

VI. SECCION INFORMATIVA

LA ACTUALIDAD LOCAL A TRAVES DE LA PRENSA

a) España:

SUMARIO: 1. *Baleares*: Desarrollo de Ciudadela.—2. *Barcelona*: La vivienda y el urbanismo.—3. Restauración de monumentos.—4. Santa Pau, conjunto histórico.—5. *Cáceres*: Ciclo cultural del milenario de la ciudad.—6. *Gerona*: Aeropuerto Gerona-Costa Brava.—7. *Madrid*: El escudo de la Villa y Corte.—8. Nuevo callejero.—9. *Murcia*: Obras y servicios técnicos.—10. Museo de la Huerta.

1. BALEARES: *Desarrollo de Ciudadela.*

Ciudadela viene experimentando un crecimiento industrial y demográfico más intenso cada año, lo que determina una mayor preocupación e inquietud en sus autoridades, que están desarrollando un vasto plan de mejoramiento de la ciudad.

Apenas terminada la obra de dotar a la población de los servicios de agua potable y de alcantarillado, se ha planeado la extensión de los mismos a las urbanizaciones inmediatas a la ciudad, que están creciendo rápidamente. En una de ellas, la de Cala Blanca, se anuncia la edificación de un hotel de categoría «primera B» con 360 plazas, que vendrá a aliviar la falta de alojamientos turísticos.

Dentro del plan municipal se halla también el mejoramiento y ampliación del Hospital municipal, en el que se han instalado grupos de electricidad con objeto de disponer de perfecto alumbrado para casos de emergencia.

Resuelto este particular se va a completarlo con otro para maternidad y se le dotará de instalaciones técnicas para los médicos, cuartos de baño, además de proceder a su ampliación.

El Ayuntamiento se está ocupando también de habilitar mayor número de edificios para escuelas, pues la matrícula escolar está subiendo y las instalaciones actuales resultan insuficientes.

Existen buenas perspectivas para la continuación y terminación del edificio del Club Náutico. El Delegado nacional de Deportes prometió visitar Ciudadela (1).

(1) CASANOVAS, Andrés: «Ciudadela, una ciudad en rápida expansión», *La Vanguardia* (Barcelona, 19 de marzo de 1967).

2. BARCELONA: *La vivienda y el urbanismo.*

En una encuesta publicada bajo el título «Vivienda y Urbanismo» en el *Boletín de la Cámara Oficial de la Propiedad Urbana*, tres arquitectos barceloneses contestan a cinco preguntas centradas en la problemática de la construcción y la urbanización en Barcelona. Por la penetración de las opiniones, merece la pena reproducirlas en parte.

Según el arquitecto don Antonio Bonet: «Barcelona tuvo una inmensa suerte con el «Plan Cerdá» en el siglo XIX. La ciudad está pagando ahora de una manera irremediable su menosprecio por dicho «Plan», sometiéndolo a su afán especulativo. Durante un siglo ha tratado por todos los medios de destruirlo hasta convertirlo en nuestro actual, amazacotado y triste «ensanche».

Para evitar que el caos paralice la vida de la ciudad, es evidente que por un lado el problema de los accesos y por otro el de la circulación y aparcamiento, ocupan un lugar de preferente urgencia. Parece que el primero de ellos está en vías de solución. En cambio, el segundo está en vías de «agravación». Barcelona dispone actualmente de 350.000 vehículos. Esta cifra se duplicará dentro de tres años». Para el señor Bonet lo único verdaderamente serio que se está programando y realizando es el «Plan de metros».

El arquitecto don José María Martorell señala, entre otros, como característicos del problema de la vivienda en Barcelona, «el problema sociológico que se produce como consecuencia de la creación de unos conjuntos importantes—en general debidos a la iniciativa de la Administración—donde se establece un solo estrato social, y en muchos casos de origen migratorio, sin posibilidades de intercambio espontáneo con otros niveles sociológicos de la ciudad», y «la calidad de gran número de viviendas (casi todas las de iniciativa oficial y buena parte de las de iniciativa privada) muy por debajo de unos *standards* mínimos de correcciones de habitabilidad. Las inversiones hechas en este tipo de viviendas creo que podrían calificarse de fraudulentas».

Según el señor Martorell, no existe el urbanismo barcelonés porque respecto a la primera vertiente, no hay una acción eficaz de gobierno municipal que sea capaz de convertir en realidades los planes previstos. Las presiones de los grupos especuladores esterilizan cualquier iniciativa dirigida al bien urbanístico de la ciudad.

El arquitecto don José Soteras, considera como característica especial del problema de la vivienda en la ciudad y comarca de Barcelona a pesar de lo mucho realizado por la Comisión de Urbanismo, la falta de suelo urbanizado apto para la construcción de viviendas a un precio asequible y proporcionado al coste de la construcción, que ha provocado el alza de precios en los pocos solares existentes y en terrenos que no alcanzan esta calificación, favoreciendo la especulación del suelo en detrimento del coste de la vivienda y en perjuicio de sus futuros usuarios (2).

(2) De *Diario de Barcelona* (Barcelona, 19 de marzo de 1967).

3. *Restauración de monumentos.*

En veintiséis días se restauró el monumento a Colón a finales de 1965. La operación, que costó más de dos millones y medio de pesetas, se realizó a base del sistema alemán conocido con el nombre de «Mineros».

Posteriormente fue restaurada en quince días la estatua que simboliza la Agricultura, enclavada en la entrada del Parque de la Ciudadela, valiéndose del mismo sistema. El hombre que sacó adelante ambas experiencias es don Hugo Pracht, que ahora propone la restauración total del anfiteatro romano de Tarragona, que dice tardaría un año en terminarla.

El sistema «Mineros» consiste, según el señor Pracht, en que a base de fotografías originales el restaurador hace crecer centímetro a centímetro las partes que faltan de las esculturas por medio de un armado especial y del mortero refractario Mineros, que es un compuesto en el que el sílice interviene en su mayor parte mezclado con una fórmula especial que da al producto consistencia de lava.

El inventor del sistema es el arquitecto alemán Max Krusemarck, que en Barcelona pronunció el pasado año una conferencia.

Tras dieciocho años de pruebas de laboratorio halló un sistema con el que se han realizado más de 3.000 restauraciones en Alemania, Suiza, Holanda, Austria, Luxemburgo y Francia, con el decidido apoyo de la UNESCO.

El señor Pracht ha propuesto a las altas esferas que participen en la restauración del anfiteatro romano de Tarragona, que así pasaría a ser un atractivo turístico de primera magnitud.

Dentro de Barcelona también hay mucho que restaurar. Empezaría por las Atarazanas, la iglesia de San Felipe Neri, la catedral, la iglesia de Belén, la iglesia del Pino, etc. Pero lo más importante de todo es la cascada del Parque (3).

4. *Santa Pau, conjunto histórico-artístico.*

La baronal villa de Santa Pau va a ser declarada conjunto histórico-artístico nacional.

Por el momento, la villa se halla ya protegida por una disposición que le es beneficiosa, desde el 22 de febrero, y cualquier reforma que particularmente se desee emprender dentro del recinto histórico-artístico de la citada localidad está sujeta al previo permiso de los organismos provinciales calificados en la materia, lo que preserva desde aquella fecha el patrimonio artístico acumulado de toda iniciativa privada en desacuerdo con la alta finalidad protectora de dichos organismos y los preceptos legales que los amparan.

(3) SALADRIGAS, Roberto: «El suero Bogomoletz de la escultura», *El Correo Catalán* (Barcelona, 19 de marzo de 1967).

La villa de Santa Pau tiene, por tanto, garantizado su valioso acervo histórico-artístico, y la declaración definitiva de «conjunto histórico-artístico» está muy próxima (4).

5. CÁCERES: *Ciclo cultural del milenario de la ciudad.*

Con motivo del milenario de la fundación de la ciudad, el Ayuntamiento ha organizado un importante ciclo de conferencias. Con este motivo están desfilando por el Salón Noble del Palacio municipal prestigiosas personalidades de la vida nacional.

Don Ciriaco Pérez Bustamante, Rector de la Universidad de verano de Santander, Catedrático y Académico de la Historia, pronunció una de las conferencias en la que se ocupó de los viajes por Extremadura en el siglo XVIII y describió el estado de los caminos, de los carruajes, de las posadas y los itinerarios más asequibles para llegar a Cáceres, deteniéndose en curiosas particularidades. Describió el término de Cáceres, con sus tierras de labor, de secano y de regadío; pastizales, frutales, olivos, montes y dehesas, así como el aspecto de la ciudad, con 1.712 vecinos y 1.200 casas; la vida del Municipio, los gremios, la feria y la vida económica. Terminó el conferenciante con una referencia a la valoración urbanística y estética de Cáceres a lo largo del siglo XIX, hasta llegar al actual momento en que Cáceres está clasificada como uno de los conjuntos monumentales más interesantes de España (5).

6. GERONA: *Aeropuerto Gerona-Costa Brava.*

Recientemente se ha inaugurado el aeropuerto de Gerona-Costa Brava. Para asistir a dichos actos llegó a Gerona el Ministro del Aire, a quien acompañaba el Subsecretario de Aviación Civil y otras personalidades.

En el acto de la inauguración el Ministro pronunció unas palabras en las que dijo que la paz que se inició hace veintiocho años ha fructificado en grandes realidades sociales y en mejoras de toda índole, esparcidas por España. «Nada tiene de particular, pues—prosiguió—que cada Gobierno, y por ende el actual, trabaje con este afán, y así se haya logrado este aeropuerto Gerona-Costa Brava, aspiración de Gerona y de toda España, ya que viene a sumar nuevas posibilidades para el progreso económico de nuestra Patria».

Señaló su esperanza de que pronto el aeropuerto no será suficiente para atender las peticiones que se reciban y que en el próximo Plan de Desarrollo pueda estudiarse su ampliación. Dijo que en esta temporada veraniega podrá ya funcionar incluso por las noches.

(4) De *Diario de Barcelona* (Barcelona, 21 de marzo de 1967).

(5) GUTIÉRREZ MACÍAS, Valeriano: «Ciclo cultural del milenario de Cáceres», *A B C* (Madrid, 5 de abril de 1967).

En la construcción del nuevo aeropuerto se han invertido más de 400 millones de pesetas.

La pista de vuelo tiene 2.300 metros de longitud por 45 de anchura. En una fase posterior será ampliada hasta 3.260 metros.

La Provincia ha aportado un total de 55 millones de pesetas. Los terrenos han sido cedidos por la Diputación provincial.

Para la presente temporada se espera alcanzar 2.000 vuelos mínimos (6).

7. MADRID: *El escudo de la Villa y Corte.*

El escudo de Madrid ha quedado definido. Hasta cuarenta y cinco variantes del mismo se conocen, aunque en realidad las diferencias esenciales quedan referidas a dos, ya que los demás puede decirse que, aunque distintos, tienen alguna variación admitida por la Heráldica, siempre que no sean alteradas sus partes esenciales.

En definitiva, para acabar con el uso de varios escudos el Ayuntamiento, en reciente reunión de la Comisión de Gobierno, decidió admitir el que la Academia de la Historia ha considerado como tradicional y que lo define así: «De plata, el madroño de sinople, terrazado de lo mismo, pintado de gules y acostado de oso empinante de sable; bordura azur cargada de siete estrellas de plata. Al timbre, corona real». Esta es la definición en términos heráldicos que viene a decir que es un oso apoyado sobre un madroño, sobre fondo de plata y bordeado de una franja azul con siete estrellas, y arriba la corona. Tal y como lo conocemos.

Ahora el Ayuntamiento, siguiendo el informe de la Academia de la Historia, ha fijado definitivamente el escudo de nuestra ciudad, adoptando el modelo tradicional y primitivo, sin ningún aditamento.

A partir de ahora, cuando se construyan nuevos sellos se harán según este acuerdo (7).

8. *Nuevo callejero.*

El recién creado Seminario de Toponimia se encargará de proponer al Ayuntamiento las normas para designar el nombre de las calles, capaces de superar la influencia que los cambios históricos puedan tener en dichas denominaciones, con lo que se pondrá un poco de orden en la denominación de las casi diez mil calles que tiene Madrid.

Don José Simón Díaz, Director del Instituto de Estudios Madrileños, preside las tareas de este Seminario de Toponimia Urbana, que consta de una Comisión técnica, formada por personas que se han distinguido en su labor literaria o periodística sobre Madrid.

(6) GIL, Miguel: «Se inaugura el aeropuerto Gerona-Costa Brava», *Arriba* (Madrid, 2 de abril de 1967).

(7) TORRES FRANCO, Jesús: «Ya está definido el escudo de Madrid», *Arriba* (Madrid, 1 de abril de 1967).

Esta Comisión va a dirigir el trabajo, que consistirá en la revisión del nomenclátor o callejero. Se confeccionará un fichero de las calles, para investigar el origen de su denominación, su historia y leyenda, y la relación de monumentos, lápidas y edificios importantes situados en la calle. Será un trabajo técnico para cuya realización Madrid se ha dividido en catorce sectores, de cada uno de los cuales se ha responsabilizado un miembro de esta Comisión. Dentro de cuatro años estará completada esta investigación, y desde ese momento el Instituto de Estudios Madrileños estará en condiciones de ofrecerle al Ayuntamiento los datos necesarios para editar un nuevo callejero.

En el nombre de las calles debe de haber un respeto por la denominación tradicional si está bien hecha. Porque hay nombres antiguos de calles que han prevalecido sobre la denominación moderna, y, al contrario. Todo depende de que la denominación no sea artificial.

Hay varios criterios para elegir el nombre de una calle. El nombre de la calle debe responder a la función, al cometido que realiza o a alguna de sus particularidades. Los edificios, monumentos, leyendas, historia, etc., son aspectos importantes para denominarlas según este criterio.

A partir del siglo XIX la política llega a la nomenclatura de las calles, y se sigue el criterio de bautizarlas con algún nombre famoso en su tiempo. Pero, salvo casos justificados, los nombres de las calles no tienen por qué ser personales. Así tenemos que en Madrid más del 50 por 100 de sus calles llevan nombres de personas. Y de éstas, más de la mitad son personajes desconocidos, incluso para los historiadores.

Por otra parte, las anexioniones de pueblos y barrios a Madrid ha producido gran cantidad de duplicidades.

El Instituto de Estudios Madrileños aclarará muchas de estas dudas en su próximo volumen de los *Anales del Instituto*, que aparecerá en breve (8).

9. MURCIA: Obras y servicios técnicos.

Según la Memoria de actividades de la Comisión Provincial de Servicios Técnicos, ésta ha empleado en obras a su cargo más de cuarenta y tres millones de pesetas, cantidad que supera en mucho a lo invertido durante el año 1965, que no llegó a los treinta y dos millones. En el pasado año se aprobaron 58 recepciones provisionales de obras, 16 definitivas y 40 liquidaciones.

En la confección del Plan provincial para el año 1967 han intervenido las Comisiones técnicas de Trabajo, Económico-financieras y de Asuntos generales. El resumen es el siguiente: abastecimientos de aguas, alcantarillados, redes de distribución, caminos, teléfonos, urbanizaciones y pavimentaciones, 27.595.599 pesetas.

(8) TORRES FRANCO, Jesús: «Madrid, nuestra ciudad», *Arriba* (Madrid, 30 de marzo de 1967).

Designación de créditos: para obra nueva, 12.725.720; cantidad comprendida en planes anteriores, 2.587.337; cantidad destinada a gastos administrativos, 172.500 pesetas; remanente del Plan de 1967, 1.249.745. En total, 16.935.802.

En planes anteriores estaban comprometidas las segundas anualidades de las obras del Plan 1966 de la forma siguiente: Lorca, 1.207.500 pesetas; Librilla, 230.337, y Torre-Pacheco, 1.150.000 pesetas.

Las transferencias de obras al Plan de 1967 suponen un presupuesto global de 13.283.362 pesetas, y hay obras programadas en el mismo Plan por un importe total de 27.595.599 pesetas (9).

10. *Museo de la Huerta.*

Junto a Alcantarilla se levanta ya—en el kilómetro siete de la carretera nacional 340, de Murcia a Granada—el museo de la Huerta.

El museo ocupa un solar de casi 4.000 metros cuadrados, que fue donado por el Ayuntamiento de Alcantarilla para dicho fin. En la construcción del museo se han invertido más de tres millones de pesetas. Consta de un edificio central y dos barracas, reproducción exacta de las que existieron en otro tiempo en la huerta, así como de un merendero-bar, en el que se servirán bebidas y platos característicos de la tierra murciana.

Las edificaciones no ocultan la belleza del paisaje sin par de la huerta murciana. Muy cerca está la acequia mayor de Barreras, cuyas aguas mueven la enorme y vieja «Rueda» de Alcantarilla, cuyas aspas impulsadas por la fuerza de la corriente hacen subir el agua hasta un canal que la distribuye para el riego de tan feraces tierras. Ese ingenioso artefacto data de los tiempos árabes y es muy admirado, por lo que contribuirá a dar un mayor realce al museo.

El museo contará con exposición de productos naturales y conservados de la amplia gama de los que se producen en Murcia; biblioteca de autores murcianos; cerámica; artesanía, pinturas, bordados, muebles, trajes regionales, etc. También contará con un monumento al huertano.

Las aportaciones de particulares y de Municipios de la Provincia en cuanto a objetos se refiere han sido numerosos. Así como las de los Ministerios de Educación y Ciencia e Información y Turismo, en el aspecto económico (10).

G. GUERRA-LIBRERO.

(9) BOLARÍN, Andrés: «Cuarenta y tres millones en obras y servicios técnicos», *A B C* (Madrid, 26 de marzo de 1967).

(10) ALIX ROMANÍ, Joaquín: «El museo de la Huerta», *Madrid* (Madrid, 29 de marzo de 1967).

b) Extranjero:

EUROPA

I. ALEMANIA.

*Los planes de ensanche de la capital federal alemana
excitan los ánimos.*

La propuesta de integrar en un solo Municipio los de Bonn, Bad Godesberg, Beuel y Duisburg ha levantado una polvareda de airadas protestas. Si los señores funcionarios se decidiesen a seguir el llamamiento de su Presidente del Gobierno y «anteponer los intereses públicos a los de cada Ayuntamiento», surgiría una gran ciudad: el gran Municipio de Bonn. La actual ciudad de Bonn, que por Consejo Parlamentario despertó de su letargo contemplativo y alcanzó el molesto rango de capital federal interina en 1949, sería liberada de la pesadilla de un proceso de raquitismo. La falta de espacio en Bonn por aumento de las autoridades, ha hecho que los Municipios circundantes se hayan convertido en «ciudades-habitación y dormitorio». Stakemeier opina que Bonn no es una ciudad apta para cumplir las funciones de capital provisional, de la que, por otra parte, se podrían esperar grandes efectivos en el campo cultural, espiritual, político y económico dentro y fuera del país, «pero hasta ahora nadie se ha preocupado de ilustrar los aspectos políticos de una gran ciudad», se lamenta el Presidente. Esta diminuta ciudad nunca ha estado, en efecto, en condiciones de hacer frente al papel que se le ha impuesto de capital. Tan sólo la mitad de los Ministerios se hallan en Bonn. De los 91 representantes diplomáticos, únicamente 14 han accedido a permanecer en Bonn, el resto prefiere el elegante Bad Godesberg. Las grandes recepciones se celebran con mucha dificultad. Los invitados extranjeros tienen que ser alojados en las proximidades, y esto hace que haya que invitar a autoridades de los Municipios. Son 22 los Ayuntamientos que perciben fondos del Gobierno y de la Región, porque desempeñan funciones de capital.

Bad Godesberg también se beneficia de las ventajas de la capital, y con la extensión de Bonn sería llamada a ser distrito libre. Bonn, que tampoco habría de quedarse atrás, se apresuró a formar la nueva «ciudad Hardtberg», integrada por los distintos Municipios que la rodean.

Stakemeier enumera las ventajas de Bonn como gran ciudad:

Los órganos superiores del Gobierno serían instalados en un solo Ayuntamiento.

Los centros culturales, espirituales, económicos y sociales podrían planearse con criterio.

Para las obras de construcción se elaborarían planes con vistas a una justa ordenación de la superficie, tanto para viviendas como para centros de trabajo.

Con los dos nuevos puentes los pueblos adyacentes estarán mejor comunicados entre sí.

Bonn no debe quedar pospuesto al celoso Bad Godesberg. El Ministro del Interior de Nordrhein-Westfalia Weyer está decidido a resolver el problema del espacio de Bonn. El Gobierno y el Parlamento prefieren una decisión voluntaria en común, pero si Bad Godesberg, Beuel y Duisburg se muestran reacios, la Dieta de Düsseldorf puede imponer su autoridad, pues tiene poder para decidir la anexión de estos Municipios a Bonn (1).

II. FRANCIA.

Lyon: Las industrias y el crecimiento de la Región de Lyon.

En diciembre de 1966 fue creada una Comisión de Autorización para Establecimiento de Industrias en Lyon. Cesa con esto el régimen general de construcciones industriales (sometido a la Dirección de Urbanismo del Territorio y de la Acción Regional), del que sólo quedaba excluida, por sus especiales circunstancias, la Región de París.

Las características de la Comisión son, en sus aspectos principales, la *desconcentración* (su sede será el propio Lyon) y el *régimen de restricciones a la construcción*. (Antes eran precisas las correspondientes autorizaciones a los proyectos, a partir de los 2.000 metros cuadrados. Ahora se requiere en Lyon desde los 1.000 metros cuadrados).

Existe inquietud en los medios industriales, ya que la Administración (con 11 miembros en la Comisión) predomina netamente sobre la propiedad privada (representada en dicho organismo con siete miembros). En efecto, la voluntad del Gobierno francés de ordenar el crecimiento de Lyon hacia St. Etienne parece que va a significar una seria amenaza para los proyectos en general. Por otra parte, la intervención del Gobierno es oportuna, pues parece que puede hablarse ya de la resurrección del mito de una aglomeración lyonesa saturada (2).

III. GRAN BRETAÑA.

Sistema de conmutadores electrónicos para regular el tráfico urbano y subterráneo de Liverpool.

Para evitar embotellamientos y penalidades de tráfico, tanto en el túnel que pasa bajo el río Mersey como en las calles de la ciudad de Liverpool, se ha ideado la instalación de un cuadro general de luces electrónicas, cuyas señales van indicando a lo largo de todos los semáforos y vías urbanas la situación del tráfico rodado, pues hay detectores que avisan la densidad de la circulación e indicadores que aconsejan a los conductores qué vías están más francas para llegar al centro.

Se han instalado también unos interruptores para dejar paso franco a los vehículos de urgencia (bomberos, ambulancias, etc.). Es lo que se denomina «ronda verde».

(1) De *Süddeutsche Zeitung* (München, 31 de diciembre de 1966).

(2) De *La Vie Française* (París, 27 de enero de 1967).

Con la instalación de este gran sistema, tanto el paso por la ciudad como el acceso al túnel y el paso por éste se liberan de un tránsito lento y fatigoso (3).

IV. ITALIA.

1. *Cómo circulamos en auto y cómo circularemos. Cuando el tráfico de Roma se haya sistematizado será necesario, probablemente, comenzar de nuevo.*

Entre las medidas ideadas para aligerar la presión del tráfico, el anuncio del «desfasamiento» de horarios ha levantado una oleada de críticas: escalonando las horas de oficinas, escuelas, comercio, se evitarían las llamadas «horas punta», en las que miles de personas afluyen a las calles de Roma cuatro veces al día. Para efectuar este proyecto, el asesor de tráfico del Ayuntamiento ha dicho que le basta la adhesión de la Administración pública, de organismos paraestatales y locales, de los Sindicatos, de la Unión de Comerciantes y de las escuelas, pero ¿sería útil este desfasamiento? Llevado a cabo a medias, no aportaría un beneficio sensible y efectuado radicalmente, comprometería enormemente las costumbres individuales y familiares, creando problemas económicos, sociales y sindicales: en las casas romanas con horario «desfasado», el padre se sienta a la mesa a las catorce horas cuando los niños van a salir para la escuela y las madres—organizadas ya para una comida *standard*—estarían en la cocina de doce y media hasta las tres, como cualquier cocinero de restaurante. Antes de requerir la adhesión de los organismos arriba mencionados, el Ayuntamiento debería ponerse de acuerdo consigo mismo: hace dos años la Administración capitolina intentó desfasar los horarios de sus secciones y hasta ahora, ¡nada que hacer!

Remedios más eficaces parecen la construcción de aparcamientos subterráneos y silos para vehículos, pero además de los enormes gastos que suponen, el constructor querría tener la garantía de que alrededor se estableciese rigurosísimamente la prohibición de parar y esto no puede asegurarlo el Ayuntamiento cuando un tráfico en continua evolución no permite fijar tampoco los lugares donde éstos podrían construirse. Los pasos metálicos aéreos, contruidos de entramados prefabricados, rápidos de montar y relativamente económicos, fue una idea lanzada por el Ministerio de Obras Públicas, intentando también dar un nuevo mercado a la industria nacional del acero; aligerarían los nudos de tráfico en los puntos en que las vías periféricas se adentran en el centro urbano. A esto se ha opuesto la Dirección de Bellas Artes, temiendo por la estética de la ciudad.

Se estudia también la utilización como «metro» del «ferrometro» (líneas de los ferrocarriles del Estado internadas en la ciudad), que antes de introducirse en el centro urbano hacen un amplio recorrido alrededor de la urbe. El «ferrometro» podría integrarse con el «metro»,

(3) De *Maschinemarkt* (Würzburg, 17 de enero de 1967).

si éste llega algún día a ser realidad. Pero los ferrocarriles del Estado no están de acuerdo.

Por todas estas razones no queda más que esperar a una serie de soluciones a largo plazo, predispuestas por el Campidoglio: descentralización de servicios y alejamiento del centro histórico de oficinas, organismos, ministerios, causas principales de la congestión circulatoria en el perímetro de las murallas Aurelianas.

El «metro» absorbe buena parte del tráfico, pero sólo supone una rama del gran árbol subterráneo que debería ser. En 1964, tras mil disquisiciones, se comenzaron los trabajos de la línea «A», y al cabo de tres años, por varios motivos sólo se han excavado dos kilómetros.

El futuro del transporte de la capital, además del «metro», depende de las soluciones urbanísticas: el plan regulador prevé que Roma se extienda hacia el este: la construcción de una vía tangente que complete hacia oriente el trazado circular ya iniciado con la vía Olímpica, deberá absorber buena parte del tráfico que sofoca hoy el centro histórico, y con la construcción de una vía de recorrido rápido, se solucionaría la penetración en el corazón de la ciudad.

Como se ve, es un programa imponente, basado en los más modernos criterios urbanísticos, respetando características históricas y ambientales, y proyectado hacia el desarrollo futuro y sería plausible si no existiese la previsión de que en 1985 Roma alcanzará los cuatro millones de habitantes, por lo que no es infundado el temor de tener que recomenzar dentro de dieciocho años (4).

2. Roma: Después del caos de febrero todavía existen temerosas perspectivas. Se avocinan más huelgas de transportes públicos. Las incomodidades de los ciudadanos se acentuaron con la niebla y con los atascos de automóviles. Distribución normal de agua, gas y electricidad.

Parados los medios urbanos de comunicaciones, la excepcional afluencia de automóviles originó atascos que, unidos a la niebla densísima y al temor de la falta de agua, electricidad y gas, hizo ingratisima la atmósfera de la ciudad.

La huelga atacó por sorpresa. En las primeras horas de la mañana funcionó un número de «camionetas» inferior al necesario, por lo que no se evitó que gran parte de ciudadanos tuvieran que cubrir grandes distancias a pie. La única nota reconfortante—aunque no resolutive—fue la presencia de camiones del Comando Militar Territorial puestos a disposición del público en las líneas más importantes.

La protesta ciudadana ha sido masiva, incluso un abonado demandó a la Compañía de Tranvías que le fuesen reintegradas 150 liras, «en virtud del artículo 1.223 del Código civil».

La huelga de los empleados de la Compañía de agua y electricidad ha sido casi total, pero, por fortuna, aunque con retraso en algunos ca-

(4) De *Il Mattino* (Nápoles, 28 de febrero de 1967).

sos, han podido suministrarse los flúidos, igual que sucedió en la Compañía del gas, aunque esta última recomendó prudencia (5).

3. *Roma: Saragat reprueba clara y enérgicamente la huelga de los funcionarios judiciales italianos.*

Los altos funcionarios de la Administración de Justicia se han negado durante dos días al desempeño del ejercicio de sus funciones, porque no se les ha elevado su sueldo. Los Jueces de Instrucción y Abogados del Estado han amenazado también con la huelga, invocando la misma razón. El Gobierno ya ha advertido que el mal estado de las finanzas no permite satisfacer esta demanda. Estos juristas, para conseguir su deseo y en evitación de posteriores perjuicios, se han buscado el apoyo de Saragat. Saragat ha dicho que como Jefe de Estado está constituido en custodia de la Constitución y de la unidad nacional y que, por lo tanto, su actitud y sentir a este respecto se deberían comprender con toda claridad. Así abrió su discurso. Señaló que una huelga de los funcionarios de Justicia, aun considerada tan sólo desde el punto de vista jurídico, es «inadmisible», puesto que la Justicia cumple una misión «esencial» y no debe permanecer inactiva, ya que sus medidas afectan a la libertad y derechos fundamentales de los ciudadanos. A la Policía se le ha prohibido tomar parte en la huelga, ¿cómo puede, pues, la Justicia que se sirve de ella interrumpir su actividad? Con su amonestación el Presidente apuntó que la «crisis ético-política nos amenaza». El Parlamento, el Jefe del Estado, el Gobierno y la Justicia tendrían que dar buen ejemplo. La moral no puede separarse de la política y Saragat abriga el temor de que sin un remedio oportuno el orden democrático se conmueve en sus cimientos. El derecho a la huelga no es ilimitado, ya que ésta no se halla regulada por una ley, que falta en la Constitución. Sin duda, esto es una clara alusión a la caída de la Cuarta República francesa cuando su Presidente esperaba de los Prefectos, lugartenientes y las fuerzas de orden público el exacto cumplimiento del deber y cuando evocó las tareas de la defensa militar de la Patria (6).

V. SUECIA.

Radical y ejemplar modernización de Estocolmo.

Los urbanistas de todo el mundo, desde hace algún tiempo, tienen casi una meta única: la urbanización de la estrecha y envejecida capital sueca. En esta ciudad, de cerca de 800.000 habitantes, rodeada de agua, bosques y rocas, se proyecta la reforma más atrevida. La arteria principal de Estocolmo—la Kungsgatan—, centro del comercio y los negocios, será pronto una vía completamente libre para los peatones. El tránsito rodado circulará bajo tierra o por autopistas especiales. El aspecto que ofrecerá la ciudad después de su mejora puede deducirse del Hotörget-

(5) De *Il Tempo* (Roma, 24 de febrero de 1967).

(6) De *Neue Zürcher Zeitung* (Zurich, 23 de febrero de 1967).

Zentrum, ya construido. En las proximidades de la ya mencionada Kungsgatan se levantará una imponente zona de oficinas, comercios con cinco bloques de elevadas viviendas, mercados y tiendas, restaurantes y otras instalaciones de carácter público o estatal. Se ha pensado en un inteligente sistema de pasadizos para peatones, escaleras y pasos sobre la superficie y subterráneos. Ningún vehículo motorizado estorbará en esta zona el callejeo o paseo de los peatones. El transporte de grandes mercancías será expedido bajo tierra. Se proyecta también la erección de ciudades satélites en la periferia de la capital. Pero mientras que en otros países—como Inglaterra y Alemania Federal—sus ciudades satélites están aisladas con toda intención, los suecos en cambio las incluyen en la vía urbana, construyendo a este fin nuevos metros y líneas de autobuses que ofrecen a los habitantes de estos núcleos acudir a los centros de trabajo, culturales y de recreo, sin que necesiten invertir para su traslado más de veinticinco o treinta minutos (7).

VI. SUIZA.

Inauguración en Suiza de la Escuela de Policía.

En Neuenburg, y bajo los auspicios de los Gobiernos cantonales y del Consejero municipal de la mencionada ciudad, se ha llevado a cabo la fundación de la Escuela Suiza de Policía. El Inspector del Departamento de Justicia y Policía declaró que en una sociedad mecanizada es indispensable que la Policía tenga conocimientos de Derecho penal y civil, legislación de tráfico, decretos de Sanidad, Psicología y Administración. La profesión de policía no puede, por lo tanto, aprenderse en unos meses, sino que sus estudios deben comenzarse, como en otras profesiones, a los dieciséis-diecisiete años. A este fin, el Instituto Suizo de Policía se ha puesto en contacto con la Escuela de Comercio de Neuenburg para fundar una Escuela de Policía propiamente dicha. Se obtendrán diplomas válidos no sólo para la policía, sino también para otras profesiones, como Aduanas, Administración, servicios de Inspección de Bancos, etc.

Se tendrá sumo cuidado en respetar la autonomía de los Cantones, estando concebida esta Escuela de tal manera que es apta para servir a toda la Confederación cantonal.

Los cursos serán continuos y se ponen a disposición de todos los Cuerpos de Policía, tanto cantonales como municipales. Junto a la formación progresiva se darán también conocimientos básicos que hasta ahora se aprendían en la R. S. (Escuela de Reclutas) al hacer el servicio militar.

El Comandante de Zurich declaró que la Policía del mencionado Cantón podría reducir a nueve meses la duración del curso que es de un año. Ve también la posibilidad de elevar en las Escuelas la apariencia

(7) De *Mannheimer Morgen* (Mannheim, 11 de marzo de 1967).

policiaca, que depende de la Escuela de Reclutas de Policía, y que, en comparación con los grandes Municipios, dispone de escasos medios (8).

A M E R I C A

ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMÉRICA.

1. *Boston: Proyecto de urbanización de Fenway.*

Fenway, una fracción de Boston que asume la mayor parte de las actividades culturales de la ciudad, ocupa unas 205 hectáreas, y la densidad de sus instituciones dedicadas a la enseñanza, investigación y cultura queda manifiesta al comparar con tal superficie—de la que 46,5 hectáreas son parques y jardines—los 34 Institutos educativos, siete culturales y 17 médicos, que se apiñan en tal extensión. A iniciativa de estas instituciones, especialmente de las diversas iglesias, fue formado un plan de urbanización, teniendo en cuenta que en 1960 Fenway era una de las diez áreas que la *Boston Redevelopment Authority* recomendó estudiar para la aplicación de ayudas federales, y de que la *National Housing Act* concede subsidios federales a las ciudades, aplicables a ciertas mejoras en el campo de la enseñanza y de la medicina.

Así nació un proyecto «único» en el que la colaboración privada ha sido esencial y que costará unos 200 millones de dólares, de los que hasta ahora cabe situar en 12,9 millones a cubrir con las mencionadas ayudas federales. Está prevista la construcción de 4.000 apartamentos, mejora del Museo de Bellas Artes, de la Sociedad de Historia de Massachusetts, de la Universidad del Nord-Este (31.000 alumnos), la Escuela Médica de Harvard, etc. El proyecto aprobado por el Gobierno federal se espera sea aprobado por el Estado de Massachusetts en el plazo de un mes (9).

2. *Chicago: Plan de control del tráfico.*

La ciudad de Chicago ha terminado un proyecto, a ejecutar en cinco años, por valor de 20 millones de dólares, para hacer de East Chicago «la ciudad número uno de la Nación por su sistema de tráfico». Está prevista la rápida absorción de los costos del proyecto, la construcción de cuatro estaciones de lucha contra incendios, la mejora de la iluminación viaria hasta cánones urbanísticamente concretados por la Comisión de Obras Públicas, los naturales pasos elevados y separación de circulación de peatones y automóviles y la creación de una autoridad de tráfico dentro del Gobierno de la ciudad para negociar con la industria local las tasas de transporte. El proyecto está pendiente de la aprobación por el Consejo de la ciudad (10).

(8) De *Tages-Anzeiger* (Zurich, 21 de febrero de 1967).

(9) De *The Christian Science Monitor* (Boston, Massachusetts, 27 de febrero de 1967).

(10) De *Chicago Sunday Tribune* (Chicago, 15 de enero de 1967).