

## VI. SECCION INFORMATIVA

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

#### a) España:

##### I. REALIZACIONES Y PROYECTOS 1963-64.

Hace veinticinco años del Movimiento Nacional. La labor durante esta larga etapa de paz será recogida en una publicación.

Refiriéndonos a las realizaciones del pasado año 1963, es obligado resaltar la labor del Jefe del Estado dando consignas orientadoras de las que recopilamos algunas.

Con ocasión de presidir el IX Consejo Nacional, que conmemoraba el XXV aniversario del Fuero del Trabajo, el Caudillo dijo que «la democracia no es ni puede ser una especie de Código eterno de la política». Y semanas después, en abril, al recibir a una Comisión de las Corporaciones locales de la Región Ecuatorial española, afirmaba: «No aspiramos a mantener nuestros viejos lazos por razones de fuerza, sino de conveniencia y amor». En Lérida, en julio, decía el Generalísimo: «Vuestra adhesión es la demostración más clara de la identificación del Gobierno con el pueblo». Y en el acto conmemorativo del 18 de julio, se expresó así: «El trabajo se dignifica por el amor, y la empresa, por la justicia». En otro discurso, en Murcia, afirmó: «Hoy tenemos una política de creación, de ideales y de sinceridad».

En 1963 el Generalísimo recorrió Córdoba, Granada, Jaén y Sevilla, después de los temporales que asolaron dichas Provincias. Acudió a Cataluña ocho meses después de sus riadas, recorriendo las zonas del Vallés, Rubí, Tarrasa, Sabadell, Tarragona, Lérida y Barcelona, donde visitó la Feria de Muestras, inaugurando el Instituto de Investigaciones Pesqueras y dos de Enseñanza Media.

Estuvo en Mérida, donde se entrevistó con el Presidente del Gobierno portugués, doctor Oliveira Salazar, y entre otros viajes merecen destacarse los realizados a Burgos, Lugo, Albacete, Murcia, Cartagena, donde inauguró centros telefónicos, embalses, pantanos y fábricas.

Entre las más interesantes iniciativas de lo que fue el año político 1963, figura el Plan de Desarrollo y la Ley de Seguridad Social.

El Plan de Desarrollo representa un avance extraordinario para la ordenación de la Economía. En cuanto a la Ley de Seguridad Social es de capital importancia. El Caudillo ha repetido que lo social es la esencia del Movimiento.

El Ministro de la Vivienda dijo a finales de año que en el principio de 1964 se completaría el primer cuatrienio del actual Plan Nacional de la Vivienda.

Al referirse a las tareas desarrolladas por su Departamento dijo:

«En ninguna de estas tareas nos hemos producido fríamente, exclusivamente como técnicos. Hemos pensado en el hombre y la familia como factores primordiales. Labor continuada y compleja ha sido la del Ministerio. Sin abandonar ninguna de sus vertientes se ha atendido a lo urgente y primordial. Sobre todo se ha dado un paso radical y resolutorio en el problema del chabolismo» (1).

En el 1963, la Dirección General de Urbanismo sometió a la consideración del Ministro siete Planes generales de Ordenación Urbana, 239 Planes parciales, 213 Proyectos de Urbanización y cuatro Planes especiales.

La Gerencia actuó en 202 polígonos. La labor desarrollada en ellos supone un presupuesto de contrata que se aproxima a los mil millones de pesetas.

El Ministro dijo también que:

«En el capítulo del urbanismo ha correspondido al Ministerio, en el año que terminó, algo tan importante como la aprobación del Plan general sobre el Area metropolitana de Madrid. El Plan fue expuesto ya en 1962 en el Ministerio y visitado por el Caudillo» (2).

Se refirió después a la protección a los monumentos y a la creciente edificación de viviendas.

### *Labor de las Diputaciones.*

Las Diputaciones provinciales han desarrollado una eficiente labor durante el pasado año.

La de Asturias ha sobresalido en la construcción y reparación de caminos. Según declaración del Ilmo. señor don José López Muñiz, Presidente de la misma:

«La labor realizada en 1963, excluida la obra hecha en el mes de diciembre, cuyos datos aún no pueden formularse con exactitud, ha sido la siguiente:

a) Diez caminos terminados que cubren un total de 24 kilómetros y medio, y cuyo costo ascendió a unos siete millones y medio de pesetas.

b) Veintinueve caminos y un puente en ejecución, lo que representan un total de 148 kilómetros de vía, aproximadamente.

c) Asimismo, se han comenzado otros seis caminos que cubrirán una longitud viaria de unos 15 kilómetros y cuyo presupuesto asciende a doce millones y medio de pesetas. De estos caminos, ya se ha certificado obra por importe de unos tres millones de pesetas. Por lo que se refiere a conservación de la red viaria ya existente durante el año de 1963, en sus primeros once meses, se han invertido más de 17 millones

(1) *La Vanguardia* (Barcelona, 12 de enero de 1964).

(2) *La Vanguardia* (Barcelona, 11 de enero de 1964).

de pesetas, en la reparación de unos 80 kilómetros y medio y en diversas obras accesorias y de reparación de averías no mensurables kiloméricamente» (3).

También la Diputación ha realizado una labor meritoria en el Hospital general de Asturias, que ha atendido durante el ejercicio a siete mil enfermos hospitalizados. También contribuyó a la mejora del Real Sitio de Covadonga.

En cuanto a la ayuda que la Diputación presta a los Ayuntamientos de la Provincia es variada, puesto que colabora con ellos en estudios, proyectos y ejecuciones de obras y servicios. Fundamentalmente esta ayuda se realiza a través de la Cooperación provincial, cuyas cantidades globales en el bienio 1962-63 han sido las siguientes:

a) Con destino a construcción de escuelas y viviendas para maestros se han destinado diez millones.

b) Como aportación al plan de inversiones de la Comisión provincial de Servicios Técnicos se ha destinado la cantidad de siete millones de pesetas.

c) Como dotación de los fondos de la Caja de Crédito para empréstitos a los Municipios, seis millones de pesetas.

d) Aportación para obras de construcción de Centros de Higiene Rural y Casas del Médico, un millón de pesetas.

e) Con destino a la segunda fase del plan de electrificación rural, trece millones de pesetas.

f) Para realización de pequeñas obras, tres millones de pesetas.

Otros aspectos, como el Conservatorio provincial de Música, con más de mil alumnos, Museos provinciales, Escuela de enfermeras y Médicos becarios en el Hospital general, Escuela de Artes y Oficios, etcétera, reflejan el singular empeño de esta Diputación provincial en el aspecto cultural.

La Diputación de Albacete tiene planteado un problema fundamental, el de los caminos vecinales. Así ha podido decir el señor Presidente de la Diputación, señor Fernández Fontecha:

«En efecto. La red que vemos sobre el mapa es bastante completa y se extiende y serpentea lo mismo por la zona manchega de la Provincia que por las zonas levantina y serrana, a pesar de las naturales dificultades orográficas de esta última, sobre todo en la demarcación de Alcaraz. Albacete tiene hoy unos 1.300 kilómetros de caminos vecinales, pero en tan deficiente estado de conservación, que no habrá más remedio que revisarlos todos si se quiere que los productos del campo y el aprovechamiento de los subproductos agropecuarios tengan una agilidad transportística que hoy no tienen.

«Figúrese—añade el Presidente—que durante el ejercicio que ahora acaba tan sólo han contado esos caminos rurales con una dotación de cuatro millones de pesetas por parte de la Diputación y cinco más por parte del Estado. De ahí que estemos tramitando con el Banco de Crédito Local un empréstito de 30 millones de pesetas, de los que los diez

---

(3) *Región* (Oviedo, 1 de enero de 1964).

primeros han sido ya librados. Sin embargo, precisamos mayor ayuda estatal a través de la Presidencia del Gobierno, y tenemos confianza en ella a la vista, principalmente, del Plan de Desarrollo» (4).

### *Labor municipal.*

La labor realizada por los Municipios españoles durante el año 1963 ha sido abrumadora. El Municipio de la capital marcó la pauta con una serie de actuaciones y obras, que, aunque dignas de más extenso comentario, nos limitamos a mencionar las efemérides más importantes que tuvieron lugar:

En enero: El Alcalde asiste en Santa Cruz a los actos en honor de Madrid.—Supresión de arbitrios municipales.

En marzo: El suburbio y la reforma interior de la ciudad, metas del presupuesto extraordinario aprobado por el Delegado de Hacienda.—El Ayuntamiento se dispone a la ordenación del polígono de «La Chimenea», donde serán construídas mil viviendas.

En abril: El Régimen especial y las elecciones municipales.

En julio: El *Boletín Oficial del Estado* publica la Ley de Régimen especial de Madrid.—El Ayuntamiento aprueba un nuevo Bando del silencio.—Se inaugura el nuevo tramo del Metro Argüelles-Moncloa.—Se inaugura el monumento a Eugenio d'Ors.

En agosto: Inauguración de la fuente luminosa de la glorieta de Carlos V, la primera que se construye con rotor de propia impulsión.

En septiembre: Se convocan elecciones municipales en toda España, con normas especiales para Madrid.—Designación del Conde de Mayalde como Alcalde de Madrid por un período de seis años.—Inauguración de la primera fase del Plan de construcciones escolares de la periferia.

En octubre: Se inaugura el último tramo de la reforma de los bulevares.—El Gobierno autoriza la compra de Hidráulica del Santillana por el Canal de Isabel II.—Se inaugura la primera planta de tratamiento de basuras.

En noviembre: Se eligen los treinta y seis nuevos Concejales del Ayuntamiento.—Se aprueba el plan revisado de Ordenación urbana de Madrid.—Se aprueba la Ley del Area metropolitana de Madrid.—Se aprueba el plan modificado de obras de ampliación del abastecimiento de aguas, por un importe de 5.750 millones de pesetas.—Se inauguran las obras de pavimentación del paseo del Prado (5).

El Alcalde de Barcelona, señor Porcioles (6), al referirse a la labor transformadora de los veinticinco años de paz, dice:

«En todos los órdenes ciudadanos se acusa esta transformación. Tomado por base el período 1940-1960, observamos, por ejemplo, que los niños en edad escolar pasan de 195.000 a 265.000; que el parque de automóviles ha aumentado en los últimos diez años más de cuatro ve-

(4) *Madrid* (Madrid, 13 de diciembre de 1963).

(5) *Arriba* (Madrid, 2 de diciembre de 1963).

(6) PORCIOLES, José María de: «Veinticinco años fecundos», *La Vanguardia* (Barcelona, 24 de enero de 1964).

ces; que los usuarios de tranvías y autobuses pasan de 303 millones en 1941 a 359 millones en 1962; que el consumo diario de agua ha aumentado en 668.000 metros cúbicos de 1952 a 1962; que el consumo eléctrico ha pasado de 228 millones kilovatios-hora en 1941 a 1.102.473.114 kilovatios-hora en 1962; que el consumo de carne ha pasado de 26.000 kilos diarios en 1940 a 143.000 kilos en 1962, y la producción de basuras ha pasado de 400 toneladas diarias en 1939 a 850 toneladas en 1962».

Y agrega:

«Barcelona, en esos veinticinco años de paz, halla nuevos títulos de grandeza. Si ello ha permitido mantener la tradicional presencia histórica de Barcelona en la comunidad hispana, e incluso aumentarla, le hizo dar, en cambio, una nueva estructura a su estatuto jurídico y económico y a la dimensión de sus propios servicios. La promulgación del Régimen especial para la ciudad de Barcelona, confiere a la misma el poder de autodeterminación para labrar su futuro con el decidido fervor de su tradicional inquietud».

Espera que el año que empieza «tendrá una indiscutible significación para el desarrollo de la ciudad, encauzado por la promulgación del estatuto jurídico definitivo y por el aliento que a las empresas industriales y mercantiles dará el Plan de Desarrollo».

El primer Municipio catalán desarrolló una labor ingente, en la que es digno de resaltar la aplicación de la Carta municipal en la medida de lo posible.

A tal fin, el año 1963 conoció en Barcelona el primer proyecto que se establece en España de gestión planificada. El «Plan bienal de programación» para 1963-64, vasto y bien estructurado para una fecunda acción en la urbe, cerraba económicamente para final de 1964, una previsión de gastos fijada en 2.510.300.000 pesetas. El proyecto se presentó a la consideración de la ciudad en el Salón del Tinell, no sólo a los efectos de información pública, sino para que los barceloneses apreciaran la fecundidad de pensamiento de nuestros ediles. La ciudad comprendió la trascendencia del plan—con modificaciones para su mayor efectividad fué expuesto nuevamente en el mes de junio y lo visitó el Caudillo—y le dió su tácito asenso.

Aprobado en julio por el Ayuntamiento en pleno, hasta el 5 del pasado mes de diciembre no lo fué definitivamente por la Comisión provincial de Urbanismo. Aunque el propósito de la Alcaldía-Presidencia ha sido ponerlo en marcha en sus partes esenciales antes de terminar el año que reseñamos, el poco tiempo disponible motiva que plan tan bien ideado para dos años haya perdido ya uno. Sin embargo, la ciudad confía en que la nueva Comisión municipal ejecutiva—derivada de la reciente renovación de la mitad del Consistorio—haya acordado redactar el programa para el bienio 1965-66 da esperanzas de continuidad en el fecundo camino emprendido.

La alusión anterior a las elecciones municipales nos sirve para se-

ñalar que las mismas fueron un motivo de interés ciudadano en la actividad pública.

Destacable es también la incorporación efectiva a la ciudad del Castillo de Montjuich. Donado por el Ejército, los Servicios municipales de Parques y Jardines han adornado y mejorado sus alrededores. El Museo Militar y el Mirador de la Ciudad con una fuente luminosa, obra de Buigas, han hecho de la parte alta de Montjuich un lugar atractivo, que se complementará con un gran Parque de Atracciones, cuya instalación está ya concedida (7).

Se suscitó en el Consistorio barcelonés la revisión de su Carta municipal y sobre este tema publicó Santiago de Cruylles (8) un interesante trabajo en el que se dice, entre otras cosas: «parece oportuno examinar también otros aspectos y, entre ellos, el de las responsabilidades ejecutivas, ligado íntimamente con la autonomía municipal».

Dice que la Carta del Ayuntamiento de Barcelona se separó radicalmente del principio de «autogobierno», principio básico y tradicional entre los grandes Municipios españoles. La facultad del Alcalde para nombrar los Delegados de Servicio puede dar paso a una nueva intervención centralista de la actuación del Ayuntamiento. Cruylles se pregunta si esa concentración de poderes en personas nombradas por la Administración central no será contraria al principio de autonomía que la Carta quiere representar. «¿No era preferible—dice—en este aspecto el régimen anterior, en el que esas responsabilidades ejecutivas eran cometido de los propios Concejales?» Analiza las limitaciones que la Carta ha traído a los Concejales, concluyendo que, «en resumen, con la Carta municipal los Concejales han perdido las responsabilidades ejecutivas, comparten con los Delegados de Servicio las inherentes a los acuerdos de la Comisión ejecutiva y conservan las de perfilar las líneas básicas de la planificación de la ciudad».

## II. EL PROBLEMA DE LA DESCENTRALIZACIÓN.

Se ha escrito estos días sobre el problema de la descentralización administrativa. Es indudable que será precisa una mayor descentralización que permita un movimiento más holgado a la Región, la Provincia y al Municipio. La cuestión será saber la forma para llegar al punto óptimo de descentralización administrativa. Si bien es verdad que desde un punto de vista político la concentración de autoridad es necesaria, desde un punto de vista administrativo la centralización es algo que la historia reclama como resto de una época en liquidación.

Se dice que lo primero que debería ser tratado en España al hablar de descentralización sería el asunto de nuestra actual división territorial. El reparto de nuestro país en porciones administrativas no responde a un estudio de la región natural. Cuando tal división se hizo, posible-

(7) *Diario de Barcelona* (Barcelona, 1 de enero de 1964).

(8) CRUYLLES, Santiago de: «Tres años de Carta municipal», *La Vanguardia* (Barcelona, 22 de diciembre de 1963).

mente fuera útil y aconsejable para algunos fines. Pero la herencia divisionaria que hemos recibido no es, ni mucho menos, la más acertada para la realidad actual. Aunque, por el momento, ahí está, y quizá se pueda trabajar sobre ella.

El problema de la descentralización es necesario solventarlo por todos los medios disponibles como premisa para llegar a un desarrollo normal del país. Es, por ello, por lo que la opinión de personalidades como nuestro Director general, señor Moris Marrodán, o del señor Jordana de Pozas, siempre son de capital importancia.

El señor Moris Marrodán dice:

«Indudablemente, todos estamos concordes en que debe fomentarse la descentralización de los entes territoriales; pero esto no se consigue con buenas palabras, ni discursos grandilocuentes; ni siquiera con buenas leyes. Es preciso antes robustecer esos organismos en los que se van a descentralizar los nuevos cometidos, dotándolos de los medios necesarios; fomentar el interés del vecindario en forma constructiva y, sobre todo—a mi juicio quizá lo más importante—, crear un clima de verdadera y auténtica responsabilidad» (9).

Por su parte, el señor Jordana de Pozas mantuvo la necesidad de la existencia de organismos capacitados para asumir funciones descentralizadas, manifestando que:

«Sin resolver el problema de los pequeños Municipios, sin dar una solución adecuada al complejo de cuestiones suscitadas por el crecimiento de las urbes y sin crear una base territorial mucho más amplia que la de nuestras seculares Provincias, puede augurarse que no se llevará a cabo la descentralización que, desde muchos puntos de vista, parece deseable» (10).

Para el señor Hernández Sampelayo, Secretario general técnico de la Presidencia del Gobierno, «la descentralización, para que sea realmente eficaz, debe ser contemplada en un sentido más amplio que el estrictamente municipal o provincial; así, la Región se perfila como una ideal y posible división administrativa, justificada tanto en el terreno de los principios como en el de las nuevas técnicas económicas y sociológicas».

Serrano y Cos-Gayón escribe que «la descentralización implica siempre una mayor rapidez, flexibilidad, eficacia y economía de las funciones administrativas. Ha de iniciarse con una reorganización (de esto pueden ya presentarse muchos ejemplos) absoluta de los servicios administrativos. Ha de contarse con un personal adecuado e idóneo, pues el giro de la realidad lo reclama. Ha de ser prudente en aquellas actuaciones consideradas como fundamentales para la dignidad personal de los ciudadanos. Y, por último, ha de recabar una colaboración más intensa de las agrupaciones, entidades profesionales, sindicales y territoriales» (11).

El señor Quintana Pardo hace hincapié en la necesidad de vitalizar

(9) *Madrid* (Madrid, 18 de enero de 1964).

(10) *Madrid* (Madrid, 18 de enero de 1964).

(11) *Madrid* (Madrid, 23 de enero de 1964).

las Diputaciones manifestando que para ello se precisa: «adscribirles la competencia de las Comisiones provinciales de Servicios Técnicos y la oportuna dotación económica; de otra parte, la no injerencia en ese ámbito de los Gobernadores civiles.

En algunos sectores la insuficiencia del nivel provincial y la ineficacia de la centralización ha constituido el fundamento de un nivel regional. Por ahora se encuentra limitado a sectores muy específicos de la Administración, siendo improbable su extensión a un ámbito más generalizado.

Cabe un nivel regional viable que por constituirse *ad hoc* reúne los requisitos necesarios de permanencia. En este sentido las Confederaciones hidrográficas y las «comunidades turísticas» nos señalan un camino sugerente» (12).

### III. MADRID Y SUS PROBLEMAS.

#### *Nuevo Ayuntamiento.*

El 31 de diciembre de 1963 quedó constituido el nuevo Ayuntamiento de Madrid (13). El día anterior se celebró el último Pleno del anterior Consejo y se aprobaron los presupuestos para 1964.

La sesión solemne para la constitución del nuevo Ayuntamiento estuvo presidida por el Ministro de la Gobernación, que tomó juramento y dió posesión de su cargo de Alcalde de Madrid al Conde de Mayalde, y a los Concejales elegidos por los tres tercios.

Pronunciaron discursos el Conde de Mayalde, el señor Suevos y el Ministro de la Gobernación, quien tras referirse al Régimen especial para Madrid, hizo algunas consideraciones sobre la autonomía municipal, y el principio de autogobierno o *self-government*. Dijo que:

Sin olvidar que antes y ahora muchas pretendidas aspiraciones autonómicas son el manto que ampara intolerables oligarquías locales, la buena doctrina reconoce con carácter unánime que una autonomía bastante amplia—como dijo Pío XII en su discurso de 30 de septiembre de 1955—constituye un estímulo eficaz de energías provechosas para el Estado mismo; pero nunca debe olvidarse que de otra parte existe, como afirma el mismo Pontífice, «una legítima sumisión de los Municipios respecto de la Nación, que es la contrapartida de una asistencia siempre necesaria para que el Municipio pueda estar, dentro del Estado moderno, a la altura de sus múltiples tareas y garantizar a sus administrados todos los servicios a que tienen derecho» (discurso citado, dirigido a los miembros del XII Congreso Internacional de Ciudades y Municipios).

Si la supeditación del interés local al nacional viene exigida por el propio bien común, la capital del Estado, junto con los honores y primacías que ello comporta, se ve precisada a soportar al máximo los sacrificios que aquella supeditación impone.

---

(12) *Madrid* (Madrid, 23 de enero de 1964).

(13) *Arriola y Ya* (14 de diciembre de 1963).



Afirmó que se ha observado que una verdadera autonomía local debe estar garantizada por dos principios fundamentales: el de la diferenciación de funciones (que exige un deslinde entre las competencias de los órganos estatales y las competencias de los órganos municipales, principio que recoge la Carta municipal de Madrid) y el de efectividad de aquellas funciones municipales.

Dijo que la Carta, como toda obra humana, es perfectible, pero los aciertos que pueda contener tienen como único camino para convertirse en realidades el de la dedicación, entusiasmo y sacrificio de los que han de consagrarse a la noble tarea de administrar los intereses comunales, y terminó diciendo: «Sé bien que en todos vosotros concurren méritos sobrados para que la promesa que significa el nuevo Régimen municipal cuaje en espléndido fruto, y a mí únicamente me resta pedir a Dios que os ilumine siempre en vuestra labor» (14).

Para auxiliar a la Alcaldía en cada una de las seis grandes ramas en que se divide la Administración municipal de Madrid, fueron designados Delegados de Servicios los señores Vizcaíno Márquez (Obras y Servicios Urbanos), Fontcuberta (Hacienda, Rentas y Patrimonio), Gutiérrez del Castillo (Enseñanza, Servicios Asistenciales y Beneficencia), Pérez Martín (Deporte, Festejos, Turismo y Actividades Culturales), Aguinaga (Salubridad y Abastos) y Pontijas (Tráfico, Seguridad y Ordenación Vial).

### *Los monumentos y su conservación.*

Aunque hay un Madrid que se va definitivamente y del que rememorando una frase de José Carlos de Luna, pudiéramos decir que «se lo lleva la Ley Hipotecaria» (15), estos días se ha escrito que «aquel barrio nuevo de 1942 o 1943, no digo yo que ya está viejo, pero sí que ya no es frontera de Madrid, porque las fronteras madrileñas galopan como la antigua, heroica y violenta frontera del Oeste americano» (16).

Donde se levantan rascacielos y se ahonda para poder facilitar espacio para estacionamiento de coches, los viejos, los históricos edificios, llenos de empaque se resquebrajan, y como las Descalzas Reales, tienen que ser apeados. Se hace necesario, con urgencia, consolidar este histórico edificio, este museo único, en todos los puntos de su cimentación. En las obras que se realicen para salvar el inmueble participarán: el Patrimonio Nacional para dirigirlos, el Ayuntamiento que sufragará los trabajos, y los constructores del aparcamiento recientemente abierto en dicha plaza, para ejecutarlas. Con estas obras el monasterio-convento de las Descalzas Reales, volverá a ofrecerse con la comodidad que me-

(14) *Madrid* (Madrid, 2 de enero de 1964).

(15) PASCUAL, Javier María: «Crónica de Madrid», *El Correo Catalán* (Barcelona, 11 de diciembre de 1963).

(16) GARCÍA SERRANO, Rafael: «Las fronteras de Madrid», *Ya* (Madrid, 20 de diciembre de 1963).

rece: la de ser uno de los primeros, interesantes y valiosos museos de la capital de España (17).

Es de alabar la labor encaminada a salvar los monumentos artísticos de la capital. El patrimonio histórico-artístico del Ayuntamiento está valorado en treinta y dos millones de pesetas, hallándose entre sus 268 elementos fuentes, monumentos, cuadros y tapices de valor incalculable, por lo que se ha escrito estos días que «según los técnicos, el Ayuntamiento bien puede multiplicar por diez esta cifra y aún se quedaría corto ampliándola a los 500 millones de pesetas» (18).

En cuanto a sus monumentos se escribe que ni el mismo Ayuntamiento se atreve a calcular el valor de los 69 monumentos madrileños.

### *Mercados.*

En Madrid existen treinta y cuatro mercados de Distrito, en la mayoría urge la limpieza, pues muchos no se han revocado desde su inauguración (19).

### *Los problemas del tráfico.*

Los problemas del tráfico son en Madrid cada vez más acuciantes. El Ayuntamiento ha aprobado unas nuevas Ordenanzas de circulación, que constan de siete títulos con 103 artículos, una disposición final de derogatoria de normas anteriores y una cláusula adicional. Algunos periódicos han venido publicando dichas Ordenanzas (20).

Sobre el servicio de taxis se dice que en Madrid faltan taxis; sin embargo, mientras en Londres, con siete millones y medio de habitantes hay cuatro mil taxis; en Milán, con dos millones y medio de habitantes hay dos mil; en Madrid, con una población aproximada a la de Milán, el número de taxis supera en dos mil al de Londres, pues por las calles madrileñas circulan seis mil de estos vehículos de servicio público. Si parece que faltan taxis en Madrid, y el problema es más acuciante que en Milán y en Londres, se achaca a la falta de racionalización de nuestro tráfico, por la escasa fluidez de la circulación. Deberían establecerse más paradas oficiales, para que el cliente pueda llamar por teléfono, sin necesidad de salir a la caza de vehículos. Sobre el problema se ha escrito:

«¿Solución? Creemos que no existe, porque Madrid cada vez está peor. Y sin visos de una próxima reforma. Las calles están terriblemente viejas, las obras se hacen interminables, las reparaciones son catastróficas... No creemos sea éste un problema de taxis, sino de ordenación de la ciudad, de Ayuntamiento. Alguien debe tomar carta seria en el asunto, no ya en el de los taxis, sino en el de adecentamiento de las

(17) SÁNCHEZ, Rafael: «Obras para salvar el convento de las Descalzas Reales», *Hoja del Lunes* (Madrid, 30 de diciembre de 1963).

(18) JULIÁN: «El patrimonio histórico-artístico del Ayuntamiento», *Hoja del Lunes* (Madrid 20 de enero de 1964).

(19) «Treinta y cuatro mercados», *Ya* (Madrid, 18 de enero de 1964).

(20) *Madrid* (Madrid, 18 de diciembre y siguientes de 1963).

calles, intransitables la mayoría, porque ellas son las causantes de esos atascos que dejan sin taxis y con los nervios desechos a los madrileños. La verdadera solución nos la ofrecen en bandeja otras ciudades europeas, más experimentadas, menos complicadas incluso que Madrid. Esta solución es el transporte colectivo, a saber, el Metro, los autobuses, etc.».

En cuanto al Metro, inaugurado en Madrid el 17 de octubre de 1919, que viene siendo el más popular y eficiente de los transportes colectivos, se ha escrito recientemente:

«Desde esta fecha, la red ha ido extendiéndose, hasta sobrepasar hoy los treinta kilómetros y alcanzar su capital social muy cerca de los quinientos millones de pesetas» (21).

Cada año el Metro transporta aproximadamente 450 millones de viajeros. Cuenta en la actualidad con 58 estaciones, más las seis del Suburbano; posee 390 coches de viajeros; consume 80 millones de kilovatios-hora, y el precio, todos los saben, 1,50 pesetas por viaje.

Entre las nuevas líneas que entrarán pronto en servicio es probable que Ventas-Ciudad Lineal sea inaugurada en el verano de 1964, y dos años después Callao-Puente Toledo. También están previstas otras ampliaciones, que no sólo son proyectos, sino estudios en marcha: Callao-Alonso Martínez-Ventas, Puente Toledo-Carabanchel y Moncloa-Guzmán el Bueno-Reina Victoria.

Al Metro de Ventas-Arturo Soria le falta poco para entrar en servicio (22).

En cuanto a las líneas suburbanas son proyectadas y construidas por el Ministerio de Obras Públicas, y es posible que se extiendan, para lo cual se irán estudiando los casos que estime interesantes el Ministerio y la Junta Coordinadora Interministerial de Transportes Urbanos.

Es indudable que el servicio va mejorando, ya las nuevas estaciones se construyen con longitud de 99 metros (para seis coches). Están dotadas de accesos muy amplios por sus dos extremos, y esto, además de aumentar el número de accesos al ferrocarril a lo largo del trazado, disminuye la congestión que se produce en los accesos únicos, con un solo vestíbulo para despacho de billetes, y en aquellas estaciones cuya profundidad lo requiera se aplicarán las escaleras metálicas.

### *Nuevas Ordenanzas municipales.*

En el Salón de Actos de la C. N. S. de Madrid se celebró una reunión en la que los representantes del Ayuntamiento, señores del Valle (Teniente de Alcalde) y Fontcuberta (Delegado del Servicio de Hacienda), cambiaron impresiones con los representantes del Comercio, de la Industria y trabajadores madrileños sobre la entrada en vigor de las nuevas Ordenanzas municipales.

En dicha reunión el señor del Valle dijo que no será rebasada la ci-

(21) RICO, Luis: «El Metro», *Arriba* (Madrid, diciembre de 1963).

(22) OTAMENDI, Miner: En *Madrid* (Madrid, 13 de diciembre de 1963).

fra de 500 millones de pesetas en la exacción del impuesto de radicación (23).

A efectos de este nuevo impuesto, que ha sido calculado en función del índice de valores de los terrenos (24), las calles de Madrid se dividirán en nueve categorías. «Según la Ley, el tipo de gravamen máximo será de 25 pesetas por metro cuadrado en calles de última categoría. Este tipo aumentará en un 50 por 100 más por cada aumento de categoría de la calle o plaza en que esté radicada la industria o comercio.

La tarifa general sometida a la aprobación del Ministerio de Hacienda es de 20, 26, 35, 45, 56, 67, 78, 89 y 100 pesetas para las respectivas categorías cuando el comercio o industria ocupe una superficie inferior a cien metros cuadrados. Este es el módulo máximo municipal, porque la Ordenanza disminuye el importe del arbitrio por cada metro cuadrado a medida que aumenta la superficie objeto de la exacción. Llegando a gravar en primera categoría con 20 pesetas el metro cuadrado cuando aquélla exceda de los 12.000.

El Ayuntamiento establece unos índices correctores, con el fin de restablecer en todo lo posible el principio de capacidad tributaria diferenciando las cuotas en relación con las distintas actividades que se ejerzan.

Las cuotas del arbitrio tendrán carácter provisional hasta tanto se compruebe la cuantía de las que, en su caso, se hayan liquidado para el Tesoro por beneficios o impuesto de sociedades.

La cuota anual de los despachos, oficinas, locales, que no estando sujetos al impuesto industrial ni al de sociedades actúen, sin embargo, por cuenta o en representación de empresas sujetas a dichos impuestos y radicantes o no en Madrid, será equivalente a la cantidad que resulte de aplicar el valor fijo de 150 pesetas por cada metro de superficie ocupada, sin tener en cuenta las categorías de las calles.

De la superficie computada—como regla general—se deducen diversos porcentajes, según se trate de patios o lugares descubiertos, sótanos, cobertizos, almacenes, etc.

Los módulos introducidos por el Ayuntamiento en la Ordenanza han sido calculados—con arreglo a la Ley—en función de los diferentes valores unitarios por metro cuadrado que para calle o polígono consigna el Índice Municipal de Valoraciones correspondiente al último trienio anterior, agrupados del siguiente modo: más de 12.000 pesetas por metro cuadrado para la primera categoría; de 8.501 a 12.000, segunda; de 5.001 a 8.500, tercera; de 3.001 a 5.000, cuarta; de 2.001 a 3.000, quinta; de 1.501 a 2.000, sexta; de 1.001 a 1.500, séptima; de 400 a 1.000, octava, y hasta 400 pesetas por metro cuadrado para la novena categoría, de conformidad, repetimos, con el Índice de Valores» (25).

---

(23) *Arriba* (Madrid, 18 de enero de 1964); *Ya* (Madrid, 18 de enero de 1964), y *Pueblo* (Madrid, 18 de enero de 1964).

(24) *Ya* (Madrid, 15 de enero de 1964).

(25) *Pueblo* (Madrid, 16 de enero de 1964).

Entre las nuevas exacciones municipales, y «conforme a lo dispuesto por los artículos 451 al 472, ambos inclusive, de la Ley de Régimen local, y por los artículos 90 al 98, ambos inclusive, de la Ley de Régimen especial para el Municipio de Madrid, se confirma y declara subsistente la exacción de contribuciones especiales, tanto por aumentos de valor como por beneficios especiales, que ya fué establecida al amparo de la legislación anterior» (26).

Entre las nuevas exacciones municipales, además de las ya citadas, figuran las tasas de establecimiento de vehículos en la vía pública, el arbitrio sobre estancia en hoteles de lujo y de primera categoría, la tasa por recogida de basuras domiciliarias y la tasa por servicios del Laboratorio Fotométrico Municipal de Madrid (27).

## b) Extranjero:

### E U R O P A

#### I. ALEMANIA.

##### 1. *El peatón, rey en la calle.*

En Munich se ha inaugurado un túnel para peatones que alcanza una longitud de 80 metros. Se ha construido en trece meses y a su derecha tiene escaleras rodantes de dos direcciones. Este túnel parte de la estación principal hasta la Kaiserstr y la Taunusstr. Con esto se ha dado al peatón la máxima comodidad y rapidez para su desplazamiento a estos puntos (1).

##### 2. *Pistas para la circulación, sobre «zancos».*

Según comentarios de un diario de Nürenberg, el proyectado nudo Este de dicha ciudad será el modelo más ambicioso y amplio de miras que se llevará a cabo para la circulación motorizada.

Se trata de la construcción de pistas elevadas expresamente realizadas para los vehículos motorizados. Este nudo costará 160 millones de marcos y se piensa que se construyan más en otros puntos de la ciudad (2).

##### 3. *Dar al hombre el derecho a la vida. Urbes y planeamiento de circulación. La desintoxicación del agua y del aire son las tareas principales del futuro.*

Todo lo que en cuestiones urbanísticas se ha realizado hasta ahora nos lleva a la consideración de lo que en adelante habrá de llevarse a

(26) *Informaciones* (Madrid, 14 de enero de 1964).

(27) *Informaciones* (Madrid, 11 de enero de 1964).

(1) De *Frankfurter Neue Press* (Frankfort, noviembre de 1963).

(2) De *Nürenberger Nachrichten* (14 de enero de 1964).

cabo con más urgencia. La tarea que actualmente se nos impone con más fuerza es la desintoxicación del aire y del agua, para un bienestar común y crear una protección al hombre contra los amenazadores y mortales peligros de la circulación. Las tareas y ámbitos que esto abarca son enormes. Su realización supone la labor conjunta de la Legislación y la Administración. El suelo, las aguas y la atmósfera han quedado deficientemente tomadas en cuenta. En este sentido se ha expresado con gran energía, con motivo de la sesión de «Planeamiento y técnica de la circulación», el conocido patriarca de la urbanización de la ciudad de Essen, profesor doctor May (3).

#### 4. *El aeropuerto más moderno de Europa.*

Dentro de unos pocos años el aeropuerto más moderno de Europa será el de Frankfurt. Se espera que en este año pasarán por dicha ciudad 3.345.000 pasajeros. Para 1967 se cuenta con que asciendan a cinco millones. Y este número se elevará a ocho. Para poder subvenir a todas las necesidades que esto lleva consigo se ha pensado en un aeródromo de altos vuelos (nunca con más propiedad se emplea el dicho). Será provisto de los últimos adelantos de la técnica y del confort. Construído en forma de Y, se instalará en su extremo inferior el edificio para la recepción de viajeros; donde se encuentran los extremos superiores de la Y el gran restaurante con 1.000 plazas, desde donde se disfrutará además de una espléndida vista, y en los puntos divergentes de dicha letra los andenes para el despegue de los aviones de la Luthansa (4).

#### 5. *Ulm en vías de transformarse en una gran ciudad.*

Ulm aún no es una gran ciudad si se atiende al número de sus habitantes. Pero después de tres o más años será la ciudad media más grande y la más pequeña gran ciudad de Alemania.

Estos son los informes de su Alcalde, Theodor Pfizer, en el umbral del nuevo año (5).

#### 6. *La circulación humana se convierte en un problema político.*

Esto es lo que se deduce del aumento siempre incrementado del auto de uso particular en el pasado año. En la República Federal, incluido el Berlín occidental, en los meses de enero a octubre de 1963, se han admitido 1.206.902 nuevas matrículas de automóviles de toda clase, lo que ha empeorado el tránsito urbano de una manera sensible, a pesar de las medidas tomadas. Para remediarlo en lo posible se piensa en dar un mayor atractivo a los transportes públicos, evitar la coincidencia de las jornadas laborales con la apertura de tiendas y comercios, y en un segundo plano para la circulación de coches. Esta última proposición ha sido llevada a la práctica desde hace algún tiempo por ciudades como

(3) De *Neuesten Nachrichten* (Karlsruhe, enero de 1964).

(4) De *Frankfurter Bundpresse* (diciembre de 1963).

(5) De *Schwäbische Donauzeitung* (diciembre de 1963).

Stuttgart y Frankfort, entre otras. Y ahora es en Düsseldorf donde se desea seguir estos ejemplos (6).

## II. BÉLGICA.

### *Bruselas: Lugar del Comercio en el Urbanismo.*

El Presidente de la Federación belga de empresas no industriales ha presentado un «manifiesto» en el que a través de 20 recomendaciones se define la postura del Comercio en el planeamiento urbano. El centro comercial, su abastecimiento, los establecimientos de mayoristas y minoristas, los accesos a los centros de distribución, los hábitos de compra de la clientela, son determinantes de una manera de planear las ciudades que no pueden ser desconocidos. Sin esto, no puede haber Urbanismo «completo y bien organizado» (7).

## III. FRANCIA.

### 1. *París: Le Bourget será unido a la capital.*

Por veintitrés votos contra tres (comunistas) el Consejo de Administración del Distrito de la región de París ha aprobado el trazado de la línea ferroviaria exprés que ha de unir las estaciones del Norte y del Este con Le Bourget. Con ello se aliviará la saturación actual de la estación del Norte, a la vez que es objeto de una seria urbanización la zona de Saint-Denis. Aún no están decididos los medios financieros ni el calendario de las obras (8).

### 2. *La eliminación de las basuras domésticas.*

El Consejo de Administración del Distrito de la región de París ha aprobado el «esquema de organización» para eliminar las basuras de dicha región. Actualmente, las de procedencia doméstica ascienden a 2.140.000 toneladas, pero está calculada una cifra de tres millones de toneladas para 1975. El plan prevé la disminución de su precio de compra, la reducción de las horas de recogida, el establecimiento de nuevas plantas de incineración y la constitución de 30 ó 35 Sindicatos intermunicipales que construyan sus propios crematorios. Del plan han sido informados los Prefectos, para que, a través de consultas con los Municipios afectados, puedan ser acometidas estas operaciones con ayuda financiera del Distrito (9).

---

(6) De *Verkehrswirtschaft Düsseldorf* (diciembre de 1963).

(7) De *Le Soir* (Bruselas, 4 de octubre de 1963).

(8) De *Combat* (París, 19 de diciembre de 1963).

(9) De *Combat* (París, 19 de diciembre de 1963).

### 3. *Fontainebleau: Instituto Europeo de Administración de los Negocios.*

El I. N. S. E. A., creado en 1958, contará con sede permanente en Fontainebleau y está destinado a la formación comercial, cultural o política de los futuros administradores, desde un punto de vista eminentemente práctico y con una amplitud internacional. Base de la formación es el intercambio de ideas y experiencias. Este año cuenta con 98 alumnos (dos españoles) pertenecientes a 21 países, que conviven en régimen de internado desde el 15 de septiembre al 15 de junio de cada año. La matrícula importa 9.000 francos, pero existe un sistema de becas y préstamos sobre el honor que ayudan al 55 por 100 de los «participantes». El porcentaje de «participantes» (no son «alumnos») franceses no podrá rebasar el 33 por 100 de la matrícula total (10).

## IV. INGLATERRA.

### *Londres: El agobiante problema de la circulación.*

El Ministerio británico de Transportes ha publicado un Informe titulado «El Tráfico Urbano», redactado por una Comisión de estudio que ha presidido el especialista en planeamiento urbano, profesor Charles Buchanan, y que contiene una propuesta basada en las siguientes medidas: invertir millones de libras para crear nuevas redes viarias que absorban la congestión del tráfico; separación de calzadas para vehículos y viandantes, en un plano vertical, en las zonas urbanas de mayor concentración; supresión de tráfico rodado en centros residenciales, históricos o comerciales; establecimiento de Comisiones regionales que dirijan las campañas de planeamiento. Las medidas son tan urgentes como se desprende de los siguientes datos: Hoy ruedan por Gran Bretaña 10 millones de vehículos; en 1970 serán 18 millones, para pasar a 27 millones en el año 1980 y a 40 millones en el 2010, ya en pleno siglo XXI. «La Sociedad no puede continuar invirtiendo dinero en adquirir automóviles y hacerlos funcionar sin que, paralelamente, invierta en facilitar el espacio que requieren» (11).

## V. ITALIA.

### *Cómo viviremos mañana: Casas en forma de embudo para los ciudadanos del futuro.*

Según el libro de Michel Ragon, *Dove vivremo domani?*, la ciudad debe concebirse aérea, erigida sobre pilastras o suspendida, como un puente, mediante cables, dejando libre el suelo. De aquí el nombre de «arquitectura espacial», dada a uno de estos grupos de vanguardia. Según

(10) De *La Vie Française* (París, 13 de diciembre de 1963).

(11) De *Daily Herald* (Londres, 28 de noviembre de 1963) y de *Tribune de Genève* (Ginebra, 11 de diciembre de 1963).



opinan algunos, de esta forma las ciudades podrían edificarse en el campo, dejando libre el suelo para el cultivo. Otros proyectan conglomerados urbanos elevados, por lo menos, unos 20 ó 25 metros del suelo, dando lugar así a la construcción de tres o cuatro niveles diferentes reservados a la circulación sin cruces, al aparcamiento, a un sistema de circulación vertical y horizontal, dejando el suelo libre para peatones y jardines.

Según esta concepción, los inmuebles son de las más diversas formas; embudos gigantes, con el tubo embutido en el suelo; torres Eiffel, a las que se ligan cables que mantienen suspendidos bloques de edificios; fantásticos castillos apoyados sobre columnas y equilibrados mediante cables e incluso toboganes erigidos sobre un solo «pie», ofreciendo así la máxima superficie de insolación. También existen complejos sostenidos sobre elevados pilones, capaces de vadear un río, un brazo de mar o un distrito antiguo, que han recibido el nombre de *nappes structurées*.

Los servicios administrativos de la nueva ciudad se concentrarán en dos torres, facilitando así transmisiones automáticas, etc. En la cumbre de estos edificios habrá pistas para helicópteros, etc., que comuniquen las ciudades (12).

## VI. SUIZA.

### 1. *Urge la creación de un Instituto de Urbanismo latino.*

La A. S. P. A. N., Asociación Suiza para el Planeamiento Nacional, ha congregado en Aigle a los especialistas del grupo latino de la Asociación, en una reunión dedicada a hacer el balance de la labor del grupo en el año transcurrido y las perspectivas que se le ofrecen en favor de un Urbanismo del sector latino de Suiza. Punto esencial tratado ha sido el de subrayar la importancia que tiene para el urbanista el planeamiento de los pueblos, que es donde está la verdadera solución del Urbanismo, frente al planeamiento de la gran ciudad. En el curso de la reunión ha sido puesto de manifiesto el verdadero deseo de cooperación expuesto por los profesores de Geografía y de Urbanismo de las Universidades románicas suizas, para la creación de un Instituto románico especializado en Urbanismo, ya que el de la Escuela politécnica de la Confederación no resuelve la enseñanza de la materia en el país románico (13).

### 2. *¿Constituye la urbanización una amenaza para la salud mental?*

La *Tribune de Genève* (14) da cuenta de un comentario de la revista *Santé du monde*, editada por la Organización Mundial de la Salud, que destaca la correlación existente entre el grado de urbanización de los países y el de la salud mental de sus habitantes. En las capas altas y bajas de la Sociedad se observa el crecimiento de las neurosis y las

(12) De *Corriere della Sera* (Milán, 29 de noviembre de 1963).

(13) De *Tribune de Genève* (Ginebra, 27 de noviembre de 1963).

(14) (Ginebra, 15 de enero de 1964).

psicosis, respectivamente, sin que puedan ser exactamente determinados los orígenes de tales estados anormales, ni menos aún su terapéutica eficaz. «Construir una ciudad demasiado industrializada y notoriamente extraña al modo de vida tradicional en el país significa, no solamente la imposición de una carga excesiva al presupuesto, sino también la introducción de un elemento de discordia». «Los problemas que calificamos de sociales—dice L. K. Frank—son en realidad resultado de esfuerzos frenéticos realizados por individuos carentes de dirección interior o de una concepción normativa de la vida; buscan un medio de protegerse o simplemente de sobrevivir de cualquier manera, en una sociedad que está remodelando la tecnología».

### 3. *¿Calles especiales para el tráfico o pistas periféricas?*

Las Ligas de Ingenieros y Arquitectos de Basilea presentan a estudio los puntos que a continuación se indican para un descongestionamiento del tránsito cada día más espeso:

1. Disminución de escapes de gas y ruidos por medio de un tránsito más fluido.
2. Disminución de accidentes y separación de los diferentes sistemas de circulación.
3. Descongestión de las vías residenciales por direcciones separadas del tráfico motorizado.
4. Descongestión de la *City* por rodeos periféricos.

En opinión de la mencionada Liga, las calles «extra» son las que resuelven el problema de un modo más eficaz. En cambio, las vías periféricas, dada la configuración del suelo de Basilea, no parece ser lo más eficiente para una circulación fluida (15).

### 4. *Qué es mejor: ¿el tranvía o el autobús?*

La Liga de Ingenieros y Arquitectos de Basilea, a la que ya nos hemos referido en otro artículo, sigue ocupándose de los problemas urbanísticos de su ciudad. Ahora discuten sobre las ventajas e inconvenientes del tranvía y el autobús. Las ventajas del tranvía consisten en que ocupa menos espacio en las calles y en donde la circulación rodada es muy intensa esto es muy digno de tenerse en cuenta. Es decir, que supone ahorro de sitio en donde haya gran afluencia de viajeros. Por otra parte, el autobús en las calles del núcleo urbano es más manejable y puede doblar curvas con mayor facilidad que el tranvía, donde los raíles son también un estorbo. Por lo que parece que la Liga se inclina por el empleo del tranvía en las zonas periféricas donde se agolpan grandes masas de viajeros y por el autobús para el centro de la ciudad. Pero hasta ahora no se ha decidido a qué medio de transporte ha de darse la prioridad (16).

(15) De *National-Zeitung* (Basilea, enero de 1964).

(16) De *National-Zeitung* (Basilea, 4 de enero de 1964).

### 5. *Una ciudad a vista de pájaro.*

Esto es lo que se han propuesto, con éxito, los ciudadanos de Basilea. Dar al viajero o al transeúnte una perspectiva perfecta de la configuración urbanística de su ciudad por medio de un plano luminoso tridimensional. En dicho plano se encuentran no sólo las calles, sino todos los edificios y zonas verdes, ríos, etc. De estos logradísimos indicadores hay dos en la ciudad y a medida que aparezcan nuevas construcciones se añadirán al plano. Y lo más interesante de esto es que los que tengan relaciones con la construcción podrán fijar en el plano las edificaciones que a su juicio convenga adicionar (17).

### 6. *Zurich: Oficina de estudio del tráfico.*

La región de Zurich habría de requerir 8.000 millones de francos en los treinta próximos años para realizar los proyectos redactados o propuestos para resolver el problema viario. Estas enormes cifras han despertado en las Administraciones interesadas (Ciudades, Cantones y Confederación) el afán de colaboración. Así nació la «Oficina de Estudio para el Plan de Transportes», que comenzó sus tareas en 1 de abril de 1963, con la misión de asegurar la armonía de los planes en curso, la eliminación de los antieconómicos y el estudio de la red actual y las repercusiones que soporta procedentes del incremento del tráfico rodado. Esta Oficina ahorrará muchos millones de costosas obras inútiles o contrapuestas (18).

### 7. *Regulación del tráfico con cuadros de mandos digitales.*

Según informaciones de un diario de Suiza, se habla de implantar en Europa una regulación de tráfico por medio de instalaciones de cuadros de mando automáticos. Parece que en algunas ciudades europeas, como Oslo, París y Stuttgart, se adoptará tan pronto como sea posible este sistema que ya funciona en Norteamérica (19).

---

(17) De *National-Zeitung* (Basilea, 22 de enero de 1964).

(18) De *Gazette de Lausanne* (Lausana, 27 de noviembre de 1963).

(19) De *Schweizer Journal* (Zurich, noviembre de 1963).