

B) INFORMACION NACIONAL Y EXTRANJERA

a) España:

LA ACTUALIDAD LOCAL A TRAVES DE LA PRENSA

I. HOMENAJE AL MINISTRO DE LA GOBERNACIÓN.

En su reciente visita a Murcia, el Ministro de la Gobernación, don Camilo Alonso Vega, ha inaugurado varias instalaciones en el Hospital provincial, así como el nuevo Palacio provincial. En el salón de sesiones de éste, le fué impuesta al Ministro la Medalla de Oro de la Provincia, ante todas las autoridades provinciales, la Corporación en pleno y los Alcaldes de los cuarenta y dos Ayuntamientos de Murcia (1).

II. ACTIVIDADES DEL DIRECTOR GENERAL DE ADMINISTRACIÓN LOCAL.

El 4 de abril, don José Luis Moris Marrodán se trasladó a Cáceres, donde, en la Cátedra Pío XII de los Hombres de Acción Católica, pronunció una interesante conferencia sobre el tema «Las normas de la convivencia social». Acto seguido, recibió a los Alcaldes de la Provincia, para cambiar impresiones sobre los asuntos de los distintos Ayuntamientos (2).

Días después, el señor Moris visitó Martos, su ciudad natal, donde en un sencillo y emotivo acto le fué ofrendado el título de hijo predilecto, distinción que el Director General de Administración Local agradeció con sentidas palabras (3).

III. URBANISMO.

Los inconvenientes de las aglomeraciones urbanas se ponen de manifiesto desde los más dispares puntos de vista. El Marqués de Lozoya alza la voz en defensa de los jardines particulares, que están en trance de extermínio a causa de la creciente densidad de las ciudades: «En el labe-

(1) *Don Camilo Alonso Vega, Medalla de Oro de la Provincia murciana*, en «La Vanguardia» (Barcelona, 25 abril 1962).

(2) *El miércoles, sesión extraordinaria en la Cátedra Pío XII*, en «Cáceres» (Cáceres, 2 abril 1962), y *El ilustrísimo señor Director General de Administración Local, llegará hoy a nuestra ciudad*, en «Extremadura» (Cáceres, 4 abril 1962).

(3) *El Director General de Administración Local, entusiásticamente recibido en Martos*, en «Jaén» (Jaén, 26 abril 1962).

rinto de las estrechas rúas medievales—dice—, los jardines eran un regalo para los vecinos; ampliaban el ambiente e interrumpían con una nota alegre la masa del apiñado caserío. Pero aquellos recintos, sin valor antaño, hoy se venden a precios inverosímiles, que excitan la codicia de los propietarios. Parece que los Municipios debieran premiar de alguna manera a los abnegados caseros, que sacrifican el lucro a un goce que es, al cabo, goce para todos. Por el contrario, yo sé de algún Ayuntamiento de Castilla que grava los jardines como *solares edificables*. No cabe más eficaz estímulo para su destrucción» (4).

Pero si se contempla el problema de las aglomeraciones desde el punto de vista de una posible hecatombe nuclear, entonces sí que la desconcentración urbana adquiere caracteres de imperiosa necesidad. Sobre este punto, dice el Jefe del Centro de Estudios de la Dirección General de Protección Civil: «Hoy, que desde el punto de vista funcional, estético, sanitario y social, sin la presencia del peligro nuclear, ya se rechazaba la disposición existente de poblaciones organizadas en círculos concéntricos, apretados, de mayor importancia en el centro y de menor importancia en la periferia o suburbio, la existencia del peligro de la bomba atómica, da la patada al banco de la indecisión e impone, con carácter de urgencia, la adopción de una disposición especial para un gran núcleo de población, dándole la forma que pudiéramos llamar de archipiélago urbano, constituido por una serie de islotes o ciudades satélites» (5).

Vamos, ahora, a hacer un resumen de la actividad urbanística en las distintas ciudades españolas.

El problema más grave que tiene planteado Madrid, es el de su desmesurado crecimiento, y, para resolverlo, se proyectan cuatro polígonos de descongestión en Guadalajara, Alcázar de San Juan, Aranda de Duero y Manzanares. Hace algo más de un año fueron fallados dos concursos de proyectos para el polígono de descongestión de Guadalajara, y ahora le ha tocado el turno al polígono de Alcázar de San Juan, habiendo sido adjudicado el primer premio del concurso de proyectos a los arquitectos Julio García Lanza, Valentín Rodríguez Gómez y Alfonso Soldevilla (6). Sin embargo, estos cuatro polígonos no podrán absorber más allá de doscientos mil habitantes, cuando el excedente de población en Madrid se cifra en un millón de almas. Por esta causa, el Plan General de Ordenación Urbana y Comarcal de Madrid prevé otra zona de descongestión entre Toledo y Aranjuez, ya que el Valle del Tajo, con agua abundante, buenas comunicaciones y topografía favorable, ofrece las condi-

(4) MARQUÉS DE LOZOYA: *El drama de los jardines urbanos*, en «El Comercio» (Gijón, 25 marzo 1962).

(5) Alfredo BELLOD GÓMEZ: *Urbanismo y protección civil*, en «La Voz de Castilla» (Burgos, 7 abril 1962), «Información» (Alicante, 20 abril 1962) y «Sevilla» (Sevilla, 2 mayo 1962).

(6) *Alcázar de San Juan, antesala de Madrid*, en «El Español» (Madrid, 21 abril 1962).

ciones deseables para desviar hacia ella la industria que de Madrid será desplazada por no encontrar lugar (7).

Otro candente problema de Madrid, es el de su reforma interior, cuya solución—como ha dicho el Conde de Mayalde—exige un presupuesto extraordinario de 1.500 millones de pesetas (8). El ingeniero municipal José Paz Maroto propugna acometer la reforma interior aprovechando el subsuelo, aunque este tipo de urbanismo no sea menos costoso que el de superficie. Sobre este tema dice un diario barcelonés: «Si la especulación y los intereses del suelo constituyen un obstáculo casi insuperable para los intentos más o menos modestos de reforma interior, hay que buscar nuevos cauces para la apertura de vías. Estos cauces no pueden ser otros que los del urbanismo subterráneo» (9).

En Segovia, se hallan muy avanzadas las obras de la denominada «Plaza Oriental del Acueducto», que permitirá una desconocida perspectiva de esta famosa construcción (10). Además, en la misma ciudad, se proyectan tres polígonos: uno de reforma interior en el barrio de San Millán, otro residencial en la zona de Las Lastras y otro industrial cerca de la carretera de San Rafael (11). También en Cuenca se proyectan tres polígonos: uno industrial y los urbanos de San Antonio y Moralejos (12).

En Burgos, se están dando los primeros pasos para confeccionar un plan que habrá de cambiar por completo la fisonomía de la Provincia. La gente emigra en masa y la Diputación trata de averiguar las causas y poner los remedios. Esto es el «Plan Burgos», y para su confección «la Diputación Provincial convocará un concurso para adjudicar a una empresa solvente y capacitada los estudios de la infraestructura que servirá de base al fin primordial que se propone: el fomento y transformación económico-social de Burgos, a cuyo objeto se darán las máximas facilidades a la iniciativa privada» (13).

En La Coruña, se ha reunido el Consejo Económico Sindical, cuyo organismo, entre otros temas de interés para la Provincia, ha estudiado el problema de la dispersión urbana, propugnando ciertas medidas, tales como la elevación de plantas en los edificios ya construídos en las principales ciudades y, en el ámbito rural, la creación de núcleos de un míni-

(7) *Para descongestionar Madrid*, en «ABC» (Madrid, 5 abril 1962).

(8) *La reforma interior y la urbanización de la capital exigen un presupuesto extraordinario de 1.500 millones de pesetas*, en «ABC» (Madrid, 7 abril 1962).

(9) AGUINAGA: *Otro Urbanismo*, en «La Vanguardia» (Barcelona, 21 marzo 1962).

(10) Pablo MARTÍN CANTALEJO: *Nueva y desconocida perspectiva del Acueducto de Segovia*, en «Ya» (Madrid, 16 febrero 1962).

(11) Pablo MARTÍN CANTALEJO: *La urbanización de Segovia y sus problemas*, en «La Vanguardia» (Barcelona, 19 enero 1962).

(12) *El Director General de Urbanismo visitó ayer los polígonos urbanos de San Antonio y Moralejos*, en «Ofensiva» (Cuenca, 16 marzo 1962).

(13) Felipe FUENTE: *El Plan Burgos pretende la transformación económico-social de toda la Provincia*, en «Madrid» (Madrid, 31 enero 1962).

mo de 2.500 habitantes en cada Municipio. «De este modo—dice la referencia de Prensa—se dará una nueva estructuración a los Ayuntamientos de la Provincia, para que puedan contar a la vez con los servicios municipalizados necesarios, en cuanto a urbanización se refiere. Este apartado del informe viene a demostrar cuan precisa es en nuestra Provincia, como en toda Galicia, la concentración urbana, al igual que se está haciendo con la de las fincas rústicas» (14).

En Santiago, el Ayuntamiento ha aprobado el Plan General de Ordenación Urbana (15); en San Sebastián, la Comisión de Urbanismo, con asistencia del Director General de Urbanismo, ha aprobado las bases esenciales para la futura confección del Plan General de la Ciudad (16), y en Castellón, ha quedado terminado el Plan General de Ordenación Urbana que prevé una futura población de 150.000 habitantes, calculada al ritmo de crecimiento que viene experimentando Castellón, y la posibilidad de absorber otros 300.000, en el caso de que se utilizara como zona de descongestión de Barcelona (17). Por lo que se refiere a Murcia, el Ministerio de la Vivienda ha aprobado el Plan Comarcal de Ordenación de la Huerta, que supone una gran mejora de las actuales condiciones de la huerta, con la modernización de los caminos, la urbanización de los núcleos rurales y el perfeccionamiento del sistema general de regadíos (18).

No faltan tampoco Ayuntamientos que acometen la construcción de verdaderas ciudades. Este es el caso de Pamplona, que proyecta el polígono industrial de Landaben con el apoyo de la Gerencia de Urbanización (19), y el de Tarazona, que lleva a buen ritmo las obras de urbanización de la ciudad-montaña del Moncayo (20).

En Barcelona, se desarrolla una gran actividad urbanística de ámbito provincial. Santiago Cruyilles, que ha sido hasta hace poco Teniente de Alcalde de la Ciudad Condal, dice lo siguiente: «El crecimiento de la población es más importante en la comarca que en la propia Barcelona ciudad, creo que en un porcentaje de más del doble. Por ello, todo lo

(14) *Se preconiza la creación de cinco polígonos industriales en la Provincia de La Coruña*, en «El Ideal Gallego» (La Coruña, 8 marzo 1962).

(15) *El Plan General de Ordenación Urbana, aprobado en principio por la Corporación municipal*, en «El Correo Gallego» (Santiago, 10 febrero 1962).

(16) *El Director General de Urbanismo estudia, con los técnicos municipales, el Plan General de la Ciudad*, en «Unidad» (San Sebastián, 16 febrero 1962).

(17) *El Plan General de Ordenación Urbana de Castellón y su término*, en «Levante» (Valencia, 10 febrero 1962), y *Plan de Ordenación Urbana para Castellón*, en «Afán» (Madrid, 16 febrero 1962).

(18) Andrés BOLARÍN: *La ordenación de la huerta murciana elevará el nivel de vida de varias comarcas*, en «ABC» (Madrid, 22 febrero 1962).

(19) M. A. ARBIZU: *Landaben, zona industrial de Pamplona*, en «Arriba España» (Pamplona, 5 abril 1962).

(20) *Doce millones de pesetas destinará Tarazona a la ciudad-montaña del Moncayo*, en «Amanecer» (Zaragoza, 1 mayo 1962).

que no sea descongestionar sobre la comarca no es descongestionar» (21). Por eso, el planteamiento a escala municipal o comarcal queda estrecho, y hay que ir a un plan de ámbito superior, o sea, provincial. El Plan General de Ordenación de la Provincia de Barcelona, una vez confeccionado, ha sido informado favorablemente por el Consejo Provincial de Arquitectura, Urbanismo y Vivienda y remitido, para su definitiva sanción, al Consejo Nacional de Urbanismo. Con este plan—dice la referencia de Prensa—se trata de «recuperar el equilibrio que perdió el poblamiento provincial, definiendo al respecto las zonas más convenientes al desarrollo industrial o humano» (22).

IV. ARQUITECTURA.

Bajo el título «Treinta años de Arquitectura española», se ha celebrado en Munich una interesante exposición, con cuyo motivo «ABC» recuerda esta frase del arquitecto italiano Gio Ponti: «Vamos hacia el momento español de la arquitectura», y esta otra de Luwwig van der Rohe: «España tiene en sus manos el futuro de la arquitectura universal en los próximos quince años» (23). «Solidaridad Nacional», por su parte, afirma: «Lo cierto es que con la conciencia tranquila podemos asegurar que nada hemos visto en Munich semejante a la iglesia dominicana de Fisac. Y ese pueblo de constructores sabe apreciar la calidad» (24).

También es interesante reseñar la inauguración en Barcelona de la nueva sede del Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña y Baleares (25). Lo más sobresaliente del edificio son los paneles ornamentados con dibujos de Picasso, que no todos han tomado en serio. Sobre tales dibujos, dice un diario local: «Muchos barceloneses apegados a la tradición, acostumbrados a respetar la historia se van a irritar ante los dibujos un tanto infantiles de Picasso. Pero les advertimos que, cuando manifiesten disconformidad, lo hagan en voz baja porque los *entendidos*, los supergenios no están dispuestos a negar valía a las elucubraciones picassianas» (26). Y un periódico madrileño comenta: «Las opiniones del público que se había congregado allí fueron tan diversas como dispares. La tónica común era la de tomadura de pelo...» (27).

(21) Juan SEGURA PALOMARES: *Santiago Cruyllles: Una Barcelona más perfecta, es más grande; una Barcelona más extensa, no es más grande*, en «La Prensa» (Barcelona, 24 marzo 1962).

(22) *Reunión del Consejo Provincial de Arquitectura, Urbanismo y Vivienda*, en «El Correo Catalán» y «Noticiero Universal» (Barcelona, 17 marzo 1962).

(23) *Triunfos de la Arquitectura española*, en «ABC» (Madrid, 31 marzo 1962).

(24) Francisco EQUIAPRAY: *Arquitectura española en Munich*, en «Solidaridad Nacional» (Barcelona, 18 marzo 1962).

(25) *Bendición e inauguración de la nueva sede del Colegio de Arquitectos*, en «La Vanguardia» (Barcelona, 1 mayo 1962).

(26) IRUROZQUI: *El nuevo edificio del Colegio de Arquitectos será inaugurado mañana*, en «La Prensa» (Barcelona, 28 abril 1962).

(27) J. A. GALLART: *El mural de Picasso*, en «Dígame» (Madrid, 8 mayo 1962).

V. VIVIENDA.

Es cierto que hay ciudades españolas en las que no ha surgido el chabolismo; por ejemplo, San Sebastián, que ha seguido una política tan acertada que ha eludido una de las cuestiones que más agobian a otras ciudades, por cuya circunstancia un cronista donostiarra propone que «se dedique un homenaje al competente regidor, o modesto funcionario, que impidió la instalación de la primera chabola que se pretendió construir en San Sebastián» (28).

Pero también es cierto que la emigración del campo a las ciudades ha creado en la mayoría de éstas un tremendo problema de vivienda: desde Madrid, donde, según las estadísticas llevadas a cabo en 1961, el número de chabolas, cuevas y fortines alcanzaba la cifra de 28.284 (29), hasta Gijón, donde todavía existen 870 chabolas, situación que trata de resolver el Alcalde construyendo casas de renta simbólica (30).

Pues bien, dada la gran amplitud del problema, se cuestiona sobre la actividad que deben desarrollar los Ayuntamientos para tratar de amiorarlo. No hay duda de que deben ejercer la policía de la vivienda y de que deben fomentar la construcción, pero, ¿deben también construir directamente viviendas? Sobre este tema el Padre Guix ha publicado un interesantísimo artículo donde dice: «Hemos de reconocer que la actividad de las Corporaciones municipales, en lo que se refiere a la directa actividad constructiva de viviendas, ha sido mucho menor y, concretamente en algunos casos, no habrá llegado ni al 10 por 100 del total de viviendas construídas. Tal vez haya influído en ello la carencia de medios financieros, crónica en tantas Entidades locales después de las funestas desamortizaciones del siglo pasado. Pero también un equivocado o limitado concepto de su misión y el fácil comodismo de esperar que fuera el Estado quien resolviera el problema, sin tener en cuenta que existen medios legales que posibilitan la construcción, al alcance de las Entidades locales» (31).

Para demostrar que esos medios legales existen realmente, ahí está el caso del Ayuntamiento de Vitoria, que ha creado la Sociedad Anónima «Viviendas Municipales de Vitoria» con el propósito de construir viviendas de renta limitada para destinarlas a las personas que, bien por sí o bien por conducto de sus Empresas o Mutualidades, concurriesen a

(28) Francisco ERVITI: *El problema del chabolismo*, en «El Economista» (Madrid, 24 febrero 1962).

(29) *Exposición de realizaciones del Ministerio de la Vivienda*, en «Madrid» (Madrid, 11 abril 1962).

(30) Don Ignacio Bertrand hizo una clara exposición pública de los problemas más graves de Gijón, en «El Comercio» (Gijón, 5 abril 1962).

(31) J. M. GUIX, Pbro: *La familia, el Municipio y la vivienda*, en «Noticiero Universal» (Barcelona, 19 febrero 1962).

las suscripciones de obligaciones que dicha Sociedad se proponía emitir (32).

Otra experiencia interesante ha tenido lugar en Mojácar (Almería), donde toda la población se ha constituido en Sociedad Anónima, con el objeto exclusivo de reconstruir la ciudad. Las inversiones individuales de los vecinos a la Sociedad varían desde 10 pesetas hasta 10.000 pesetas (33).

VI. LAS BANDAS MUNICIPALES.

La importancia de las Bandas municipales deriva de que en nuestro país existen más de dos mil agrupaciones de esta índole, que son como la piedra angular sobre la cual descansan la solemnidad y brillantez de las fiestas en muchas localidades pequeñas. Sin embargo, de estas dos mil agrupaciones civiles, sólo 405 nombres figuran inscritos como directores en el censo del Colegio Oficial de Directores de Bandas de Música, cuerpo creado en 1932, dependiente de la Dirección General de Administración Local.

«Para llegar a dirigir una Banda—dice un periódico madrileño—son muchos los escalones que es preciso subir dificultosamente desde que el hombre se inició musicalmente, quizá en la apartada soledad de un pueblo, merced al aprendizaje del solfeo con un maestro, hasta el ingreso en el escalafón para ir superando grados desde las 12.000 pesetas anuales, que corresponden al de séptima clase, hasta las 36.000 fijadas para los que, como Madrid, Barcelona y Valencia, corresponden a la clase especial, sueldos no equiparados, sin embargo, a otros funcionarios de cuerpos semejantes en la Administración local» (34).

VII. TEMAS MADRILEÑOS.

1. *La historia de la Villa.*

La historia de Madrid es un venero de inspiración, incluso para escritores de nota. Tomás Borrás discurre sobre la fecha en que se fijó la capitalidad en la Villa y Corte, y afirma que en 1558 Felipe II ya había decidido trasladar a ella su sede (35). Arturo Perera y Prats recoge la chispa popular en una conferencia sobre «Historia de Madrid en

(32) *Viviendas municipales de Vitoria*, en «Afán» (Madrid, 6 abril 1962).

(33) *Mojácar será reconstruido por sus mismos vecinos*, en «Arriba» (Madrid, 25 marzo 1962).

(34) Obdulio GÓMEZ: *Más de dos mil Bandas de Música civiles existen en España*, en «Hoja del Lunes» (Madrid, 26 febrero 1962).

(35) Tomás BORRÁS: *¿Desde cuándo es Madrid capital de España?*, en «Ya» (Madrid, 28 marzo 1962).

coplas y pasquines» (36). Y Mariano Sánchez de Palacios nos da su interpretación sentimental de la Plaza de Oriente, con la pequeña historia de este recinto (37).

2. *El Régimen especial.*

El Pleno municipal ha estudiado el texto de la futura Carta de Madrid elaborado por la Dirección General de Administración Local, y ha propuesto numerosas enmiendas. «En relación con los Delegados de servicios—dice «Ya»—, se propone sustituirlos por Concejales delegados, que asumirían en lo fundamental las atribuciones y facultades de aquéllos. Se razona esta sustitución con el criterio de que parece imposible que pueda conferir el Alcalde libremente la participación en los órganos de gobierno y administración del Municipio a personas que están fuera de toda línea representativa, quedando convertidos los Delegados de servicios en unos funcionarios del más alto grado, a los que, sin embargo, no se les exige ninguna condición o capacitación especial, y que, por otra parte, quedarían prácticamente antepuestos al propio Secretario general del Ayuntamiento» (38).

3. *Las obras municipales.*

Pronto será puesto en servicio el acceso a Madrid por el Sur, es decir, los primeros kilómetros de la carretera a Cádiz (39). No va tan adelantada la construcción del nuevo viaducto de Ventas. Este proyecto, que se está terminando, consiste en elevar la rasante de la calle de Alcalá, en la vaguada actual del arroyo Abroñigal (40).

Se preocupa, además, la Prensa del barrio de Argüelles, propugnando la necesidad de aprovechar el derribo del cuartel de Conde Duque para establecer un enlace entre la calle de la Princesa y los Bulevares, lo que permitiría una comunicación casi directa con Cuatro Caminos a través de Vallehermoso. Respecto de la calle de Isaac Peral, se defiende la idea de su prolongación hasta la misma calle de la Princesa, tomando contacto con ella junto al monumento al «Plus Ultra» (41).

(36) J. R. ALFARO: *Historia de Madrid en coplas y pasquines*, por el Doctor Perera y Prats, en «Informaciones» (Madrid, 22 marzo 1962).

(37) Mariano SÁNCHEZ DE PALACIOS: *Romance de la Plaza de Oriente*, en «Informaciones» (Madrid, 20 marzo 1962).

(38) *El Ayuntamiento propone sustituir los Delegados de servicios por Concejales de servicios*, en «Ya» (Madrid, 9 marzo 1962).

(39) *Pronto entrará en servicio el acceso a Madrid por la carretera de Andalucía*, en «Ya» (Madrid, 25 febrero 1962).

(40) *En un año estará construido el nuevo viaducto de Ventas*, en «Madrid» (Madrid, 4 abril 1962).

(41) *El enlace Princesa-Bulevares y la calle de Isaac Peral debe ser prolongado hasta la calle de la Princesa*, en «Ya» (Madrid, 18 febrero 1962).

También se habla de que el Ayuntamiento va a decidirse a construir el proyectado parque zoológico de la Casa de Campo, y de que funcionará en régimen de empresa municipalizada, como la Empresa Municipal de Transportes (42).

4. *El Servicio de Urgencias Médico-Quirúrgicas.*

Por Orden del Ministerio de la Gobernación de 14 de abril del corriente año, ha sido creado este Servicio—que por el momento no funciona más que en Madrid y su Provincia—con la finalidad de atender a los casos especiales que se planteen con motivo de accidentes o procesos médico-quirúrgicos agudos, y respecto de él dice el Jefe Provincial de Sanidad, don José Fernández Turégano: «El Servicio de Urgencias no interfiere para nada la habitual función de los servicios del seguro obligatorio y el libre y de los particulares, puesto que se crea para atender casos agudos, realmente extraordinarios y accidentales que requieran una asistencia de máxima urgencia. Atenderá, pues, la caída o el atropello grave, la perforación de estómago, el vómito de sangre y, en definitiva, todo aquello que, a juicio del servicio permanente constituido por médicos de guardia constante, requiera la asistencia rápida y sin demora» (43).

VIII. LAS PROVINCIAS ESPAÑOLAS EN LA PRENSA.

1. *Barcelona.*

La gran fama adquirida por el Barrio Gótico ha llevado a los entendidos a señalar en Barcelona otras dos zonas de interés artístico: la barroca y la neoclásica, aunque estas denominaciones sean más o menos aproximadas, porque en todos estos barrios los estilos se manifiestan muy entremezclados (44). También se dedican los historiadores a estudiar los problemas heráldicos que plantea el escudo de la ciudad, tratando de determinar la auténtica configuración del conocido emblema, que data de 1289 (45).

Sin que pretendamos quitar importancia a estos temas histórico-artísticos, es evidente que tienen una mayor actualidad los problemas de tráfico y transportes. En unas declaraciones hechas a «La Vanguardia»,

(42) *Se va a construir el parque zoológico de la Casa de Campo*, en «Ya» (Madrid, 3 marzo 1962).

(43) *El nuevo Servicio de Urgencias Médico-Quirúrgicas*, en «ABC» (Madrid, 11 mayo 1962).

(44) SEMPRONIO: *Jugando a barrios*, en «Diario de Barcelona» (Barcelona, 14 marzo 1962).

(45) Pedro VOLTES: *En busca de la exacta configuración del escudo de Barcelona*, en «La Vanguardia» (Barcelona, 18 marzo 1962).

dice don Miguel Cabré, Concejal del Ayuntamiento de Barcelona, presidente de la Ponencia de Ordenación del Transporte y de Tráfico, que, para llegar a la mejora del tráfico dinámico, la Ponencia tiene en estudio dos líneas de actuación: una referente a la realización de obras de importancia que afectan al aspecto urbano de muchas calles y plazas, entre otras, la reforma de todo el cinturón de ronda del casco antiguo, y otra línea de actuación para establecer una normativa mediante disposiciones tendentes a aumentar la fluidez del tráfico (46).

La necesidad de acelerar el tráfico ha llevado a la aprobación del plan especial de la prolongación de la Avenida Meridiana, cuyo ramal inferior permitirá velocidades de más de cien kilómetros por hora. Sin embargo, este proyecto ha suscitado enconadas controversias: «El plan de prolongación de la Avenida Meridiana—dice «Solidaridad Nacional»—ha producido consternación en la populosa barriada trabajadora de San Andrés. Cuatro calles van a desaparecer; 250.000 metros cuadrados de terreno, que podían dedicarse a construir bloques de viviendas y a crear espacios verdes, serán arrebatados a los vecinos y entregados a la Renfe; doce mil obreros, que recorrían 200 metros para acudir a sus trabajos, tendrán que dar un rodeo de dos kilómetros. Y el acceso este de Barcelona estará situado junto a un taller de reparación y desguace de locomotoras, coronado por un penacho de humos y cenizas. He aquí el futuro con que se amenaza a San Andrés y a Barcelona» (47).

Respecto de los transportes colectivos de superficie, don Pablo Roig, Teniente de Alcalde presidente de «Tranvías de Barcelona, S. A.», ha dicho: «Para hacer frente a las cuantiosas inversiones necesarias, no hay sino dos caminos: uno consiste en obtener los fondos necesarios mediante una tarifación suficiente que cubra los gastos de explotación y de renovación; otro, en contar con una previsión anual suficientemente subvencionada por la Administración» (48). Mas, como ambos caminos entrañan serias dificultades, quizá sea el «Metro» la solución de las comunicaciones urbanas. «El subterráneo—dice «El Correo Catalán»—es para la superficie una gran descongestión, además de ser el medio más rápido y seguro de cuantos existen hasta hoy. Por ello, aunque las obras resulten costosas, la ampliación del «Metro» debe llevarse a cabo. A la generación de hace treinta años hay que agradecer la obra realizada, que nosotros sólo hemos sabido ampliar en muy pequeña escala» (49).

(46) J. PEDRET MUNTAÑOLA: *Planes municipales de mejora para la ordenación del tráfico de la ciudad*, en «La Vanguardia» (Barcelona, 27 febrero 1962).

(47) Darío VIDAL: *La Avenida Meridiana, un peligro para San Andrés*, en «Solidaridad Nacional» (Barcelona, 17 febrero 1962).

(48) *La ciudad y el transporte*, en «La Vanguardia» (Barcelona, 27 abril 1962).

(49) *El «Metro», gran solución del transporte urbano*, en «El Correo Catalán» (Barcelona, 18 marzo 1962).

2. Valencia.

Para evitar que se repitan los tristes sucesos que tuvieron lugar en Valencia en la noche del 13 al 14 de octubre de 1957, por Ley de 23 de diciembre de 1961, fué aprobado el «Plan Sur», llamado así porque trata de evitar nuevas inundaciones sacando el cauce del Turia de la ciudad y desviándolo por el sur de ella. El Plan comprende obras hidráulicas, carreteras, ferrocarriles y obras de urbanización, proyectándose, entre estas últimas, la conversión del antiguo cauce en una autopista de 27 metros de ancho que ha de unir directamente el puerto con el aeródromo. El costo de estas obras se calcula en 2.000 millones de pesetas, de los cuales aportará el Estado 1.500, los Ayuntamientos integrantes de la Corporación administrativa del Gran Valencia 400, y la Diputación 100.

Sin embargo, para que los Ayuntamientos puedan hacer frente a esta obligación, se les autoriza para establecer nuevos recursos extraordinarios. De estos recursos, unos pueden establecerse por todos los Ayuntamientos de la Corporación del Gran Valencia, mientras que otros son exclusivos del Ayuntamiento de la capital. Con motivo de haber aprobado el Ayuntamiento de Valencia las Ordenanzas de las nuevas exacciones, un diario local hace el siguiente comentario: «La índole de la materia excluye las efusiones retóricas y pide paso a la fría y concluyente elocuencia de los números. Y los números han hablado ya, mostrando de un modo incontrovertible dos verdades, dos hechos: la limitada aportación de la ciudad a una extraordinaria empresa urbana, frente a la generosa aportación estatal, y la meticulosa obra de fragmentación de los gravámenes extraordinarios para que pesen, según las diversas posibilidades, sobre todos los sectores de la población que, a su vez, se beneficiará no sólo de la pingüe subvención estatal, sino también, y al mismo tiempo, de las numerosas obras que el Estado realiza o planea en la misma ciudad, subsidiarias o no de la desviación del río» (50).

3. Málaga.

Todos los encantos de la Costa del Sol han sido expuestos por el Director General de Administración Local, don José Luis Moris Marrodán, en una interesante conferencia que, bajo el tema de «La Costa del Sol, nuevo centro de turismo», ha pronunciado en la Casa de Málaga en Madrid con motivo del XXV aniversario de la liberación de la capital andaluza por las tropas nacionales (51). Pero no toda la Provincia es como la Costa del Sol: «La franja costera malagueña—dice «ABC»—se ha transformado en un paraíso. Como Florida, como la Costa Azul fran-

(50) *El Pleno municipal aprueba las exacciones especiales para el «Plan Sur», en «Las Provincias» (Valencia, 13 enero 1962).*

(51) *Conferencia del Director General de Administración Local, en «Córdoba» (Córdoba, 7 febrero 1962).*

cesa, como la zona de Los Angeles, en California. Pero el resto de la Provincia continúa desolada, calcinada, sedienta, mísera» (52). Y aún refiriéndonos a la Costa del Sol, que tiene indudables atractivos para los visitantes, Málaga no ha sabido sacar todo el partido posible a sus riquezas de paisaje y clima, como observa Luis Fernández Fúster en un documentado trabajo sobre las preferencias turísticas durante el año 1960 (53).

Estas circunstancias han inducido al Gobierno a aprobar el Plan de desarrollo económico-social de la Provincia de Málaga, que se distribuye en los apartados siguientes: regadíos, carreteras, repoblación forestal, puerto, abastecimiento de agua e industria (54).

Según se pone de manifiesto en el Plan, la situación de la economía malagueña se caracteriza por cuatro factores fundamentales: a) Bajo nivel de renta media por habitante (el 63 por 100 de la media nacional); b) Estructura absoluta y peligrosamente distorsionada, con un predominio excesivo del sector servicios; c) Existencia de un volumen de paro muy importante, y d) Escaso desarrollo social motivado en su mayor parte por una mala distribución de las rentas (55). Se trata, pues, de modificar fundamentalmente la situación actual. «El Plan Málaga—dice un periódico local—es una concepción ambiciosa. Será como la revalorización total de nuestra Provincia, en todas sus variantes: la agrícola, la industrial y la turística» (56). Y un diario madrileño dice: «Málaga es, desde unos años a esta parte, uno de los puntos de España que mayor fama han adquirido en el mundo. El turismo internacional la ha distinguido con su concurrencia, cada día más numerosa. Málaga, como tantos otros lugares de España, no podía quedarse, sin embargo, adormecida en lo pintoresco. La potenciación de sus recursos naturales y de sus posibilidades en el orden económico es, por encima de cualquier otra cosa, la tarea que, por la propia voluntad de los malagueños, se ha señalado a esta Provincia desde los altos niveles del Estado» (57).

Conviene, sobre todo, recalcar la trascendencia del Plan en el orden social: «Desde el punto de vista social—dice «Arriba»—no cabe negar que el aspecto más importante de la puesta en marcha del Plan Málaga es la creación de 20.000 nuevos puestos de trabajo. Por supuesto que

(52) *La hora de Málaga*, en «ABC» (Madrid, 1 febrero 1962).

(53) *El litoral vasco es la zona española que más turistas recibe*, en «El Alcázar» (Madrid, 22 septiembre 1961).

(54) *Cuatro mil trescientos ochenta y tres millones de pesetas importan las inversiones del Plan Málaga que será realizado en seis años*, en «Sur» (Málaga, 2 diciembre 1961).

(55) *Vía libre al Plan de desarrollo económico-social de la Provincia de Málaga*, en «Cotas» (Madrid, 15 diciembre 1961).

(56) *El Plan Málaga*, en «Hoja del Lunes» (Málaga, 4 diciembre 1961).

(57) *Plan de desarrollo de la Provincia de Málaga*, en «Arriba» (Madrid, 30 enero 1962).

éstos serán temporales, ya que estarán supeditados a la conclusión de las obras; pero como quiera que el Plan tiene previsto inicialmente un período de duración mínimo de seis años, durante este tiempo, por lo menos, el índice laboral se habrá elevado extraordinariamente en la Provincia» (58).

C. M. T.

b) Extranjero:

ESTADOS UNIDOS. COMPENSACION POR EL RUIDO DE LOS AVIONES EN LAS PROXIMIDADES DE LAS PISTAS DE ATERRIZAJE

La decisión tomada por el Tribunal Supremo de la Nación fallando en favor de un vecino de Allegheny County que pedía compensación por el ruido que producían los aviones cerca del aeropuerto de Pittsburgh, ha abierto el camino a los millares de demandas que se están presentando en los Juzgados de todo el país. Según la opinión de muchos, esta decisión tomada puede producir una ola sin precedentes de demandas y como consecuencia, una carga económica en los aeropuertos públicos que difícilmente podrán soportar. Sólo en Nueva York han sido presentadas más de trescientas demandas contra el aeropuerto de Idlewild.

PREMIOS A LA MEJOR URBANIZACION

El Instituto Americano de Urbanistas ha publicado la convocatoria correspondiente a 1962 con objeto de premiar a las ciudades, zonas metropolitanas y Condados que hayan destacado en la urbanización de sus territorios respectivos. Habrá un premio para las poblaciones hasta habitantes 50.000, otro para las comprendidas entre los 50.000 y 500.000 y otro para las que pasen del medio millón.

AUMENTA EL NUMERO DE EMPLEADOS MUNICIPALES

El número de empleados municipales aumenta de año en año, según puede verse en las estadísticas del Ministerio del Trabajo. Los empleados municipales sumaban 4.825.000 en 1961 comparados con 3.511.200 en 1955. Los sueldos de estos empleados ascendían a dos billones de dólares en septiembre, mientras que en 1955 la cantidad ascendía a 995 millones de dólares por mes.

(58) *Cerca de cinco mil millones serán invertidos en el Plan Málaga*, en «Arriba» (Madrid, 30 enero 1962).

AYUDA FEDERAL PARA SOLUCIONAR LOS PROBLEMAS DE TRANSPORTE

Se está considerando en el Congreso de la Nación un programa de ayuda federal para solucionar los problemas de transporte de los Estados y Municipios con un importe de 1,75 billones de dólares. La idea de presentar este Proyecto de Ley al Congreso se debe a la resolución tomada en la Conferencia de Alcaldes recientemente desarrollada. La Ley propone la concesión de créditos federales por un importe de 250 millones anuales y durante cinco años destinados a las instalaciones de los diferentes sistemas de transporte. También propone la concesión de préstamos por un valor de 100 millones de dólares al año, para el material ferroviario. Otros créditos están destinados a compensar a las familias desplazadas con motivo de la puesta en marcha de algún proyecto.

PROGRAMA PARA LA SEGURIDAD DE LOS PEATONES

Desde que se creó el Departamento de Tráfico de la ciudad de Nueva York en 1950, se inició una serie de campañas con objeto de reducir el número de atropellos en la ciudad. Para lograrlo se estudió y mejoró el sistema de circulación existente, se desarrolló un programa para adiestrar al peatón en la forma de circular con prudencia. Gracias a este adiestramiento, los atropellos quedaron reducidos considerablemente. En 1957 el Departamento de Tráfico creó la División para la Educación en la Seguridad del Tráfico que con la colaboración de los ciudadanos consiguió interesar a muchas personas que asistían a los cursos que para este fin se desarrollaban. Las campañas que se lanzaron tuvieron gran eficacia por la forma en que se hicieron y la duración de las mismas (nueve meses). Una vez concluidas éstas entraron en vigor las nuevas disposiciones, prohibiendo el cruce por lugares distintos de los señalados y multando con dos dólares la infracción de esta ordenanza. El resultado práctico ha sido que se registraron 3.500 menos accidentes que en igual tiempo en años anteriores.

FRANCIA. UNA CIUDAD DE 100.000 HABITANTES

Ha sido presentado a la Prefectura de la Gironde el proyecto y maqueta para la construcción de una ciudad de 100.000 habitantes en las localidades de Cenon, Floirac y Lormant. La nueva ciudad dominará el valle del Garona y Burdeos, comenzándose las obras en 1963.

INGLATERRA. NUEVO PROYECTO PARA LA PLAZA DE PICADILLY

El Municipio de Londres está estudiando un nuevo proyecto para la Plaza Piccadilly, inspirado en las plazas italianas, que transformará por

completo la estructura de la actual. La Plaza de España de Roma y la de San Marcos en Venecia han influido grandemente en el autor del proyecto. La plaza futura tendrá forma rectangular y estará rodeada casi por entero de edificios nuevos, algunos de los cuales serán casi transparentes, donde habrá cafés y restaurantes. Una torre de unos sesenta metros estará enclavada en la plaza y sobre la misma estará un «Picka dill», es decir, el adorno por el cual recibe la plaza su nombre, y que es un instrumento metálico que se utilizaba en el siglo XVII para la recolección del lino.

ITALIA. LOS RASCACIELOS EN ITALIA

En Milán ha sido inaugurado un rascacielos con una capacidad total de 80.000 metros cúbicos destinado a oficinas y viviendas, de una belleza plástica enorme, pues aunque sigue las líneas generales de los rascacielos americanos, tiene criterios propios de los arquitectos italianos. Diversas construcciones de este tipo ya existen en Italia y se espera que otras tantas serán edificadas en un tiempo no lejano.

Los movimientos centralizadores en Inglaterra

por

RAFAEL ENTRENA CUESTA

Catedrático de Derecho Administrativo de Barcelona.

Precio: 47 pesetas.

Pedidos a la

*Administración de Publicaciones del Instituto de Estudios
de Administración Local.*

J. García Morato, 7.

Madrid-10.