son perfectas.

De todos es sabido que Zaragoza lleva fama de su agua turbia para beber. El Ayuntamiento, conjuntamente con el Ministerio de Obras Públicas, ha realizado obras por un valor de cerca de ochenta millones de pesetas, habiéndose logrado óptimos resultados sobre este particular.

Y respecto a la nueva Casa Consistorial, es muy difícil expresar en unas líneas, más o menos extensas, en qué consiste. Las obras han durado veinte años, pero en verdad hemos de decir que este retraso está justificadísimo, por las dificultades que hubo de vencer el Ayuntamiento, a través de estos cuatro lustros, que no sólo lo fueron de carácter económico, y a la decisión y energía de su Alcalde, ilustrísimo señor don Luis Gómez Laguna, bien secundado por los diversos Concejos que ha presidido, se debe el hecho de lograr el fin de las obras.

El gasto realizado posiblemente será superior a los 100 millones. La fachada, de clásico estilo aragonés, está perfectamente encuadrada entre el templo del Pilar y el palacio de la Lonja. A ambos lados de la puerta de entrada principal hacen guardia, a la derecha, una estatua de San Valero, y a la izquierda, el Angel de la Guarda, obras en bronce del escultor Pablo Serrano. Los zaragozanos de hoy se detienen en esta fachada y plantean sus inquietudes artísticas respecto a estas dos figuras. Pero lo indudable es que son maravillosas (8).

## b) Extranjero:

### EUROPA

#### I. ALEMANIA.

##### 1. *Plan de reformas territoriales y administrativas en la Baja Sajonia.*

En el mencionado *Land* alemán se formará una Comisión con perso-

---

(8) GORDILLO, Carlos: «Zaragoza, 1965», *Informaciones* (Madrid, 30 de septiembre de 1965).

nalidades independientes, competentes en materia administrativa y jurídica, para el planeamiento de nuevas reformas en el país. Esta Comisión deberá estar compuesta de cinco Diputados a Cortes y por cuatro personalidades de la Administración propiamente dicha y de los territorios comunales. Como presidente se elegirá a un destacado estadista. Todavía está por tratar la formación y tareas de esta Comisión. Esta labor la llevará a cabo un Gabinete y una Junta de Coalición. Según informes del antiguo Consejero de la Dieta, esta Comisión deberá llevar a la práctica estos planes lo más pronto posible (1).

## 2. *Nuevos transportes subterráneos y periféricos para descongestionar el tráfico de Munich.*

Noticias referentes al descongestionamiento de la capital múniquesa han dado fundadas esperanzas a sus habitantes. La noticia número uno es el anuncio de la próxima construcción de una red subterránea que va de Norte a Sur y que une las plazas de Harras y Freimann, y otra posterior de Fürstenried a Klinikum. La noticia número dos es el «sí» del Gobierno Federal para la puesta en marcha de tranvías de extrarradio, lo que en tiempo dio lugar entre el Municipio de Munich y el Gobierno de Bonn a muchos regateos.

El enorme incremento de población que va en aumento desde 1945 impone que estas dos clases de transportes contribuyan a repartir el apretado tránsito de coches y peatones simultaneando ambos servicios, sin tener en consideración si el metro ha de atravesar los terrenos que pertenezcan al Municipio, a la Región o al Distrito.

Los nuevos transportes públicos ofrecerán la máxima comodidad, rapidez, cabida, economía—esto aún comparándolos con el «auto» particular—y seguridad (2).

## II. FRANCIA.

### 1. *Plan francés a largo plazo: París tendrá en el 2000 ocho florecientes ciudades satélites. La expansión de la capital se desarrollará de forma racional. Los habitantes de la «Ville Lumière» del futuro podrán rebasar los 14 millones.*

En vez de 1.800.000 automóviles que hay actualmente, en el año 2000 París tendrá cinco millones. Sus alojamientos pasarán de tres a seis millones; sus puestos de trabajo aumentarán en un 40 por 100; sus calles se multiplicarán y transformarán prolongándose hasta las Provincias vecinas. Estas previsiones forman también parte de un plan «Trigésimoquinquenal». Últimamente París se ha ido extendiendo de forma anárquica, pues aprovechando la carencia de alojamientos se construye-

(1) De *Handelsblatt* (Düsseldorf, 26 de agosto de 1965).

(2) De *Kölnische Rundschau* (Colonia, 25 de agosto de 1965).

ron casas en cualquier terreno libre de los alrededores de la ciudad, creándose complejos monstruosos incapaces de vida propia, hasta que Delouvrier puso fin a ello. De ahora en adelante se extenderá racionalmente; habrá ocho o nueve ciudades satélites en torno a París, que junto con el viejo conglomerado darán vida al nuevo distrito de «Val-di-Senna». Estas ciudades se ordenarán a lo largo de dos ejes paralelos, trazados de SE. a NO., en dirección a la Normandía, alineadas a las dos riberas del Sena. Delouvrier prevé que París en futuros decenios habrá de prolongarse hacia el N. para alcanzar El Havre; se entiende, después del año 2000. Cada una de estas ciudades será absolutamente autárquica, es decir, capaz de satisfacer completamente todas las necesidades de sus habitantes. Estarán todas ligadas al centro administrativo, París, por una vasta red de transportes públicos y comunicadas entre sí.

Un efecto curioso de la nueva planificación es que ha echado por tierra los viejos planes de construcción de autopistas partiendo de París. El plan Delouvrier ha previsto zonas verdes, depósitos, lagos artificiales y dos parques de 3.000 hectáreas. Según el autor, la publicación del plano tendrá lugar a fines de año, «en virtud de los créditos concedidos por el V Plan nacional», después se pasará a la primera etapa de los trabajos para darles término entre 1966 y 1975 (3).

## 2. *Recluta y formación de funcionarios de la Administración pública.*

Un Comité interministerial presidido por el *premier* M. Pompidou ha estudiado los problemas de la recluta y formación de los cuadros superiores de las Administraciones civiles del Estado en la esfera provincial, articulados en torno a las Prefecturas.

Las dificultades de reclutamiento nacen del desfase existente entre la necesidad de personal y la escasez de universitarios preparados para la función pública. En vista de ello, el Comité ha examinado la conveniencia de crear un centro de preparación para la Administración general, a la sombra de cierto número de Facultades de Derecho o Institutos de Estudios Políticos, de Provincias.

La enseñanza que dispensarían no sería superpuesta a la duración normal del ciclo universitario, sino que sería un complemento engranado con el último curso de estudios en la Facultad. Los alumnos de estos centros preparatorios podrán obtener bolsas de estudios mediante el compromiso de presentarse a la correspondiente oposición de acceso a la función y de servir, posteriormente, al Estado. El incumplimiento de estas premisas determinaría automáticamente la obligación de devolver el auxilio económico recibido. Este sistema no es nuevo, ya que viene siendo practicado por la E. N. A.

También ha pensado el Comité en una homogeneización de programas para facilitar a los futuros funcionarios el acceso a diferentes pue-

---

(3) De *Il Tempo* (Roma, 16 de julio de 1965).

tos de la Administración. Se trabaja con celeridad en la redacción de los textos reglamentarios.

Se espera que en 1966 funcionen doce centros de formación (4).

### 3. *Noventa y nueve Directores departamentales de Agricultura.*

Uno de los aspectos de la reforma administrativa francesa, referido a los Servicios de la Agricultura, consiste en la fusión de los tres Cuerpos principales del Ministerio del ramo: Dirección de los Servicios Agrícolas, Aguas y Bosques e Ingeniería Rural, en un Cuerpo único: Ingenieros del Patrimonio Rural, Aguas y Bosques (I. G. R. E. E.), compuesto por 919 miembros, de entre los cuales, el «Diario Oficial» acaba de señalar los 99 Ingenieros que encabezan los Servicios agrícolas en el Departamento. Entre éstos se hallan los siete destinados a las nuevas circunscripciones de la Región parisina y cuatro para los Departamentos de ultramar.

Los nuevos Directores departamentales de Agricultura (D. D. A.), colocados bajo la directa autoridad de los respectivos Prefectos, son los únicos representantes del Ministro de Agricultura en su demarcación jurisdiccional. Con arreglo a lo dispuesto en el Decreto de 28 de marzo, los siete Servicios autónomos, en el plano departamental, existentes hasta ahora y que dependían de cinco Direcciones Generales de París pasan a la tutela de los D. D. A., bien sea ésta directa (protección, planeamiento y dotación del espacio, hidráulica, orientación y organización de la economía agrícola y forestal, remonta, pesca, caza, investigaciones, estudios estadísticos y ejercicio de las profesiones agrícolas), o bien sea indirecta dicha tutela (inspección del trabajo y leyes sociales, control veterinario, represión de fraudes y protección de los vegetales) (5).

### 4. *París: La vivienda. Cifras del V Plan de urbanismo francés.*

En 1970 serán construídas 480.000 viviendas: un 16,5 más que en 1964 ó 1965. El último año de vigencia del Plan, acercará la realidad a las cifras señaladas por la Comisión Nacional de Planeamiento: la construcción anual de medio millón de viviendas, para que en 1985, diez millones de viviendas absorban el ritmo demográfico francés. Todos los tipos de viviendas—desde la económica a la de lujo—están en alza. Las económicas pasan de 215.000 en 1965, a 260.000 en 1970. Y las no subvencionadas por el Estado, pasan de 135.000 a 160.000.

La política francesa de la vivienda implica por parte de los franceses, según M. Pierre Massé, Comisario general del Plan, un esfuerzo continuado y por parte de Francia, en general, un concepto renovado

---

(4) De *L'Aurore y Combat* (París, 14 de septiembre de 1965) y de *Figaro* (París, 15 de septiembre de 1965).

(5) De *Le Monde* (París, 17 de septiembre de 1965).

—revolucionario en ciertos aspectos—, del urbanismo y de las técnicas de la construcción, desde su aspecto puramente técnico al comercial y administrativo. Es preciso pensar en reservas del suelo, en alentar nuevos conceptos de la circulación y en aumentar los espacios verdes, ren-glón que no ha dejado de regular el Plan (6).

##### 5. *París: La densidad de su población es muy alta.*

Puede atraer París por su historia, su encanto o su emplazamiento, pero en forma alguna por su evolución como ciudad moderna. Esta deducción viene a la mente de quien lea el estudio comparativo de París con siete grandes metrópolis mundiales (Londres, Nueva York, Chicago, Estocolmo, Milán, Moscú y Tokio), recientemente publicado por el Instituto de Planeamiento y Urbanismo de París.

La tasa de crecimiento demográfico de París (1,85 por 100), inferior a la de Tokio (4,75 por 100), pero superior a la de Nueva York, sitúa a la ciudad entre los países que la deben a exceso de nacimientos (Gran Bretaña, EE. UU.) y los que la deben a las migraciones (Italia). Dicho crecimiento está produciendo la despoblación del centro de las urbes (París pierde al año 10.000 habitantes, frente a los 26.000 de Nueva York), en beneficio de la periferia. El centro de París comparte con Moscú las más altas concentraciones de habitantes: 351 y 402 habitantes por hectárea, respectivamente, frente a los 100 de Londres y 55 de Chicago. Este crecimiento se une a las desfavorables condiciones de alojamiento de la población por lo que se refiere al espacio ocupado, y a los servicios de gas, electricidad, etc.

El reverso de la medalla, y acaso como consecuencia de lo anterior, es que París sostiene el ritmo más elevado, después de Milán, en cuanto a la industria de la construcción y afines se refiere (7).

##### 6. *París: El metro-robot.*

El 11 de agosto último y en la línea Châtelet-Lilas una composición del suburbano de París ha funcionado a la perfección con una conducción enteramente automática, sin el menor apercebimiento de los viajeros.

La automatización de la unidad tractora no privó de sus puestos al conductor ni al jefe de tren, quienes en lo sucesivo, continuarán ocupando sus respectivos lugares. Esta mejora, por otra parte, no sustituye la actividad del conductor en el momento del arranque, siendo sólo entonces imprescindible su concurso. En cuanto al resto, el sistema procura mayor regularidad de marcha, en consecuencia, menos averías y desgastes y, por lo tanto, una explotación más racional y económica. Por otra parte, declara la R. A. T. P., que disminuye la fatiga del conductor y aumenta la seguridad de los viajeros.

(6) De *Combat* (París, 4 de agosto de 1965).

(7) De *Combat* (París, 27 de julio de 1965).

Tal resultado alienta la prosecución de los ensayos y acaso el próximo año pueda contar con la automatización de todas las composiciones que circulen por la línea ensayada, precisamente la número 11 de la red (8).

#### 7. *París: Urbanismo y descentralización de empresas.*

El Instituto de Planeamiento y Urbanismo de la Región parisina da a conocer en un estudio recién publicado su conclusión de que, en un período próximo, el campo francés se verá poblado de pequeñas fábricas. De un total de empresas industriales cifrado en 142.000 firmas, cerca de 107.000 empleaban a menos de 50 personas cada una en 1962. La mayor parte, dedicadas a la subcontratación: realización de servicios y ejecución de piezas bajo encargo. Han proliferado grandemente, contra todo pronóstico y llevan vida floreciente porque ofertan a precios menores que los practicados por la competencia: la de las grandes empresas.

Sin embargo, ocupan espacios mínimos y proliferan en París hasta constituir un factor esencial en la congestión urbana. La dificultad de erradicarlas se halla en que mantienen vínculos muy fuertes con la gran industria que las rodea y a la que sirven. Claro está que el factor de crecimiento se halla frenado por la imposibilidad de expansión del suelo y sólo alienta la posibilidad de trasladarlas a Provincias, dando vida a pequeños núcleos urbanos que hoy agonizan lentamente. Pero esto es lo difícil de llevar a cabo. En el plano humano representan en París una sutil red de absorción de mano de obra, irremplazable, y un factor de promoción social de alto interés, y la dificultad de su traslado no reside tanto en la necesidad de mantener los vínculos de tales empresas con la gran factoría, sino con sus iguales, de los que también dependen estrechamente. Esto hace que su traslado sólo pueda ser llevado a cabo, llevándoles a núcleos semiindustriales, en los que puedan continuar su contacto con el medio de la pequeña industria. De aquí el interés de estimular la creación y vida de las metrópolis regionales (9).

#### 8. *París: Seminario del Instituto Europeo de Administración de los Negocios.*

La evolución tecnológica impone un ritmo vertiginoso en la marcha de muchos sectores económicos e industriales: química, electrónica, etcétera. Se impone una coordinación y aceleración de las políticas de investigación y desenvolvimiento, cuyo estudio ha sido acometido por el INSEAD en un seminario organizado para el período 5 al 10 de septiembre último.

Consecuencias de los estudios: necesidad de realizar vastas empresas

---

(8) De *Combat* (París, 15 de agosto de 1965).

(9) De *Combat* (París, 2 de agosto de 1965).

multinacionales europeas para acortar la distancia con los Estados Unidos, necesidad de sacar mejor provecho del potencial científico europeo, necesidad de reorganizar la pequeña empresa y de su personal científico y necesidad de aumentar considerablemente el acervo científico de los dirigentes y elementos superiores de las empresas, que deben conocer el actual nivel de todas las ciencias, el espectro completo de las técnicas disponibles y las dimensiones de los mercados potenciales (10).

### III. ITALIA.

#### *Grandes déficit de las empresas de transportes en las ciudades de Italia.*

Según datos oficiales estos déficit son de cien millones de liras y se afirma que en el presente año ascenderán a los 120. Aun cuando los vehículos privados presentan problemas casi imposibles de resolver, son los transportes públicos los que verdaderamente crean mayores dificultades a los Municipios. Estos transportes públicos, pese a que se han duplicado en los diez últimos años, han disminuido su velocidad a menos de la mitad, y, sin embargo, los Ayuntamientos se ven obligados a incrementar sus gastos en personal y material de un 70 a un 80 por 100 del presupuesto total.

Lo prolongado de esta insostenible situación da lugar en algunos Municipios a efectos contrarios, ya que a veces no emplean más que a un hombre en los transportes, como conductor y cobrador. Pero la tenaz oposición de los sindicatos que no admiten el despido de personal sigue actuando con eficacia. La situación de muchas empresas también se ve obstaculizada con este problema, entre otras razones porque la fijación de tarifas tiene que sucumbir ante consideraciones políticas y sociales, apenas compatibles con las exigencias económicas.

Una política social mal entendida lleva consigo el aumento de gastos de los Ayuntamientos y mantiene en movimiento la espiral de la inflación (11).

### IV. SUIZA.

#### *1. Un plus de carestía de vida a los funcionarios federales.*

En la reunión inmediatamente anterior a las vacaciones de estío, el Consejo Federal ha aprobado la concesión de un plus de carestía de vida a los funcionarios federales, para el período comprendido entre 1965 y 1968. El plus, establecido el año anterior en un 2,5 por 100 ha sido elevado al 5,5 por 100 en atención a los índices del coste de vida, que

(10) De *L'Economie* (París, 17 de septiembre de 1965).

(11) De *Neue Zürcher Zeitung*. Ed. de la mañana (Zurich, 23 de julio de 1965).

en septiembre de 1963 estaban cifrados en 202,7, para pasar a 207,7 en 1964 y a 214,6 en junio de 1965.

El pago de tal aumento será realizado en una sola vez, al fin de año, alcanzando la medida a 120.000 funcionarios de la Confederación, y de los Servicios de Telecomunicación y Ferrocarriles, así como a 42.000 perceptores de clases pasivas.

Todos los sectores reputan equitativa esta medida, que supone un incremento de 58 millones de francos en el presupuesto suizo, y sólo preocupa en los medios oficiales que el sector agrícola comprenda la justicia de este aumento, si tiene en cuenta que el año pasado aquél fue objeto de modificaciones favorables en cuanto a esta cuestión de poder de compra se refiere: así el «céntimo de la leche» o los diez céntimos sobre el kilogramo de carne (12).

### 2. *El control administrativo se va imponiendo.*

El Consejo Federal suizo informa sobre las proposiciones presentadas el pasado abril del año en curso por la Comisión de Pruebas de Negocios para el ejercicio del control administrativo. Más adelante el Consejo Federal someterá a examen un proyecto de ley sobre la ejecución de la jurisdicción administrativa, la cual deberá dar nuevas garantías para la defensa de los derechos del ciudadano frente a la Administración. El Consejo Federal será liberado de parte de sus tareas jurídico-administrativas y probablemente la actividad de algunas de las ramas de la Administración experimentará una desgravación sensible. La subordinación del Parlamento a la autoridad del Consejo Federal se formula como sigue:

«El derecho de control no permite a la Junta Federal la concesión de instrucciones obligatorias. Le concede el derecho, no de abolir o modificar las decisiones de la Liga, sino más bien el de la ejecución de actos administrativos que caen en el ámbito de esta autoridad. La aceptación o desaprobación de las medidas tomadas por el Consejo Federal y en general de su gestión no reviste carácter jurídico, sino que representa un acto de naturaleza jurídica». (Informe de la pág. 7). Según el comentarista estas proposiciones son, sin embargo, una base muy positiva para un control administrativo eficaz (13).

### 3. *Barreras al floreciente desarrollo económico del Cantón de Zurich.*

Pese al deficitario estado de finanzas de la Nación suiza, este Cantón no puede lamentarse de su desarrollo económico. Y precisamente por la

(12) De *Gazette de Lausanne* (Lausana, 17 de julio de 1965); *La Tribune de Genève* (Ginebra, 17 de julio de 1965); *Journal de Genève* (Ginebra, 18 de julio de 1965), y *La Suisse* (Ginebra, 17 de julio de 1965).

(13) De *Volkrechts* (Zurich, 1 de septiembre de 1965).

desigualdad económica que existe con los demás Cantones suizos es por lo que el Gobierno tiene que tomar medidas. No es posible un desarrollo económico ilimitado. Suiza es un pequeño Estado y su economía se desenvuelve dentro de ciertas proporciones. La mayor parte de los Cantones envían el excedente de su población al Cantón de Zurich, que contribuye a crear una industria más floreciente y mejoras urbanas y económicas que, en cambio, actúan en detrimento de la economía nacional. La mano de obra extranjera es otro de los factores que influyen desfavorablemente porque ésta no trabaja con la misma eficiencia con que lo hacen sus naturales. Hay que añadir además que el operario extranjero su capital ahorrado lo envía a su Patria. Una buena economía vive de iniciativas y fuerzas creadoras que le dan impulso no sólo de una gran fuerza de mano de obra, y ya es sabido que el extranjero como empresario, investigador y científico apenas pesa ni cuenta.

El célebre *slogan* de «vivir mejor cada día» no ha surgido en vano, y, por tanto, hay que buscar un camino que establezca y regule un equilibrio en la economía general de toda la Nación suiza (14).

## A M E R I C A

### ESTADOS UNIDOS.

#### 1. *La fórmula del Alcalde Manager se va imponiendo.*

Tal como viene creciendo la tendencia a dotar de *Manager* a las comunidades urbanas de importancia en los Estados Unidos, se calcula que hacia 1982 la mayor parte de las ciudades tengan la fórmula de gobierno por *Manager*. Continúa, desde luego, la aceptación de dicha fórmula, no sólo por parte de Norteamérica, sino de Europa. En California, por ejemplo, desde 1955 han sido 130 las ciudades que han designado su *Manager*.

Este cargo público, proyectado y estudiado por la carta municipal prototipo, *Childs-Wilson*, fue establecido por primera vez en Sumter (Carolina del Sur, 8.109 habitantes) en 1912, y en 1914, la primera gran urbe de los Estados Unidos, Dayton (Ohio) adoptó también tal patrón. Hoy cuenta Norteamérica con más de dos mil ciudades gobernadas por *Managers*, y en Europa, de más de 1.700 que existen con tal sistema, sólo en Alemania Occidental hay 1.264. Finlandia, Irlanda, Noruega y Suiza y últimamente Gran Bretaña, ven extenderse el sistema por su suelo y la tendencia se mantiene en auge. Dublin, Dortmund, Düsseldorf, Essen, Hannover, Helsinki, Oslo y Estocolmo pueden ser contados entre estas ciudades (15).

---

(14) De *Neue Zürcher Zeitung*. Ed. de la tarde (Zurich, 19 de julio de 1965).

(15) De *The Christian Science Monitor* (Boston, Massachusetts, 29 de julio de 1965).

## 2. *Configuración política del sistema electoral.*

Las ciudades, y especialmente los suburbios, han ganado una fundamental batalla.

Desde ahora, los distritos electorales estadounidenses constarán de igual número de miembros con variación máxima del 15 por 100. Así, la Corte Suprema de los Estados Unidos ha decidido que los Estados de la Unión elijan las dos Cámaras de sus órganos legislativos bajo el principio de «un hombre, un voto». Ya no cabe que el Senado de un Estado represente grupos geográficos o políticos. En líneas generales y atendiendo a los términos en que toda generalización se inspira, puede ser afirmado que el sistema implica la pérdida de gran parte de su representación y acción política por parte de las zonas rurales, republicanas y conservadoras, en beneficio del incremento de la influencia de las áreas urbanas, demócratas y liberales. Grupos de elementos urbanos con bajos ingresos, y con gran cantidad de miembros de color salen ganadores en el cambio. Los principios generales sustentados por la nueva fuerza política están referidos al aumento de la legislación de beneficencia y seguridad social y mejoras de salarios.

La cuestión entraña la remoción de situaciones muy complejas y delicadas, pues no siempre resulta fácil adecuar las realidades a los postulados políticos. Habrá muchas situaciones tensas y un ejemplo vivo lo constituye California: la lucha por el control de la legislatura es muy amarga: el Norte y el Sur mantienen divergencias tan acusadas que se ha pensado en la división del Estado. El Norte teme que la remodelación de los distritos legislativos proporcione al Sur el control del Estado, pues tal región cuenta con el peso de Los Angeles. Las disputas tradicionales entre ambas regiones son el agua, las carreteras y la legislación social. Los recursos de agua están en el Norte. El mayor número de usuarios en el Sur. Y el Sur presiona para obtener créditos para carreteras y avances sociales, cosas a las que se opone el Norte.

Trasládese este mosaico a otros puntos de la Unión, sustitúyanse las premisas, y el lector podrá percatarse de la trascendencia de las modificaciones electorales introducidas por la Corte Suprema (16).

## 3. *Nueva York: Reformas que necesita la ciudad.*

Cuando el Alcalde Wagner movilizó 800 policías para patrullar por las estaciones del metropolitano de Nueva York, la criminalidad ha descendido en un 62,2 por 100. La gratitud del neoyorquino es patente; pero lo grave es la imposibilidad de situar 800 policías detrás de cada problema de la ciudad.

El periodista propone examinar un diario de hace quince años: los temas que tocaba la Prensa eran: escasez de agua, polución del aire, con-

---

(16) De *U. S. News & World Report* (Washington, 23 de agosto de 1965).

gestión del tráfico, criminalidad y vivienda. Descorazonador: los idénticos problemas de hoy.

¿Qué ha sido hecho desde entonces? Respecto al problema escolar ha declarado el Superintendente adjunto para las Escuelas: «Desafío a la crítica para que sugiera una sola modificación en la enseñanza en las grandes ciudades que no haya sido ya ensayada». Algo parecido podría decirse de muchos otros problemas.

Es preciso recabar mayor ayuda estatal, acelerar el plan urbanístico de la ciudad, facilitar la celeridad en el transporte, imponer medidas coercitivas contra la polución del aire, como en California, repartir a nivel federal, estatal y local los costes del programa contra la polución de las aguas, para resolverlo en seis años, atribuir al Estado la totalidad de la carga financiera de los programas educativos, establecer una oficina de cooperación de la policía con el público, perseguir el bienestar social a través del control de la natalidad, etc. Ya se advierte, de la simple lectura de estas propuestas, que no todos los fines serán conseguidos, por la ilicitud de los medios, y, por tanto, por la defectuosa programación de los remedios... propuestos por el Club de la Ciudad de Nueva York, fundado en 1892 (17).

#### 4. *Nuevas redes de tranvías en los arrabales de San Francisco.*

En los montañosos alrededores de Concord, a 50 kilómetros del Este de San Francisco, se instalarán, a guisa de ensayo, los primeros raíles de cuatro kilómetros de longitud, que alcanzarán según el proyecto los 120. Como modesto comienzo, del proyecto de un desembolso de mil millones de dólares se le puede comparar con la construcción del canal canadiense de St. Lawrence. En junio del pasado año el Presidente Johnson colocó la primera piedra de la futura red; pensada para subvenir a las necesidades del siglo XXI. Es, pues, un gigantesco proyecto de grandes ambiciones. El Gobierno de los Estados Unidos aportará dos tercios de los gastos, que en su totalidad abarca 9,5 millones (18).

---

(17) De *The Christian Science Monitor* (Boston, 19 de julio de 1965).

(18) De *Neue Zürcher Zeitung*. Ed. de la tarde (Zurich, 20 de agosto de 1965).