

VI. SECCION INFORMATIVA

A) LA ACTUALIDAD LOCAL A TRAVES DE LA PRENSA

a) España:

I. TRÁFICO Y COMUNICACIONES.

Cada vez se agudiza más el problema del tráfico. No es de extrañar que el espacio que la prensa viene dedicando a los aspectos del mismo sea cada día mayor. Espigando en la prensa periódica leemos noticias referidas a conductores y peatones, taxis, metros, parques infantiles de tráfico, exposición sobre accidentes de tráfico, tranvías, caos en la circulación urbana, «pasos cebra», Congreso de la policía de la circulación, etcétera, temas todos que tratan de aportar su luz de esperanza en este mundo acuciante de la prisa y de la velocidad.

La primera de estas noticias, por lo que tiene de espectacular, es la que se refiere a la VIII Exposición de Accidentes de la Circulación, organizada en Barcelona por la Jefatura de la Policía municipal. En un centenar de carteles y gráficos quedaron de manifiesto el «cómo», el «cuándo» y el «dónde» de los 9.626 accidentes de circulación registrados en Barcelona durante el año 1962. Nos podemos enterar por tales datos que la hora más peligrosa en la circulación es la de las dos de la tarde, siguiéndole después la de las ocho, que el mes de más accidentes es enero, y otros datos tan curiosos como que la mujer de cuarenta a cuarenta y nueve años detenta como conductora el 42,50 por 100 de los accidentes, que los hombres son más peligrosos como conductores antes de los treinta años, que la motocicleta es el vehículo que produce más siniestros. En las fotografías se recogen los accidentes más espectaculares. De todas formas es una exposición que dejaba serios a sus visitantes, que salían de ella sabiendo que más de veinte personas son víctimas de la circulación diaria en Barcelona (1).

Esto nos hace pensar en la campaña de la prudencia que se celebró en Madrid y que produjo un 20 por 100 en la disminución de los accidentes en la capital.

Otro problema es el del aparcamiento, que constituye una preocupación mundial de las grandes ciudades. La gran conquista de los urbanistas es la del aparcamiento «en la misma puerta», a la altura de cual-

(1) BENACH, J. A.: «El gráfico de la imprudencia ciudadana», *El Correo Catalán* (Barcelona, 8 de noviembre de 1963).

quier piso. Es un problema de difícil solución. En Francia el primer «parking» subterráneo con el que cuenta París no alberga más de 400 vehículos, mientras la producción diaria de automóviles es muy superior. Ha sido ésta la razón que ha llevado a estudiar las diferentes soluciones ofrecidas por los especialistas y presentar un nuevo sistema inédito, cuya patente de invención acaba de ser registrada: el garaje-núcleo. Hasta ahora parece la solución más satisfactoria en este problema la de construir edificios que sirvan de garaje y viviendas al mismo tiempo, lo que permite el estacionamiento «en la misma puerta», a la altura de cualquier piso por elevado que fuese. El arquitecto Deyring es el autor de esta solución. Para ella se ofrece la construcción de grandes edificios en forma circular, cuyo núcleo central sería destinado al aparcamiento. Se ha escrito sobre este proyecto que «la estructura interior de estas construcciones se adaptaría al principio de las rampas continuas, para dar acceso al aparcamiento, rampas encajadas sobre el plano horizontal, con un sentido de rotación opuesta. En los cruces de cada nivel, las uniones permitirían a un coche descender sin necesidad de dar media vuelta y sin crear obstáculos en la circulación. Esta concepción, muy simple, permite una economía de construcción y de explotación a un mismo tiempo más práctica» (2). Aunque este proyecto, hasta el momento, no es más que una teoría, se ha comprobado que resulta mucho más económico que cualquier otro.

Madrid tiene también sus problemas de tráfico y circulación viaria. A principios de noviembre se inauguraron las obras del segundo tramo del acceso a Madrid por la carretera de Cádiz. Tiene tres metros y medio de anchura, pista lateral de dos metros para bicicletas y andén de tres metros y medio. La otra calzada, Norte-Sur, con idénticas características, ya había sido abierta al público.

Los datos sobre la intensidad media diaria del tránsito en los principales tramos de carretera de las inmediaciones de Madrid son por sí mismos bastante elocuentes: En el acceso de la carretera Madrid a Irún se han calculado unos 10.000 vehículos por día; en la de Madrid a Barcelona, 27.000; Madrid a Valencia, 10.000; Madrid a Cádiz, 15.000; Madrid a Toledo, 6.000; Madrid a Extremadura, 7.000, y Madrid a La Coruña, 13.000.

En el primer trimestre de 1964 se terminará la segunda fase de este segundo tramo de la carretera nacional Madrid-Cádiz, con la ordenación de la glorieta del Puente de la Princesa, que canalizará el tránsito rodado hacia la calle de Antonio López, con el fin de evitar en cuanto sea posible el paso por el puente.

Ya está construido el «lazo» que proporciona comunicación a distinto nivel entre el cauce inaugurado y el antiguo de la carretera, a la altura del cruce de Las Carolinas.

La terminación de los dos siguientes pasos sobre nivel, donde la intensidad media diaria desciende de 15.000 a 7.000 ó 6.000 vehículos. Uno

(2) J. R. A.: «El aparcamiento, preocupación mundial de las grandes ciudades», *Informaciones* (Madrid, 18 de noviembre de 1963).

de ellos está en el kilómetro 11, el de San Cristóbal de los Angeles (3).

Siguiendo su labor de facilitar el tráfico en Madrid, el Ayuntamiento pavimentó de nuevo el paseo de María Cristina y construye, como prolongación de esta obra, un túnel bajo nivel de la plaza de Mariano de Cavia, que va a desembocar en la avenida del Mediterráneo. Servirá también de cruce urbano al acceso de la carretera nacional de Valencia. Este túnel de la plaza de Mariano de Cavia es el primero que se construye en Madrid. A él seguirán otros como el de la calle de San Bernardo para salvar el desnivel que ofrece la glorieta de este nombre y el de la calle de Bravo Murillo para salvar el cruce con la avenida de Filipinas, y el que unirá la calle de Méndez Alvaro con el paseo del Doctor Esquerdo por debajo de las instalaciones de la Renfe (4).

En cuanto al tráfico suburbano, es de actual importancia saber que en todas las ciudades que poseen «Metro» se proyecta prolongar las líneas en explotación, para aliviar el universal problema de las grandes urbes: el de la densidad de la circulación urbana. En Nueva York, donde se dispone de una red de «Metro» de 237 kilómetros, se estima que será muy conveniente, además de ampliar el servicio, construir unos enormes aparcamientos en las estaciones terminales para que en aquellos queden depositados los coches mientras sus usuarios llevan a término las gestiones que les llevan a la urbe.

Estos proyectos crean grandes problemas de orden financiero, que en España se han resuelto con la ayuda del Estado. Como en el caso de Barcelona, para el que el Estado concedió 800 millones de pesetas para sufragar los gastos de la infraestructura de los 16 nuevos kilómetros de «Metro» que serán construídos en el término de cuatro años. Con ello Barcelona dispondrá dentro de unos años de unos treinta kilómetros de vías subterráneas, que por su baratura y rapidez se consideran más eficaces que los demás servicios de transportes urbanos (5).

No obstante lo dicho, en Barcelona el Ayuntamiento estimó durante los últimos años que era más conveniente aumentar sus flotas de autobuses y tranvías. Así, en poco más de dos años y medio se han adquirido 67 tranvías PCC, 175 autobuses «Pegaso Seida», cinco furgonetas equipadas con radio para control de servicio de tráfico y dos tractores para remolque de coches averiados, o sea, un total de 242 nuevas unidades en servicio. Se hallan en curso de reconstrucción 35 autobuses ACLO y 27 trolebuses BUT.

Además se está procediendo ya a la inversión de un presupuesto extraordinario de 225.000.000 de pesetas, que se destina a la adquisición de tranvías articulados, con capacidad para casi 200 pasajeros cada uno; de autobuses y de material para talleres.

Sin embargo, el crecimiento de la ciudad, la estructuración de su densidad, de su movimiento interior en constante evolución por el nacimiento y aumento intensivo de los barrios, la ampliación de los servicios

(3) *Ya* (Madrid, 6 de noviembre de 1963).

(4) *Ya* (Madrid, 22 de noviembre de 1963).

(5) MEDICO, Tomás: «La ampliación de la red de «metros» será una realidad», *Diario de Barcelona* (Barcelona, 6 de noviembre de 1963).

del «Metro», etc., obligan a replantear el problema de los transportes de superficie (6).

La Semana del Peatón, celebrada en Madrid recientemente, y en la que el público colaboró con gran entusiasmo, tuvo por objetivo llevar a cabo en un ámbito determinado una intensa acción educativa sobre algunos aspectos de la conducta del peatón. Después, valorar los resultados desde el punto de vista psicológico y también técnico, y como puntos fundamentales se escogieron tres: No cruzar la calzada sin previa mirada; lema: «Primero mirar, después cruzar». Cruzar por los pasos de peatones; el mismo lema. Y respetar la luz roja; el lema, «Cruce con luz verde» (7).

También en octubre se celebró en Madrid el IV Congreso Internacional de la Policía de la Circulación, que buscaba alcanzar la perfección posible en uno de los problemas que hoy preocupan al mundo: la normalización del tráfico en las zonas urbanas o en carretera.

Estos Congresos tienen su origen en el acuerdo tomado por el Comité de la Federación Internacional de Funcionarios Superiores de Policía (F. I. F. S. P.), en la reunión celebrada en el año 1955 en Hilltrup (Alemania), de incluir en su calendario de trabajo los problemas de la policía de tráfico.

A este IV Congreso Internacional de la Policía de Circulación asistieron delegaciones de unos 30 países y se desarrollaron en el mismo las siguientes ponencias: *La policía de los peatones*, por don Ramón Trepas Andreu, Jefe de la Policía municipal de Barcelona (España); *La organización de la prevención routiere internacional y su aportación a la policía de circulación*, por M. Robert Pansar, Secretario general de la P. R. I. (Francia); *El punto de vista de la policía sobre la limitación de la velocidad*, por el Dr. Gerhard H. Littmann, Jefe de la Policía de Frankfurt (Alemania Federal); *Competencia y atribución de la Policía de Circulación*, por M. Maurice Edmond Cagnard, Comisario divisionario (Francia); *Selección del personal de la Policía de Circulación por los métodos psicométricos y psicotécnicos*, por M. Karl C. Turner, Brigadier general Provost Marshal (U. S. A.); *Empleo de los medios técnicos para el control de la regulación del tráfico*, por M. J. Van der Sanden, Jefe inspector de Policía, encargado del tráfico de Nimega (Holanda); *Unificación de los métodos de policía en relación con las infracciones cometidas por los extranjeros*, por don Teodoro Rodríguez Prieto, Jefe de la Sección de Conductores y Sanciones de la Jefatura central de Tráfico; *Unificación de dos formularios de comprobación de los accidentes de circulación con heridos*, por M. Joseph Aussel, Comisario divisionario honorario (Francia), y en las mismas sesiones de trabajo, un *forum* sobre «Relaciones de los usuarios con la Policía».

El aspecto más simpático de estos problemas de la circulación es el de los parques infantiles de tráfico, que constituyen un nuevo campo de

(6) *Diario de Barcelona* (Barcelona, 28 de noviembre de 1963).

(7) *El Norte de Castilla* (Valladolid, 12 de octubre de 1963).

educación, buscando, con un sentido de disciplina realista, divulgar entre la grey escolar las reglas elementales de la circulación vial (8).

En la actualidad la circulación es asignatura obligada en las escuelas de enseñanza primaria. Gracias a la Jefatura central de Tráfico muy pronto estas enseñanzas serán populares, mediante los cursillos de formación y los parques infantiles de tráfico.

Hoy existen dos clases de parques infantiles de tráfico: los fijos y los móviles. El año pasado sólo existían con carácter fijo los de Palma de Mallorca y Jaén. Este año la idea ha proliferado y así podemos contar también los de Teruel, Alicante, Campos del Puerto (Baleares), Las Palmas de Gran Canaria, Valladolid, Ejea de los Caballeros y Salamanca. En proyecto, con presupuestos ya aprobados, figuran los de Gerona, Haro, Zamora, Castellón, Inca y Puebla de Manacor (Baleares), y Segovia. Y piensan organizar también parques otras muchas ciudades.

Con los parques móviles, la Jefatura de Tráfico hace una labor eficientísima. Recorre cuantas localidades puede y estimula con ello a los Ayuntamientos a la creación de parques fijos. Muchos de los parques ya instalados o en proyecto han surgido a la vista de la exhibición del parque móvil. Con sólo dos unidades móviles, con el equipo necesario de cada una de ellas, la Jefatura de Tráfico ha adiestrado en el año que ahora acaba unos 46.000 niños (9).

La Jefatura de Tráfico tiene el proyecto de organizar unos concursos interprovinciales de esta clase de enseñanza. Los vencedores se disputarán la final en Madrid y los que aquí triunfen podrán participar en el Concurso Internacional Infantil, que este año se celebrará en Holanda a finales de agosto.

II. EL PROBLEMA DEL AGUA.

El viejo problema del agua sigue sin resolver en gran parte de España. Unas veces por la ausencia del preciado líquido, otras por la falta de control o su desbocado ímpetu. Y el agua es indudablemente elemento imprescindible para el desenvolvimiento de los pueblos; tanto es así, que no alcanzaremos a concebir sin abundante agua el florecimiento de una civilización. La agricultura, la industria, el urbanismo no logran con escasez de agua su pleno desarrollo. Para la salud pública, lograda a base de higiene, es imprescindible. Por eso cuando una ciudad resuelve el problema del agua, tiene despejadas otras muchas incógnitas.

En la sierra de Granada, por la carretera más alta de Europa, la Jefatura de Obras Públicas ha realizado la señalización de aquellos puntos en que es posible encontrar agua (10).

Por casi toda España la escasez de agua es un problema. En Vigo existe en la actualidad esta grave cuestión, y aunque según declaraciones de su Alcalde no hay tal problema en cuanto al abastecimiento de la

(8) *El Norte de Castilla* (Valladolid, 21 de noviembre de 1963).

(9) «El tráfico en manos de los niños», *Velocidad* (Madrid, 23 de noviembre de 1963).

(10) *Ideal* (Granada, 26 de noviembre de 1963).

población, «sí lo tiene y grande, no sólo para sí, sino para su zona de influencia, en cuanto a las instalaciones de industrias y abastecimiento de hoteles, residencias y casas particulares en las zonas turísticas cuya ordenación está en marcha» (11).

También el problema del abastecimiento de agua es muy viejo en Zamora, a donde ya en tiempos de Felipe III el Ayuntamiento hizo ir arquitectos de Valladolid para que estudiaran la mejor solución, y donde recientemente se han cumplido noventa años de la primera instalación realizada por los ingleses y que en realidad son las mismas que continúan abasteciendo a la histórica ciudad, aunque con las modificaciones, ampliaciones y añadidos que el tiempo ha ido haciendo necesarios. Como se ve, este problema es viejo y ahora el abastecimiento nuevo de agua potable «va a entrar en vías de solución definitiva mediante una decisión drástica: la construcción de otra tubería que una la estación depuradora con el depósito de cola, a fin de repartir la presión...» (12).

En Bilbao se reunió la Junta de la Comisión Administrativa para el abastecimiento de aguas a la comarca del Gran Bilbao.

El presupuesto total de las obras asciende a 1.900 millones de pesetas, la mitad de las cuales serán aportadas por el Estado y la otra mitad serán sufragadas por la diversas Corporaciones municipales de la comarca que comprende el Gran Bilbao.

Comenzarán las obras a mediados del año próximo y se calcula que su duración será de cinco años (13).

Para resolver el problema del agua en la Provincia de Ciudad Real, cincuenta técnicos estudian actualmente sus posibilidades, para lo que hay pensado un soberbio plan de abastecimiento y saneamiento que ha de ponerse en práctica y desarrollar en cinco años. Mil millones se han presupuestado para el proyecto, que se aportarán en la siguiente forma: Obras Públicas aportará 400; Vivienda, 180; Servicios técnicos de la Provincia, 120; y 300, la Diputación y los Municipios, que para este motivo cuentan con un empréstito concedido por el Banco de Crédito Local de España.

García Mora ha escrito: «Mil millones de pesetas costará todo, pero no quedará un solo pueblo sin su buen servicio de agua potable y su buen sistema de saneamiento. Casi esta cantidad es el valor de la cosecha de uva y que permite la actual elaboración de unos 200 millones de litros de vino» (14).

El riego de fincas plantea también el problema de la escasez de agua. Esto ocurre en Santander con sus comarcas más secas, cuales son Valderrible y Liébana. El mayor problema de la agricultura y ganadería, tanto en estas zonas como en otras comarcas del interior de la Montaña, se ha dicho que «es el de carecer de agua para los riegos de gran número

(11) *Faro de Vigo* (Vigo, 1 de noviembre de 1963).

(12) *El Correo de Zamora* (Zamora, 7 de noviembre de 1963).

(13) *El Alcázar* (Madrid, 11 de noviembre de 1963).

(14) GARCÍA MORA: «En un lugar de la Mancha», *Madrid* (Madrid, 28 de octubre de 1963).

de hectáreas, por lo que los rendimientos unitarios y el sostenimiento de ganados está limitado al mínimo» (15).

Por eso las autoridades provinciales se han ocupado de este problema, habiéndose realizado perforaciones y sondeos en los pueblos de Rebollar y Rocamundo, donde se han logrado captar a casi cien metros de profundidad dos abundantes canales, que benefician a ambos pueblos, que podrán regar en el valle de Valderrible unas 300 hectáreas, hasta ahora de secano.

El Ayuntamiento de Valencia ha sido autorizado por el Ministerio de Obras Públicas para derivar un caudal de agua del río Turia, para el abastecimiento de la ciudad, por un caudal de 950 litros por segundo (16).

También en Barcelona el abastecimiento de agua potable a la ciudad y poblaciones de su zona de influencia está asegurado en previsión de su creciente desarrollo, en cuya empresa la iniciativa privada ha actuado sin descanso, derivando corrientes y practicando perforaciones. El verano último los suministros de agua potable a la ciudad alcanzaron una distribución de 590.000 metros cúbicos en veinticuatro horas, con aumento del orden del 40 por 100 en comparación con el año 1960, lo que pone de relieve el gran esfuerzo que la empresa abastecedora de tan imprescindible elemento, la Sociedad General de Aguas de Barcelona, S. A., viene realizando para servir lo mejor posible al consumo de una creciente y expansiva población de más de 2.000.000 de habitantes (17).

Aunque Madrid fué siempre rica en aguas, el problema del abastecimiento al vecindario preocupó ya a Felipe II, que realizó esfuerzos por solucionarlo, sin que hasta Felipe III no se lograra «conducir sus aguas», desde la heredad Mamiel, distante una legua de la Villa. Terminada la obra en 1617, González Dávila escribió: «Con este principio se llenó la corte y por aquellas partes hasta el palacio y caballerizas reales de muchas fuentes y agua». A imitación del rey, la Villa metió también en la ya capital de España buena cantidad de agua. Mas todo resultaba insuficiente, a pesar de los manantiales hallados «hacia la fuente Castellana».

Después se hicieron los dos viajes del arroyo Broñigal, que se hacían por dos conducciones; una la de la parte más baja y abundante que iba a San Francisco, en los extremos de la Villa, y la alta que llegaba por la red de San Luis a proveer las fuentes de San Martín, Santo Domingo y Puerta del Sol (18).

Siguió Madrid luchando por tener agua y ya en tiempos de Carlos III se construyó la presa del Gasco, en término de Torreledones, con canal que llegaba hasta Las Rozas.

En 1891 se decía: «Entre las graves cuestiones que debieran ocupar la atención de los madrileños, desde el más encumbrado hasta el más humilde, descuella por su gran importancia el conflicto en que sin duda

(15) «Agua para Valderrible», *El Diario Montañés* (Santander, 26 de octubre de 1963).

(16) *Las Provincias* (Valencia, 2 de noviembre de 1963).

(17) «Crónica de Barcelona», *El Economista* (Madrid, 9 de noviembre de 1963).

(18) HILARIÓN: «Las fuentes de Madrid», *Ya* (Madrid, 6 de noviembre de 1963).

alguna hemos de vernos dentro de muy poco: de carecer de agua en Madrid...» (19).

Hoy el agua sigue siendo noticia en Madrid. El plan previsor del Canal de Isabel II prevé el suministro de agua a una población de cinco millones de habitantes, y asciende a 761 millones de metros cúbicos de agua, cuando la red actual alcanza solamente una capacidad de 146 millones.

En cuanto al plan, hay que resaltar en primer lugar la construcción por parte del Ministerio de Obras Públicas del pantano de El Atazar, con capacidad de 315 millones de metros cúbicos, casi triple a la de la actual serie de embalses del Canal.

Una vez aprovechadas para fines de abastecimiento de aguas las cuencas del Lozoya, Jarama, Sorbe, Manzanares y Guadalix, habrá que buscar la solución de los problemas en el Tajo, zona alta, en La Buenafuente.

A los 125 millones de metros cúbicos que es la capacidad de las presas y embalses del Canal hasta hace bien poco, hay que añadir los 21 millones de El Vado. Las previsiones, pues, del Canal se elevan en 315 millones de El Atazar, 110 de Matallana, 50 del de Pozo de los Ramos, 80 de El Velloso y 60 de Santillana. En total, 761 millones de metros cúbicos.

A la ingente obra que tiene ante sí el Canal hay que añadir las instalaciones de depuración de agua: una para el de Santillana y otra para las de Lozoya-Jarama en Torrelaguna.

Este es, a grandes rasgos, el plan del Canal (20).

También Bilbao está en vía de resolver el problema del agua. Hay un presupuesto de 1.400 millones de pesetas para la primera fase de abastecimiento de aguas del Gran Bilbao. La obra en sí, y atendiendo sólo a lo que es en esencia, se compone de un embalse, conducción de aguas, estación depuradora y depósitos de distribución. Ello ha de representar el poder proporcionar una cantidad de agua muy semejante a la que actualmente tiene Madrid.

Empleando cifras, podemos afirmar que podrá disponerse de unos 500 litros por habitante y día, cifra que por sí sola es respetable.

Se espera poder empezar las obras en los primeros días del próximo mes de enero, calculándose que la duración total de las mismas no podrá ser inferior a cinco años, cifrándose el costo de la segunda fase en 1.900 millones de pesetas (21).

Sevilla ha visto recientemente culminada la tarea de su gran traída de agua, en la cual trabajaron muchos Alcaldes, hasta que con el señor Pérez de Ayala vió su realización final. Cierra así Sevilla un ciclo en sus grandes empresas municipales.

La trascendencia que tiene para el presente y el futuro de la capital andaluza esta obra gigantesca es incalculable, ya que de ella depende en gran parte su crecimiento industrial, y el tifus, que en 1940 alcanzó

(19) OBREGÓN, Antonio de: «Una obra olvidada de Carlos III», *Madrid (Madrid)*, 10 de octubre de 1963).

(20) *Ya* (Madrid, 3 de diciembre de 1963.)

(21) RIMADA, Antonio G.: «En enero, las obras en marcha», *La Gaceta del Norte* (Bilbao, 8 de noviembre de 1963).

una tremenda cifra de mortalidad, puede decirse que es una enfermedad virtualmente desaparecida.

La gran traída de agua es una gigantesca empresa municipal realizada con la colaboración del Estado, en la que el Ayuntamiento ha invertido 340 millones de pesetas y 339 el Estado. Mediante ella la zona defendida contra las inundaciones ha pasado de 2.459 hectáreas en 1960 a 4.879 actualmente y la evacuación de aguas ha subido, con la mejora del alcantarillado, de 3.700 litros por segundo a más de 18.000, habiéndose convertido el Tamarguillo en colector general del alcantarillado en tres tramos, con un total de 6.055 metros.

La enorme importancia de la obra llevada a cabo quedaba reflejada elocuentemente en los numerosos gráficos de la Exposición que el Ayuntamiento hispalense abrió recientemente y de la que se ha escrito que «las cifras y los curiosos datos hablan muy alto del enorme esfuerzo llevado a efecto para resolver problemas graves de Sevilla, como son dotarla de agua suficiente, defenderla contra las inundaciones y mejorar y ampliar su red de alcantarillado» (22).

En resumen, las obras efectuadas en estos últimos años para defensa de inundaciones y saneamiento interior de Sevilla alcanzan un total de 350 millones de pesetas, de los cuales 170 millones corresponden a la aportación del Estado, a través del Ministerio de Obras Públicas, y 180 millones de pesetas las inversiones en este capítulo a cargo del Ayuntamiento de Sevilla. Independientemente de estas obras, no puede olvidarse, por su importancia y la decisiva eficacia ya demostrada en las crecidas del río Guadalquivir, la rectificación y dragado del nuevo cauce de la Punta del Verde, obra totalmente ejecutada por el Estado, a través del Ministerio correspondiente, por un importe superior a los sesenta millones de pesetas (23).

Como el problema del agua no es exclusivo de las grandes urbes, aunque en ellas sea más susceptible de agravarse, también en los pueblos se hace sentir y buscan solucionarlo. Muchas veces acudiendo a Mancomunidades como la que han formado los pueblos del somontano oscense: Abaniés, Castejón de Abaniés, Liesa, Velillas, Torres de Montes, Bleuca y Antillón (24). Otras veces acudiendo a entes supramunicipales, como el Instituto Nacional de Colonización, como en Cascante, del que se ha escrito que «la única nube que raya un poco el horizonte de estas tierras es el problema del agua. La solución parece alcanzarse ya con la mano, pero el gesto se ha repetido ya tantas veces que muy pocos lo piensan como una realidad rotunda. Si los intentos que el Instituto de Colonización está realizando estos días llegan a feliz término, Cascante recibirá el mejor regalo de su historia» (25).

(22) *El Correo de Andalucía* (Sevilla, 12 de noviembre de 1963), y FLOR, José de la: «España en Andalucía», *España* (Tánger, 15 de noviembre de 1963).

(23) *A B C* (Sevilla, 12 de noviembre de 1963).

(24) *Nueva España* (Huesca, 1 de diciembre de 1963).

(25) ESTÉVEZ, María Antonia: «Muy Señora», *Diario de Navarra* (Pamplona, 29 de noviembre de 1963).

Otro de los problemas que el agua sigue planteando en España es el de su acción devastadora.

Recientes están las catástrofes de Valencia, Sevilla y la región catalana del Vallés, y no digamos de los muchos pueblos que con periódica persistencia sufren estos percances; por eso con razón se ha escrito estos días: «que debería hacerse un estudio detenido de los cauces todos; un estudio conjunto de los problemas que las aguas, a su paso por los pueblos, crean» (26).

III. CAMPAÑA DE ALFABETIZACIÓN.

El señor Ministro de Educación Nacional presidió en Córdoba la inauguración del Curso escolar 1963-64, con carácter nacional y pronunció un discurso en el que dijo que el Curso que empezaba se abría bajo el signo de la lucha por la alfabetización integral de España, lo que supone lograr para todos los españoles, hasta los sesenta años, que no tengan una instrucción mínima, rudimentaria, sino que sean capaces, además de leer y escribir, interpretar, calcular, exigible para la elemental vida de relación y convivencia (27).

Funcionará una Comisión técnica de alfabetización de adultos, que bajo la dependencia inmediata del Director general de Enseñanza primaria, preparará los planes nacionales de la lucha contra el analfabetismo.

En el ámbito provincial corresponderá a las Comisiones provinciales delegadas de Acción Cultural la ejecución de las medidas acordadas por el Ministerio de Educación Nacional para llevar a cabo la alfabetización de adultos.

Los analfabetos mayores de catorce años que no tengan más de sesenta años, si se trata de varones, o de cincuenta cuando se trate de mujeres, estarán obligados a tomar parte en las campañas de alfabetización de adultos (28).

En Murcia, el Gobernador civil y Jefe provincial del Movimiento, publicó en el *Boletín Oficial de la Provincia* del 12 de septiembre una Circular encaminada a poner en marcha la campaña de alfabetización.

«Se ordena a las Juntas municipales de Enseñanza primaria la apertura inmediata de un registro de analfabetos mayores de catorce años.

Los analfabetos que no hubiesen obtenido, mediante su inscripción en el censo citado, la correspondiente tarjeta de promoción cultural, no podrán disfrutar de los campamentos, albergues, residencias o instituciones análogas que organice el Municipio, ni tampoco de los del Movimiento, de la Organización sindical, de la Diputación o del Estado. Tampoco podrán recibir préstamos, ayudas económicas o indemnizaciones de ninguna clase, ni recibir las prestaciones económicas de la Seguridad social, ni obtener ninguna clase de protección escolar para las personas constituidas bajo su potestad o guarda, ni hacerse cargo de terrenos o parcelas

(26) VALDÉS: «Los pueblos y los ríos», *Proa* (León, 19 de octubre de 1963).

(27) *Pueblo* (Madrid, 16 de septiembre de 1963).

(28) *Arriba* (Madrid, 5 de septiembre de 1963).

concedidas por el Instituto Nacional de Colonización. Los Ayuntamientos denunciarán al Gobierno civil las infracciones que en este orden se cometieren y procurarán evitarlas por sus propios medios.

Se exigirá obligatoriamente el certificado de estudios primarios para el ejercicio de cualquier clase de actividad laboral de todos aquellos varones o hembras, de doce años en adelante.

Todas las empresas industriales, comerciales o agrícolas que tuvieran trabajadores que no estén en posesión del citado certificado vendrán obligadas a hacer ver a sus empleados la obligación de tomar parte en los exámenes que se convocarán para la expedición del mencionado certificado de estudios primarios.

Los Ayuntamientos procurarán la asistencia a clase de los adultos analfabetos que han de ser redimidos, sancionando a aquellos que incumpiesen esta obligación, hasta tanto logren su completa alfabetización y su educación fundamental.

Por los Ayuntamientos será resuelto también el alojamiento digno de los maestros encargados de las clases de alfabetización en la localidad del Municipio en donde hubieren de residir, sin que pueda ser consentido el no funcionamiento de una de estas clases por causa de falta de alojamiento adecuado a los maestros.

Igualmente se dispone que los Ayuntamientos deberán crear a su cargo escuelas especiales para alfabetización de adultos de ambos sexos, en locales propios y regentadas por maestros nacionales fuera de las horas de servicio oficial o por maestros de Primera enseñanza (sin oposición aprobada), en horas convenientes a las ocupaciones laborales de los adultos y adultas de doce años en adelante que hayan de asistir a las mismas» (29).

El discurso del señor Ministro de Educación Nacional en Córdoba pronto dió frutos, pues en casi todos los pueblos de la Provincia, percatados de la tarea que se acometía en orden a la total desaparición del analfabetismo, se aprestaron con ímpetu al logro de la misma. Así las Juntas municipales de Educación acordaron iniciar las clases para las que habían sido designados los maestros adecuados.

En Lucena se tomaron importantes acuerdos encaminados a la mayor efectividad de la campaña, que tras los trabajos de organización y puesta en marcha dará comienzo en fecha inmediata.

El Alcalde ofreció su absoluta entrega a estos trabajos, por entender, dijo, que es el mejor medio de ayudar a la sociedad, y puso a disposición de la campaña cuanto sea necesario para la buena marcha y efectividad de la misma.

Igualmente ofrecieron su colaboración y la de los organismos que representan, el Jefe de la Hermandad de Labradores y el Delegado sindical comarcal, recientemente incorporados a la Junta municipal, por lo que de afines tienen sus cargos con la enseñanza y principalmente con las metas que esta campaña persigue.

En Villafranca ya dieron comienzo las clases de analfabetos, tanto

(29) *La Verdad* (Murcia, 13 de septiembre de 1963).

para varones como para hembras, con dos turnos para ambos sexos, con número de veinte en cada grupo, despertando gran entusiasmo, por lo que se espera que el fruto que se obtenga sea copioso y llenará los fines que con su implantación desea el Estado. La Junta de Enseñanza Primaria ha sabido allanar todos los escollos que en un principio se presentan en toda obra nueva, dando toda clase de facilidades.

Al no decaer el espíritu que anima a analfabetos y maestros, seguramente que en el período señalado para extirpar esa lacra, no quedará en los pueblos ni uno solo que no sepa leer y escribir, al mismo tiempo que recibe una cultura general y se le pone en condiciones de poder asimilar muchos conocimientos que jamás pudieron pensar en adquirir, y que el Estado, por medio de sus organismos, ha puesto a su alcance.

En Hospitalet, donde, según datos, existen siete mil quinientos analfabetos, se desarrollará una campaña de alfabetización en un Curso que constará de tres turnos de setenta y cinco días. Las clases están a cargo de tres maestras y cuatro maestros de los 5.000 que el Estado distribuye por toda la Nación con esta finalidad.

Se dan facilidades para la formación de grupos, y aparte los educadores que el Estado prevé a través del Ministerio de Educación Nacional, el Ayuntamiento de la ciudad presta por cuenta propia su colaboración a la referida campaña. Ha dispuesto que cuatro profesores y cuatro maestras de sus escuelas municipales atiendan las disposiciones ministeriales para la campaña contra el analfabetismo.

Para evitar los inconvenientes laborales que pudieran surgir, las Juntas municipales de Educación proveerán a cada analfabeto de una tarjeta de promoción cultural que legalizará su situación.

Todos los alumnos recibirán material apropiado gratuitamente, valorado en cien pesetas.

Se establecerán también unas becas en metálico de 500 pesetas, de mayor a menor necesidad, para compensar aquellas inconveniencias de tipo laboral que ocasionen dichos estudios, como por ejemplo, si al tener que acudir a las clases nocturnas, deban dejar de asistir a sus centros de trabajo en donde haya establecidos horarios legales extraordinarios.

Otras becas de 1.500 pesetas serán otorgadas a quienes se hagan acreedores a ellas (30).

(30) MACIÀ MACIÀ, José: «Desarrollo de la campaña de alfabetización», *Solidaridad Nacional* (Barcelona, 13 de noviembre de 1963).

b) Extranjero:

E U R O P A

I. ALEMANIA.

1. La Liga de Ciudades desea una reforma en el sistema comunal de finanzas.

Con este motivo el nuevo Canciller de la Alemania Federal ha recibido numerosos escritos de los miembros dirigentes financieros. Se pretende que la contribución territorial se ajuste a los impuestos industriales. Con esto no se exige una reforma radical en el conjunto de contribuciones, sino que se tiende a una distribución más justa en los impuestos, aun cuando para ello haya que subir los precios de alquiler.

En cuanto al discutido elevado impuesto sobre salarios industriales, los Municipios no tienen ningún motivo para ceder en sus derechos en la encendida lucha en beneficio de los intereses de la Liga, ya que, según la Constitución, los impuestos de esta naturaleza no pueden ser discutidos. A la pretensión de los Sindicatos de que se supriman los llamados «impuestos bagatela» sobre bebidas y espectáculos (de lujo), la Liga de Municipios ha contrapuesto la tesis de que estas medidas de contribución son suficientes en muchos Ayuntamientos para cubrir las deudas de los empréstitos, que éstos necesitan para sus tareas.

Según el Presidente federal Lübcke, es de lamentar que la conciencia cívica se esté perdiendo cada vez más, en lo que a política de subsidios se refiere (1).

2. Nuestras ciudades deben volver a ser habitables. La racionalización supone capacidad realizadora.

En la Sesión de Trabajos Técnicos celebrada por la Liga de Empresas Constructoras de Baden Baden se han presentado tres ponencias para el planeamiento y ordenación de las ciudades. En Mannheim se aboga por un tipo de ciudad acogedora, aun cuando se trate de núcleos predominantemente industriales. Para ello, los proyectos no han de ser simplemente presentados, sino elaborados en conjunto con los Municipios, que deberán tener en cuenta no sólo los problemas industriales, sino las circunstancias de la ciudad; su suelo, tanto urbano o rústico, y su estructura social. Un plan es sólo bueno cuando cumple los distintos fines que llenan la vida. «Nuestras ciudades deben volver a ser habitables—sigue diciendo el ingeniero constructor de Mannheim—para que los hombres encuentren en ellas un hogar, sin que tengan que buscar espacios verdes a grandes distancias y a costa de tener que esperar largas horas en las congestionadas carreteras, los domingos y días de descanso». Debe tenderse, y favore-

(1) De *Frankfurter Allgemeine Zeitung* (5 de octubre de 1963).

cerse, a la vivienda de tipo familiar rodeada de jardín, a la manera como se hace en Gran Bretaña y Holanda. Para ello hay que transformar la propiedad solar y disponer de mejores medios de construcción.

Los otros dos temas a tratar fueron de índole más técnica y especializada. Un ingeniero de Stuttgart se ocupó de los sistemas de construcción y abogó por la prefabricación de cemento revestido.

Este procedimiento tiene muchas ventajas. Ligereza, seguridad, economía y fácil y rápida edificación, y pese a la delgadez de sus paredes no se oyen los ruidos ni se sienten los cambios de temperatura. La vivienda rascacielos está completamente desaprobada (2).

3. *Es necesario racionalizar el tránsito en las ciudades.*

Según leemos en el diario de Düsseldorf *Industriekurier*, se impone con urgencia una ordenación del tránsito rodado en la región de Hesse. Para ello se han presentado numerosos y variados programas y proyectos. La política de circulación se halla ahora en un punto decisivo. Una de dos, o los Municipios toman medidas eficaces o el tránsito rodado está amenazado de ahogarse a sí mismo. Ya sabemos el incremento que toma de día en día la invasión de vehículos privados motorizados. Tanto que no se puede menos de preferir la reserva de aparcamientos en masa para el transporte público; sin que eso signifique que haya de prohibirse el auto particular. Pero esto habrá que regularlo y aun limitarlo. Para ello se presentan sugerencias que parecen eficaces. Primero, en la construcción o modernización de núcleos urbanos deberá tenerse en cuenta el número de habitantes y en proporción a éstos crear los espacios necesarios para aparcamientos. Se ha demostrado como ley general que en ciudades de más de 75.000 habitantes tan sólo es el 2 ó el 5 por 100 del tránsito de paso o incidental el que incrementa el tráfico acostumbrado de la ciudad, y, por otra parte, aquél circula generalmente en las carreteras, mientras que éste se desarrolla en el interior urbano.

Segundo, modernización de los transportes públicos. Tercero, concentración de aparcamientos en las tangentes próximas a la ciudad. Cuarto, construcción de garajes subterráneos y erección de puentes y hasta terceros planos para este fin. Quinto, subir la tasa de aparcamiento para coches de uso particular. Asimismo, la del aceite mineral para ayudar a estas reformas que suponen unas sumas tan elevadas que los Municipios no pueden aportar. La regulación del transporte interurbano exige urgentemente la separación entre tráfico público y privado. Aquél debe ser cómodo, seguro, rápido y barato. Para ciudades de grandes colonias o poblados se ofrecen también unos medios especiales de transporte al servicio de los trabajadores y profesionales que tengan que acudir a la ciudad para desempeñar su trabajo. Se ha pensado, incluso, en la utilización del taxi, con una tasa especial, naturalmente, para descongestionar el tráfico. Se piensa también en la graduación de las horas esco-

(2) De *Mannheimer Morgen* (Mannheim, 7 de octubre de 1963).

lares y las jornadas laborales para evitar la coincidencia en los tiempos de entrada y salida (3).

4. *Acusada preferencia del tranvía subterráneo sobre el «metro» en Stuttgart.*

La prolongación de vías férreas subterráneas para los transportes urbanos en la mencionada ciudad alemana está siendo objeto de encontradas discusiones. Después de varios proyectos y preámbulos las opiniones están divididas en dos. Hay quienes desean que para un transporte más frecuente y eficiente se hagan circular los tranvías por vías subterráneas donde las necesidades y configuración urbanas lo requieran. Otro partido presenta la objeción de que si este procedimiento se lleva a cabo, el sistema del «metro» ya proyectado no tendrá realización, lo que, en la opinión de estos partidarios, es absolutamente necesario en un futuro próximo (4).

5. *Residencias alegres y con vistas sobre el lago Lerche, en el norte de Munich.*

La población de Munich aumenta anualmente en más de 30.000 habitantes, lo que supone lógicamente un aumento en la edificación de viviendas. Con este motivo se construirá una nueva colonia en el norte de dicha ciudad pero proyectada de un modo si no inédito, sí original. Será una ciudad que constará de zonas. Una de ellas para viviendas de 14 pisos, otra de casas particulares y otra de bloques escalonados. En este nuevo núcleo urbano se instalarán también el centro comercial y dos iglesias, católica y protestante (5).

6. *Lucha contra la nieve: el problema de la corrosión por la sal.*

El estacionamiento de coches en las calles dificulta la lucha municipal contra la nieve. Se ha impuesto la mezcla de sal y arena, pero con los inconvenientes que comporta el factor altamente corrosivo de la sal. Las máquinas esparcidoras han sido tratadas, protegidos sus depósitos y cadenas con aluminio y pinturas especiales.

En Lausana el problema de la lentitud impuesta al esparcido de la sal, por la poca velocidad de los vehículos, debida al trazado urbano, ha sido resuelta con motores auxiliares que «aventan» la sal.

Por otra parte, la dura capa de nieve helada hace que con picos y mazos más de una vez sean rotas dicha capa... y el pavimento. En Stuttgart una máquina especial gradúa una cuchilla, que rompe la capa del pavimento a espesores previamente determinados, evitando el deterioro del pavimento (6).

(3) De *Industriekurier* (Düsseldorf, 12 de octubre de 1963).

(4) De *Stuttgarter Zeitung* (11 de octubre de 1963).

(5) De *Münchener Merkur* (17 de octubre de 1963).

(6) De *Revue Technique Européenne* (Ginebra, octubre de 1963).

II. FRANCIA.

1. *Reforma administrativa. Competencia prefectoral.*

A escala gubernamental, cuatro organismos son competentes en materia de reforma de la función pública y de la Administración: el Ministerio de Estado, encargado de la reforma administrativa; la Delegación de Ordenación del Suelo; la Comisaría General del Plan (con numerosas Comisiones especializadas), y el Ministerio del Interior, en el que están integrados dos grupos de trabajo a los que compete la reorganización de la región parisiense y los problemas de agrupación de Municipios. El todo está dirigido por un Comité ministerial de la Reforma administrativa presidido por el Primer Ministro.

Primicias de sus estudios han sido las primeras medidas ensayadas, relativas a la organización de los poderes de los Prefectos en sus Departamentos. Sin aguardar al término fijado para deducir los resultados prácticos de los ensayos realizados (abril de 1964), ya van a plasmar en disposiciones oficiales las reformas propugnadas.

El primer Decreto atribuye a los Prefectos—como antaño—el ejercicio exclusivo de todos los poderes delegados por los Ministros a sus servicios departamentales. Serán establecidas listas-tipo de reparto de atribuciones, con arreglo a las cuales el Prefecto elegirá las competencias que conservará y las que habrán de ser objeto de su subdelegación. Unas serán obligatoriamente conservadas por él, y otras, facultativas. Esta medida fortalece la autoridad prefectoral y permite seguir en toda sus fases los problemas del Departamento.

El segundo Decreto tiende a reducir las Comisiones departamentales cuya presidencia compete al Prefecto. No era posible la marcha de una Administración departamental perfectamente lubricada, cuando en un Departamento medio existían 125 Comisiones administrativas.

La tercera disposición permite al Prefecto conocer toda la correspondencia ministerial procedente de París. Con ello habrán de evitarse casos como el conocido del Prefecto del Departamento de Isère que desconoció la construcción de un Liceo en su Departamento.

A fines de este año está previsto el establecimiento de un servicio sanitario y social, en virtud del cual cada Departamento reagrupará los actuales servicios dispersos de Ayuda social, de población, de salud pública y alguno de los aspectos de la higiene escolar. Otras medidas en perspectiva, fruto de estos estudios, son la creación y agrupación de algunos servicios, estatutos de personal, construcción de ciudades administrativas, etc. (7).

2. *Problemas del pequeño Municipio.*

El carácter rural del Municipio español, con las dificultades que ello entraña para el mantenimiento de los servicios—aun tratándose única-

(7) De *Le Monde* (París, 4 de septiembre de 1963).

mente de los «mínimos» impuestos por la legislación—, no revela una característica municipal típicamente española. En efecto, en la Nación vecina existen 10.784 Municipios con población inferior a 200 habitantes, dándose el caso peregrino—travesuras de la legislación—de que en Arrayou (Altos Pirineos) los siete habitantes del Municipio están administrados por un Consejo municipal de... nueve miembros... aparte del Alcalde.

¿Medidas a adoptar? La reforma administrativa francesa baraja varias: desde la supresión de los Municipios de población inferior a 100 habitantes hasta la fusión o reagrupación en el seno de Sindicatos de Municipios inferiores a las 200 almas. Pero nada es tan fuerte como la idiosincrasia indígena y frente a la posible solución de problemas vitales para estos Municipios, condenados a su autodestrucción de otra manera, en este siglo xx, son invocados los grandes principios y las libertades locales, siendo increpados los «tecnócratas planificadores» que desconocen las realidades municipales. Una consulta dirigida en marzo de 1962 por la Asociación de Alcaldes a 1.294 Municipios de 20 Departamentos dió como resultado sobre la propuesta gubernamental de fusión o de agrupación, 1.130 negativas contra tan sólo 59 votos favorables al proyecto y 65 abstenciones. Cifras tan significativas se prestan a serias reflexiones. Pesan, realmente, los 38.000 Municipios franceses para una población ligeramente inferior a la italiana (que cuenta con 8.000 Ayuntamientos). El ensayo de fórmulas es incesante y aparece dotada de gran interés la experiencia acometida por el Prefecto del Departamento de Isère: *el Distrito rural*. Tres han sido creados: en torno de un pequeño centro económico son reagrupados los Municipios de escasa riqueza. Sería formada una caja común con la totalidad, prácticamente, de todos los recursos municipales (del 80 al 90 por 100 de los impuestos locales) que constituiría los ingresos del Distrito rural. Es creada así una verdadera entidad económica sin detrimento de la personalidad de cada Municipio. La ventaja frente al Sindicato es manifiesta, puesto que no es una asociación para determinadas obras o servicios, la creada, circunstancial además; sino una unión de más amplias miras que no menoscaba las individualidades de sus asociados (8).

III. INGLATERRA.

1. Londres: 21 millones de libras para enlaces de carreteras.

A fin de resolver en lo posible la congestión que se produce en Londres, como nudo de intersección de carreteras de gran tráfico, ha sido presentado al «Common Council» un programa de construcción de dos rutas: la ruta norte unirá Ludgate Circus con Aldgate, y la ruta sur, Victoria Embankment con Tower Hill. Resultará fundamentalmente beneficiada toda la zona del «Bank intersection» e, indirectamente, la ciudad entera. El programa de expropiaciones importa 24,5 millones de libras; las obras 3,2 millones; las demoliciones 1,2 millones y del total resultante deben ser deducidos 7,6 millones de libras que importarán los terrenos que con

(8) De *Le Figaro* (París, 10 y 11 de octubre de 1963).

las obras queden liberados. Ya hay satisfechos, en concepto de expropiaciones, 6,4 millones de libras. El programa debe ser totalmente realizado en estos próximos diez años, pero existe un programa más amplio de mejoras para los próximos veinte años (9).

2. *Estacionamiento de vehículos.*

Para dar idea de la magnitud del problema de tráfico que Londres tiene planteado, basta citar una medida de excepción que tradicionalmente viene siendo adoptada en estas fechas: el Ministerio de Transportes ha anunciado que para facilitar a los londinenses las compras navideñas van a ser convertidos en zona de aparcamiento la «Horse Guards Parade» y el «Mall Horse Riding». Con ello será facilitado el estacionamiento de 900 vehículos. La medida será completada con restricciones de tráfico de carácter excepcional, y la recomendación de utilizar los transportes colectivos renunciando a los privados (10).

3. *Birmingham: una nueva ciudad.*

El crecimiento de Birmingham ha obligado a pensar en la erección de una segunda ciudad en más de 7.000 acres de tierra, parte de los cuales sacrifican el cinturón verde de la actual urbe. En 1980 contará con unos 70.000 habitantes, para llegar a las 90.000 almas en el año 2000, y está destinada a absorber la población excedentaria de Birmingham, y a alojar nuevas industrias que crearán puestos de trabajo en estimable cuantía. Estas declaraciones del Ministro de la Vivienda británico han sido emitidas después de haber consultado ampliamente el proyecto con autoridades locales; parte de las cuales estimaban, no obstante, que una ciudad tan próxima a Birmingham no debería rebasar los 60.000 habitantes (11).

IV. SUIZA.

1. *Ginebra: Viabilidad de los programas de urbanismo.*

El Cantón de Ginebra emitió un empréstito de 40 millones de francos suizos al 4 por 100 que sólo ha sido cubierto en sus tres cuartas partes, pese a que se auguraba a la emisión un éxito rotundo. «Sería advertencia para el Estado», quien al clasificar la capacidad financiera de los Cantones, coloca a Ginebra entre los 11 primeros Cantones de «fuerte capacidad». Se acepta que este fracaso puede ser una crítica indirecta a los planes de urbanización y de la lección recibida se desprende que debe proyectarse con gran delicadeza y sentido estricto de la realidad. No se puede valorar el presente con criterios del pasado y los problemas actuales requieren valentía para acometer su solución y olvidarse un poco del concepto sentimental de aquella Ginebra campesina de hace cincuenta años.

(9) De *The Times* (Londres, 20 de noviembre de 1963).

(10) De *The Times* (Londres, 20 de noviembre de 1963).

(11) De *The Guardian* (Manchester, 2 de octubre de 1963).

No tiene por qué fracasar este empréstito cuando Copenhague cubre uno de 50 millones—si bien al 5 por 100—, sucediendo algo parecido en el Mezzogiorno también en interés más generoso: 5,25 y aun 5,50 por 100 (12).

2. *Un grupo privado aporta un proyecto para aliviar la circulación urbana.*

El «Grupo Pierres du Niton» ha declarado en una conferencia de prensa que la Comisión de Urbanismo apenas se había dedicado al problema de la circulación por el interior de la ciudad. Esta razón indujo al Grupo a elaborar un proyecto consistente en crear dos cinturones independientes de circulación en sentido único, utilizando actuales trazados y un túnel bajo el lago de Ginebra, de 900 metros de longitud. En 1966 podrían estar terminadas las obras.

Sin embargo, el proyecto coincide con otro de la Comisión de Urbanismo, de 2 de abril de 1963, en bastantes puntos. El oficial se basa en un cinturón exterior, otro medio y uno interior doble, prioritario, de sentido único, llamado Cinturón-City, construido aproximadamente sobre el trazado de las antiguas fortificaciones (13).

3. *Ampliación del puente del Mont-Blanc.*

Los problemas de creciente gravedad que plantea el tráfico han forzado al Departamento de Obras Públicas del Consejo municipal de Ginebra a elaborar un proyecto de ampliación del célebre puente del Mont-Blanc, o de los Alpes. Se ensanchará en una calzada más por cada sentido de la circulación, con lo que contará con seis pistas. Aún se podría dotar de mayor fluidez al tráfico si se construyeran aceras para los peatones, de tres metros de anchura. El proyecto exige un crédito de 4,250 millones de francos suizos, que ha sido ya solicitado al Consejo municipal (14).

4. *Ampliación de la «zona azul» y creación de una «zona roja».*

Debido al creciente obstáculo que para el desenvolvimiento de la ciudad reporta la circulación rodada, el plan del Departamento de justicia y policía de Ginebra prevé la ampliación de la «zona azul» al doble, casi, de su tamaño actual y el establecimiento de una «zona roja» que circunde la anterior, así designada por estar señalada con tal color en el plano elaborado por el Departamento. En la «zona azul» el estacionamiento de vehículos sólo será permitido por tiempo de treinta minutos, una hora o, como máximo, dos horas, según los casos. El control comenzará a las siete de la mañana para terminar a las cinco de la tarde. La «zona roja» está destinada a impedir el estacionamiento a los «coches ventosa», que ocupan un espacio que no abandonan en largas horas. Permitirá que los coches puedan detenerse con mayor comodidad próximos

(12) De *La Suisse* (Ginebra, 8 de noviembre de 1963).

(13) De *Tribune de Genève*, primera edición (Ginebra, 18 de octubre de 1963).
De *La Suisse* (Ginebra, 17 de octubre de 1963).

(14) De *Tribune de Genève*, primera edición (Ginebra, 18 de octubre de 1963).

a la «zona azul» y para ello está previsto que las calles de la zona no puedan ser ocupadas por cada coche más de quince o dieciocho horas. Está prevista la construcción de garajes, sobre todo subterráneos, aunque se tropieza con la dificultad de que han de ser respetadas las zonas verdes y no ser destruido el arbolado que ahonda sus raíces en el subsuelo (15).

5. *El presupuesto municipal ha crecido en un 20 por 100 en un año.*

El presupuesto sometido al Consejo municipal de Ginebra, referido al año 1964, engloba unos gastos de 91,1 millones de francos suizos y 91,4 millones de ingresos, con un superávit de 300.000 francos suizos. En 1963 las cifras corresponden a unos gastos de 75,8 millones frente a unos ingresos de 76,1 millones de francos suizos. Los incrementos más fuertes de gastos se refieren a grandes obras, personal y subvenciones, sin olvidar la atención de los empréstitos municipales (16).

6. *Planeamiento y configuración en Zürich.*

A continuación informamos a nuestros lectores sobre la futura urbanización de la capital suiza, con datos que hemos recogido de la Prensa.

En primer lugar, se han pensado reformas que son meramente urbanas, como, por ejemplo, la unión del centro de la ciudad con el aeródromo y algunos distritos que están más alejados o mal comunicados. Hay otras reformas de carácter administrativo, y así se habla de distribuir la población con más uniformidad. Se insiste mucho en la necesidad de espacios verdes, que deben ser frecuentes y al alcance de la mano; por lo tanto, no situados en las afueras de la ciudad y a grandes distancias. Todo ciudadano que disponga de dos horas debe poder pasear en lugares de aire puro y arbolados. Esto no debe olvidarse, por industrial que sea el núcleo urbano. Se sugieren aún medidas que más bien pudiéramos llamar de carácter moral.

«Es imprescindible—dice el autor de este reportaje—una gran disciplina, tanto por parte de los conductores de vehículos como por la de los peatones». Todas las medidas urbanas se verán malogradas si no se observan las reglas de disciplina y urbanidad. *Courtesy will prevent accidents*, dicen los americanos, y esta cortesía se considera, además de como una necesidad para una grata convivencia, como un arma eficaz para evitar peligros y accidentes.

Es interesante subrayar que en esta ciudad suiza se tiene muy en cuenta al peatón, para el que se proyectan aceras capaces y de cómodo tránsito e incluso espacios en los que pueda detenerse (17).

7. *Construcción de un paso subterráneo en Zürich.*

Para descongestionar el excesivo tránsito que se acusa cada vez más en la ciudad de Zürich se instalarán en la estación principal de ferro-

(15) De *La Suisse* (Ginebra, 19 de octubre de 1963).

(16) De *Tribune de Genève*, primera edición (18 de octubre de 1963).

(17) De *Neue Zürcher Zeitung* (9 y 23 de octubre de 1963).

carriles 18 amplias escaleras rodantes que darán acceso a un paso subterráneo de peatones (18).

V. U. R. S. S.

Moscú: los transportes urbanos.

De todos los sistemas de comunicación conocidos, la tracción eléctrica goza de la predilección de los Soviets urbanos por su comodidad y limpieza. El transporte diario de 10 millones de personas se realiza en Moscú por medios eléctricos en un 70 por 100. El resto utiliza los autobuses y los taxis. El metro absorbe el 30 por 100 y los trolebuses y tranvías se reparten por igual el 40 por 100 del cupo transportado con ayuda de la electricidad. El metro de Moscú cuenta con 100 kilómetros en líneas (5,5 kilómetros en Kiev y 21 kilómetros en Leningrado), y se espera que en 1965 cuente con otros 35 kilómetros más. El trolebús, cinco veces más rápido que el tranvía, tiene 530 kilómetros de tendido de líneas y dentro del plan septenal aumentará en 280 nuevos kilómetros. Los tranvías de la ciudad del Kremlin se extienden a lo largo de 420 kilómetros, con una ampliación de otros 60 kilómetros prevista en el citado plazo. En cuanto a los autobuses urbanos, Moscú dedica la mayor parte de sus 2.300 kilómetros de líneas al enlace con ciudades vecinas, aeropuertos, etc., pero en el plan de desarrollo de la ciudad se prevé su sustitución por tranvías rápidos, metro a cielo abierto y monorraíl. Finalmente, los taxis han duplicado su existencia en 1962 y son actualmente 10.000 vehículos los que se disputan los clientes moscovitas.

Los horarios que rigen varían poco en cada uno de dichos servicios. En general, comienza el rodaje a las cinco y media de la mañana y termina a la una de la madrugada: diecinueve horas de servicio que se reparten entre los conductores, de forma que la jornada de trabajo de éstos no rebase las siete horas.

La limpieza es una de las preocupaciones principales de los rectores de los servicios. Tienen trato preferencial la infancia, la vejez y la invalidez—pueden entrar, incluso, por la puerta de salida—, abunda la luz fluorescente y se procura atender al máximo las prescripciones de la comodidad.

Rigen tarifas únicas: cinco kopecs el billete de metro, cuatro kopecs el de autobús y tres el de tranvía. La bajada de bandera en los taxis importa diez kopecs y cada kilómetro de recorrido otros diez kopecs. El kopec viene a equivaler unos 70 céntimos de peseta.

Gerencia del servicio. En las grandes urbes, los transportes dependen de los Soviets urbanos, órganos locales del Poder. Los gastos del servicio están incluidos en los presupuestos municipales. En el Comité Ejecutivo del Soviet de Moscú, una Dirección gestiona los trolebuses, tranvías y autobuses; otra Dirección especial, el metro, y una tercera Dirección, también especial, los taxis. Estas Direcciones corresponden a Vicepresidentes

del Ejecutivo del Soviet de Moscú y existe también una Comisión permanente de transportes y comunicaciones, que controla el aspecto social (19).

AMERICA

ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMÉRICA.

1. *Boston. La era de los rascacielos cobra toda su vigencia.*

Es innecesario insistir en que la falta de espacio longitudinal exige ocupar la vertical. El rascacielos, concluyen gran número de contratistas, «está mucho más allá de las alturas que hoy se conciben para edificios destinados a oficinas o a viviendas». «El Prudencial Center», de Boston, presupuestado en 200 millones de dólares, pretende ser el edificio más alto del mundo, fuera de Manhattan. En Houston (Tejas) se proyecta un edificio para ubicar 7.000 oficinistas y empleados. En Europa, Bruselas construye el «Westbury Hotel», el más alto del continente. «Estamos entrando en la segunda gran era del rascacielos» y, en efecto, abunda la idea de situar las «comunidades en el cielo», aunque la expresión sólo se refiere al sentido técnico de la idea..., desgraciadamente (20).

2. *Filadelfia. Un ensayo urbanístico: una calle—arteria comercial—sin circulación rodada.*

Este otoño ha sido resucitado un proyecto para hacer de la Chesnut Street de Filadelfia—equivalente a la Quinta Avenida neoyorquina—un paseo comercial, mediante el ensanche de las aceras, supresión de la circulación rodada, establecimiento de una única línea de transporte eléctrico con toma aérea y conservación de la circulación transversal. Ya en 1956 fué propuesto un programa parecido, pero la reelección del Alcalde actual, M. Tate, parece que asegura la puesta en marcha del proyecto. La avenida estaría embellecida con gallardetes, maceteros y plantas, cafés en las terrazas y toda clase de elementos conducentes a hacer de dicha calle un centro atractivo y ameno.

El proyecto costará 4,1 millones de dólares y en su ejecución se invertirán tres años: de 1966 a 1969. Cuenta con muchos detractores (entre otros, los comerciantes y hoteleros afectados que no tienen salida por la parte posterior de las fincas que ocupan, impidiendo la carga y descarga) y es invocado el fracaso de experiencias similares, como las de Miami Beach (Florida) y Toledo (Ohio). Pero también tiene múltiples partidarios—aparte de la Administración—que recuerdan el feliz ejemplo de Rotterdam, donde fué ocupada una explanada «preparada» por los bombardeos, con una calle del tipo de que se da cuenta, con una anchura—igual a la del proyecto—de 60 pies (unos 18 metros) (21).

(19) De *Etudes Soviétiques* (París, octubre de 1963).

(20) De *The Christian Science Monitor* (Boston, Mass., 11 de octubre de 1963).

(21) De *The Times* (Londres, 12 de noviembre de 1963).

3. Nueva York. Planeamiento para el caos.

Seis millas de la isla de Manhattan, a lo largo del Hudson, son objeto de profunda reforma en un plan dado a conocer en la primavera última por el Alcalde de la ciudad, M. Wagner. Nuevos rascacielos, bloques de oficinas, restaurantes, un hotel «cilíndrico», un centro de recepción de pasajeros procedentes de las principales líneas de navegación—novedad que sería estimable plasmara en algo real—, etc. El plan cuenta con muchos oponentes, pero es algo que aún está sin concretar. El tradicional Slock Exchange sería allí trasladado desde Wall Street, donde se ahoga en un espacio que no le permite expansión en ningún sentido. En general, el proyecto ha caído en terreno indiferente, si no hostil, y ha servido de base para renovar las críticas contra las creaciones urbanísticas de la ciudad, acometidas estos últimos decenios. Mr. Lewis Mumford habla de un «caos solidificado» al referirse al «desastre» de levantar en las proximidades del Rockefeller Centre cuatro nuevos rascacielos sin la preocupación de haber creado una sola plaza u otro tipo de espacio abierto entre ellos (22).

(22) De *The Economist* (Londres, 28 de septiembre de 1963).

REGIMEN Y ADMINISTRACION MUNICIPAL DE LOS ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMERICA

por

JEWELL CASS PHILLIPS

Catedrático de Ciencia Política de la Universidad de Pennsylvania

Traducción y prólogo de
MANUEL PEREZ OLEA

Tomo I: Régimen político de los Entes locales norteamericanos.

Tomo II: Administración municipal.

Precio de los dos tomos: 300 ptas.

Pedidos a:

Instituto de Estudios de Administración Local.
Sección de Publicaciones.

J. García Morato, 7

MADRID- 10