

VI. SECCION INFORMATIVA

A) LA ACTUALIDAD LOCAL A TRAVES DE LA PRENSA

a) España:

I. LOS «POLOS» Y EL PLAN DE DESARROLLO.

Por Ley de 28 de diciembre de 1963 se aprobó el Plan de Desarrollo Económico y Social. La Prensa se ha preocupado extensamente de ello, pero no está de más aclarar aquí que el mencionado Plan «trata de conseguir un incremento en el nivel de vida de todos los españoles dentro de las exigencias de la justicia social; y, para cumplir tal objetivo, prevé una serie de medidas que afectan a la industria, a la agricultura y a la modernización de los servicios. Para el fomento de la industria, los instrumentos son los «polos» de promoción, los «polos» de desarrollo y los polígonos industriales. Para la mejora agraria, los objetivos que se persiguen afectan a los siguientes aspectos: elevación de la productividad, mejora del nivel de vida, absorción del excedente de mano de obra agrícola, y determinación de áreas económicas más amplias. En fin, lo que ya está haciendo alguna Provincia con los Planes de expansión agropecuarios. De modo, y esto me interesa también puntualizarlo, que todas las Provincias españolas, mediante el progreso industrial, unas y otras por la reforma estructural de la agricultura, participan de las ventajas que el Plan de Desarrollo, como un todo armónico, trata de alcanzar».

El interés de la gente se acusa más intensamente en los aspectos del Plan que afectará de modo directo a cada Provincia o Región. Nos referimos con ello al tema de los polos de crecimiento que, según frase del señor López Rodó, son «conjuntos de actividad industrial que vienen a desarrollar las potencialidades existentes en una zona, teniendo en cuenta sus recursos materiales, humanos, comunicaciones, etc.». Son verdaderos generadores de actividad económica (1).

El señor Utrera Molina (2), Gobernador civil de Sevilla, ha definido el polo de crecimiento o polo de desarrollo económico con estas palabras:

«Diríamos que polo de crecimiento es el espacio geográfico limitado en el que, dentro del marco amplísimo del Plan de Desarrollo, se ofrecerán especiales facilidades de tipo fiscal y crediticio en ayuda de las in-

(1) *Diario de Pontevedra* (Pontevedra, 1 de enero de 1964).

(2) *El Correo de Andalucía* (Sevilla, 26 de enero de 1964).

fraestructuras industriales ya existentes y como estímulo para el nacimiento de otras nuevas. Por consiguiente, las industrias afectadas por el régimen de los polos de crecimiento recibirán trato de preferencia, que será determinado por la legislación pertinente. El polo de crecimiento supone, además, un considerable beneficio en subvenciones a fondo perdido».

Aclarando más los efectos de los polos de crecimiento, el señor Utrera Molina ha dicho que «un polo de crecimiento no es ninguna situación estática, sino siempre una determinante dinámica que, en el caso que nos ocupa, ha de significar un impulso decisivo en el crecimiento de la Provincia, y, a través de su irradiación, una positiva mejora que ha de repercutir sobre un ámbito que bien podemos definir como regional. Porque el polo de crecimiento incluye factores de estímulo industrial de categoría auténticamente excepcional.

En otro aspecto, el polo de desarrollo económico no sólo afectará a la actividad industrial, sino que ha de presionar sobre factores de educación, toda vez que hará necesario el funcionamiento de centros de enseñanzas en los que pueda obtenerse una cualificación profesional que sustantive, en el plano humano, el planteamiento, la ejecución y el rendimiento del propio polo».

Los polos se establecen en las zonas subdesarrolladas, sin capacidad de atracción actuante, pero con recursos propios que puedan actuarse. Los principales factores que pueden condicionar la falta de desarrollo espontáneo son: la falta de economías externas, la ausencia de expectativas de beneficios a corto plazo y la existencia de estudios que combinen óptimamente los recursos, haciéndolos rentablemente aprovechables.

En los polos de crecimiento no se ha tratado de extender la actividad empresarial del Estado; se trata de una acción promocional para el establecimiento de núcleos suficientes por los que la acción privada pueda multiplicar, mediante la instalación de los auxiliares y dependientes, la actividad creada por dicha vía promocional.

Las zonas seleccionadas para el establecimiento de los polos se hallan en Provincias que cuentan con una renta *per capita* inferior a la media nacional. Dichas Provincias, que alcanzan en España a más de la mitad de las existentes, se han agrupado en las zonas siguientes: Noroeste, Aragón y Rioja; La Mancha, Andalucía oriental, Andalucía occidental y la que contiene las Provincias de Burgos, Segovia y Avila.

El *Boletín Oficial del Estado* publicó en los primeros días de febrero una Orden de la Presidencia del Gobierno fijando los límites de los polos de promoción industrial (Burgos y Huelva) y de desarrollo (La Coruña, Sevilla, Valladolid, Vigo y Zaragoza). La extensión superficial de cada polo oscila entre 100 y 200 kilómetros cuadrados (3).

Los polos y polígonos industriales del Plan de Desarrollo gozarán de ciertos estímulos que se concretarán en aquellas industrias y activida-

(3) *Informaciones* (Madrid, 4 de febrero de 1964).

des económicas y sociales que se sitúen dentro del ámbito territorial de los mismos.

El polo de crecimiento de Sevilla alcanza una superficie de 181 kilómetros cuadrados y está integrado, en su concepción actual, por tres grandes sectores: Sevilla, Dos Hermanas y Alcalá de Guadaíra. A ellos se añade un sector más reducido en torno a La Rinconada.

Sobre el polo de crecimiento de Sevilla podemos aportar otros datos de interés, tales como:

La aportación estatal al polo de crecimiento de Sevilla es, en principio, de 400 millones de pesetas, que serán invertidos en cuatro anualidades de 100 millones cada una. El Estado creará condiciones especiales para facilitar expropiaciones.

El polo de crecimiento está llamado a constituir fuerte centro de atracción, de capital y, al mismo tiempo, decisivo factor en la absorción del paro y en la paralización de los movimientos emigratorios.

Por lo que respecta al capital, el trato no será discriminado y, por consiguiente, los cánones establecidos regirán en iguales condiciones ante el capital extranjero y ante el capital nacional. Por lo demás, la Ley del Suelo controlará las enajenaciones de terrenos al objeto de hacer imposible la actividad especuladora, al tiempo que las condiciones de expropiación se constituyen en forma asequible. La marcha del polo de desarrollo económico será confiada a la Comisión provincial de Servicios Técnicos, a la que se incorporará un secretario con categoría de gerente (4).

En La Coruña y en Vigo también se han creado polos con los que se trata de establecer un foco de impulso hacia la industrialización de toda la región gallega mediante estímulos estatales. Las industrias que se instalen en el *hinterland* coruñés dispondrán de subvenciones oficiales por cuantía del 20 por 100 y, además, estarán exentas del pago de exacciones. Con estas mismas ventajosas contarán los polígonos que se establezcan en la región. En los polos de desarrollo, en cambio, la subvención queda reducida a un 10 por 100.

El polo de La Coruña significará para su industria lo que el «Plan Coruña» significa para su agricultura. Pero contribuirá más eficazmente a una rápida elevación del nivel de vida y permitirá, además, absorber el excedente de mano de obra del campo. Esto traerá consigo que la población de la capital alcance dentro de diez años una cifra superior a los 300.000 habitantes, con lo cual el Ayuntamiento tendrá que hacer frente a los problemas derivados de la gran concentración urbana. También me interesa aclarar que el polo de La Coruña, al igual que el de Vigo, no contemplan sólo a estas ciudades, sino que la influencia de ambos se extenderá beneficiosamente a toda la región gallega (5).

Sin embargo, otras Provincias gallegas—tal Orense—se duelen de su preterición a la hora de ubicar los polos, alegando que «los criterios

(4) *El Correo de Andalucía* (Sevilla, 26 de enero de 1964).

(5) QUESADA, Emilio: «Entrevista con don Evaristo Martín Freire». *El Ideal Gallego* (La Coruña, 25 de enero de 1964).

técnico-económicos no debieran prevalecer ante razones de orden social y humano».

Y lamentan que los polos de La Coruña y Vigo no logren instrumentar una puesta en forma de la Galicia total, «no pueden equilibrar las irritantes desigualdades entre aquellas zonas ya en plena evolución y nuestra campiña desértica de riqueza..., sin que alcance en esta ocasión generosa del Estado, la oportunidad proteccionista que se brinda a otros menos necesitados» (6).

También Navarra tendrá su Plan de Desarrollo, pues la Diputación acordó conceder ayudas fiscales a las industrias que se establezcan en la Provincia (7).

Recientemente se ha dicho que el Plan de Desarrollo actual español es una de las cosas más serias que hemos hecho hasta ahora en España. Con anterioridad al Plan de Desarrollo las realizaciones de acción regional se habían basado exclusivamente en el principio del «desarrollo integrado», aparte del de adhesión, que no puede faltar nunca. Este es el encuadramiento acertado de Planes como el de Badajoz (1952), de Jaén (1953), de Grandes Zonas Regables (1958), etc.

Por ello, nuestro primer Plan de Desarrollo Económico y Social recoge tales experiencias, que prosigue con intensidad, teniendo en cuenta que dichos Planes—de obras, colonización, industrialización y electrificación en su denominación completa—no pretenden tan sólo la transformación del secano en regadío y subsiguiente colonización, sino también la industrialización de los productos de los nuevos regadíos. Pero, además, se trata de llevar a la práctica el principio de los polos de crecimiento, estableciendo los siete ya conocidos, cuyo número limitado no hace en esto sino reconocer la limitación de los recursos financieros en los cuatrienios considerados (8).

Algunos, como Tosat Rin, creen que siete polos son excesivos y que el Plan peca de excesivamente ambicioso, añadiendo que:

«Si bien comprendemos las causas que han motivado esta amplitud, pensamos que cinco polos para el primer año hubiera sido tarea ya abrumadora. Por eso, si bien comprensible, no creemos justificada la petición a rebato de un gran número de Provincias que sienten una desmesurada impaciencia que puede perjudicar la atención que a su tarea ingente tiene que prestar el Comisario del Plan de Desarrollo» (9).

II. LA ATMÓSFERA DE LAS CIUDADES.

En Madrid se han realizado recientemente ensayos encaminados a determinar el grado de contaminación atmosférica. La Comisión Central de

(6) *La Región* (Orense, 30 de enero de 1964).

(7) *Boletín Oficial de la Provincia de Navarra*, núm. 45, 13 de abril de 1964.

(8) MARTÍN LOBO, Manuel: «El Plan Franco», *Suplemento de Prensa del Movimiento* (1 de abril de 1964).

(9) TOSAT RIN: «La Rioja ante los Planes de Desarrollo» (Conferencia), *Nueva Rioja* (Logroño, 13 de mayo de 1964).

Saneamiento, en colaboración con el Ayuntamiento y la Escuela Nacional de Sanidad, emplazó unos aparatos móviles en distintos lugares y horas de nuestra capital. La misión de tales aparatos es la de suministrar los datos precisos para determinar el grado de polución de la atmósfera madrileña.

Los ensayos se realizan de diez de la mañana a una de la tarde. Posteriormente, tendrán lugar durante las horas de la tarde. La tarea es muy laboriosa, y los datos han de obtenerse a lo largo de unos seis meses, a distintas horas y en las más diversas condiciones climatológicas. Más tarde se llevará a cabo el estudio de las medidas que podrán ser tomadas en orden a la mayor o menor toxicidad registrada.

Este problema, que ahora empieza a inquietar a nuestra capital, ha causado ya gran preocupación en otras ciudades tales como París, Londres, etc., etc., donde se proponen soluciones drásticas.

Son las grandes ciudades y los núcleos urbanos con gran número de instalaciones industriales las que más preocupan a las autoridades sanitarias.

En Francia, un Senador, antiguo Ministro y Concejal de París, el doctor Lafay, dice que los espacios verdes son los principales medios existentes contra la contaminación atmosférica (10).

En Londres, durante el invierno, se prodiga el «smog», esa niebla artificial pesada, mitad vapor de agua natural, mitad humos y escorias, que «causó el pasado año, en sólo cuatro días, 130 muertos, otras 600 personas tuvieron que ser hospitalizadas en grave estado y pasaron de un millar las que se vieron afectadas por procesos pulmonares no leves» (11).

En Barcelona el Director del Instituto Municipal de Higiene ha hecho importantes consideraciones sobre el tema del saneamiento atmosférico.

Dice así: «Siendo que el estudio de este aspecto sanitario de nuestra urbe está en sus inicios, y teniendo en cuenta por otra parte que el problema presenta en sí signos bastante avanzados, creemos que debería simultanearse la organización del estudio técnico y científico, así como legal y administrativo, con la aplicación rápida de medidas prácticas que paliasen algunas de las facetas del problema» (12).

En Bilbao—de cuyo aire se ha escrito que «es una suma de anhídrido sulfuroso, extraordinariamente dañino, vapores nitrosos y ozono producido, especialmente en los días de sol, por estos últimos, florhídrico, vapores de fenol, formol, gases de sales de plomo, benzopireno al que se le achacan estimulantes cancerosos, monóxido de carbono (la misma sustancia que al desprenderse de los braseros mal encendidos origina la muerte por asfixia)... (13)—la lucha contra los humos y actividades peligrosas

(10) NACHÓN RIAÑO, María Luz: «La contaminación atmosférica en las ciudades», *Informaciones* (Madrid, 7 de mayo de 1964).

(11) GÓMEZ ORTIZ, Manuel: «El ruido y el humo, enemigos de la ciudad», *Vida Nueva* (Madrid-Barcelona, 7 de marzo de 1964).

(12) MARTÍN, Miguel: «El saneamiento atmosférico de Barcelona», *La Vanguardia* (Barcelona, 8 de mayo de 1964).

(13) *El Correo Español* (Bilbao, 7 de febrero de 1964) y *La Gaceta del Norte* (19 de abril de 1964).

se encuentra en una fase importante, al igual que ocurre en Vizcaya, Santander, Guipúzcoa, Alava, Navarra, etc. (14).

El problema no es nuevo, pero sí cada día más acuciante, pues los efectos nocivos son de signo progresivo, con el incremento de las industrias y límite insospechado en el tráfico de vehículos de motor, principalmente.

Desde antiguo se viene luchando contra el mal. Ya en 1879 se fundó en Inglaterra la Sociedad Nacional para el Aire Limpio.

En 1946 se estableció la primera legislación local que determinaba una zona sin humos en Manchester y otra en Coventry. Como consecuencia de la catástrofe de Londres en 1952, provocada por la intensa niebla que en cuatro días costó la vida a 4.000 personas, el Gobierno inglés creó el Comité de la Polución del Aire y más tarde fué promulgada una Ley sobre el aire puro. Las disposiciones de esta Ley prevén, de una parte, el establecimiento de «zonas sin humos», en las cuales se prohíbe la emisión de humos de chimeneas.

En Liverpool saben también de los buenos oficios de estas fórmulas restrictivas, y en Londres hay quince equipos distribuidos en distintos sitios fijos de la ciudad, en los que se lleva a cabo diariamente las determinaciones necesarias para el estudio de la polución atmosférica. En Manchester, ciudad de 700.000 habitantes, se han creado dos zonas sin humos, de una extensión superior a 170 hectáreas en total.

En el Norte de Italia se presta también gran atención a este problema, y en París se trabaja de manera muy eficaz en el Departamento del Sena. Las grandes ciudades norteamericanas dedican importantes sumas para contrarrestar los efectos molestos y nocivos de la polución.

Tampoco en Madrid esta lucha contra la polución atmosférica es de hoy. Ya en 1925 se dictó un «Reglamento de establecimientos e industrias insalubres, incómodas y peligrosas». Fué en el año 1961 cuando se refundió y se le cambió su nombre por el de «actividades molestas, insalubres, nocivas y peligrosas», cuya aplicación recobra actualidad.

También influyen otras causas naturales en la impurificación de la atmósfera: humos, polvo, vapores, polen. Recientemente se terminó en Madrid la confección de un calendario de flora del polen, de los alrededores, parques y jardines de la capital.

Así se lucha contra este mal de nuestro tiempo, cuyo avance urge atajar antes que adquiera mayor extensión y gravedad.

III. EL CUERPO DE VIGILANTES NOCTURNOS.

Los vigilantes nocturnos revisten hasta hoy carácter particular y su actividad se limita a cerrar y abrir puertas, y hacer recado; en caso de necesidad. Este carácter particular y el estar a merced de los vecinos de

(14) PORTEU, José María: «Los humos, actividades peligrosas y ruidos molestos serán «procesados» urgentemente», *La Gaceta del Norte* (Bilbao, 19 de abril de 1964).

sus barrios respectivos no les permite otro cometido que el que actualmente prestan.

Ahora se asegura que pronto será una realidad la constitución del Cuerpo de Vigilantes nocturnos, en Palma de Mallorca, los cuales serán investidos del carácter de agentes de la autoridad municipal.

Investidos de tal carácter serán eficaces colaboradores de tales autoridades para celar en sus respectivos barrios el cumplimiento de las órdenes que se dicten para asegurar el descanso nocturno y velar por la seguridad del vecindario (15).

En Bilbao existen en la actualidad 66 vigilantes que prestan servicio en 54 zonas. En 1963 las cuotas de suscripción totalizaron más de un millón y medio de pesetas. Estos son datos de la Memoria del Patronato de Vigilancia Nocturna de Bilbao, correspondiente al ejercicio de 1963.

«Durante ese período, el Patronato incrementó, para recompensar los servicios de los vigilantes nocturnos, los premios en metálico por permanencia, asistencia, antigüedad, etc., habiéndose concedido a los comprendidos en los referidos conceptos la cantidad de 104.450 pesetas, o sea 16.470 más que en el año anterior.

Asimismo, ha destinado como aportación a los fondos de la Mutualidad 80.000 pesetas y ha incrementado hasta un 9 por 100 sobre el mínimo reconocido a los vigilantes la cantidad que ha de satisfacerse mensualmente a la Mutualidad Laboral de Trabajadores Autónomos de Servicios, en la que aquéllos están encuadrados» (16).

En Gijón también existe la necesidad de establecer un servicio de serenos. Con motivo de haberse producido manifestaciones que han provocado una situación de malestar al ponerse al cobro los recibos de la tasa de vigilancia, el Alcalde de Gijón hizo unas declaraciones aclarando el problema:

«1.º La tasa de vigilancia no ha sufrido alteración alguna en lo que se refiere al tipo de imposición. Lo que ocurre es que tal tipo de imposición se percibe sobre la base de la renta satisfecha anualmente por el local de negocio de que se trate. La Ordenanza aprobada a tal efecto es de 1949 y lo que se ha hecho en el año actual es actualizar las rentas, base de la imposición. Asimismo se han incorporado al nuevo Padrón numerosos industriales que habían omitido sus declaraciones y que por ello no estaban tributando actualmente.

2.º El servicio de vigilancia que se cobra en la tasa en cuestión se presta de la forma siguiente:

Durante el día, por todo el servicio de la guardia municipal.

Desde las ocho de la tarde hasta las dos de la madrugada, por 35 policías municipales del servicio motorizado, constituida por tres coches-patrulla y cuatro motocicletas, todos ellos provistos de los oportunos aparatos de radiocomunicación que les permite la rápida presencia en cualquier lugar, una vez que se ha dado la alarma.

(15) Editorial: *La Última Hora* (Palma de Mallorca, 28 de abril de 1964).

(16) *Hierro* (Bilbao, 21 de abril de 1964).

Desde las dos de la madrugada hasta las seis horas el servicio es prestado por 16 policías municipales y dos coches-patrulla.

Permanentemente funciona el servicio central, que mantiene contacto por radio con todos los agentes.

3.º El Ayuntamiento de Gijón no considera perfecta la forma actual de prestación del servicio y por ello ha realizado ya los oportunos estudios para su ampliación y desarrollo. En estos estudios se ha llegado a la conclusión de que la mejor forma de prestación del servicio sería descentralizándolo del Ayuntamiento mediante la creación de un Patronato integrado por representantes de la Cámara de Comercio, de la Propiedad, Sindicatos y Ayuntamiento. El servicio ya no abarcaría la exclusiva vigilancia de establecimientos, sino también la del control y apertura y cierre de los portales en la misión clásica de los serenos.

En estos momentos el Ayuntamiento está al habla con los organismos mencionados para la creación de dicho Patronato.

El Ayuntamiento aportaría inicialmente al Patronato en cuestión un grupo de funcionarios del futuro Cuerpo de Serenos y subvención económica procedente de la tasa de vigilancia» (17).

Sobre la creación de la vigilancia nocturna en Gijón se hablaba ya hace años, y en estos momentos, como vemos en las anteriores declaraciones, está en estudio en el Ayuntamiento el proyecto de constituir un Cuerpo de Serenos; pero como todo se hará con la colaboración de los ciudadanos, se pregunta:

¿Está dispuesto el pueblo gijonés a prestar su ayuda para la creación y mantenimiento del Cuerpo de Serenos? ¿Qué opinan los gijoneses sobre la vigilancia nocturna? ¿Hasta qué punto podrá solucionar el Cuerpo a crear el completo abandono que por lo que a vigilancia se refiere existe actualmente—por las noches, claro—en nuestra ciudad?

Con estas preguntas abre su encuesta *Voluntad*.

Los vecinos se muestran partidarios de la creación del Cuerpo de Serenos, aunque alguno considera que se debería crear entre todos los industriales y dueños de edificios, sin la intervención del Ayuntamiento. Algunos dicen que es preciso establecerlo casi con carácter de urgencia. Otros manifiestan que: «Es incomprensible que no exista en Gijón, cuando ya se ha creado hace muchos años en casi todas las ciudades. Y en las que no hay serenos, hay vigilancia nocturna».

Todos están dispuestos a colaborar en la creación y mantenimiento del servicio (18).

(17) «Aclaraciones de la Alcaldía sobre los recibos por tasa de vigilancia», *El Comercio* (Gijón, 26 de abril de 1964).

(18) ARANGO, J. de: «¿Qué opina usted de la creación del Cuerpo de Serenos?», *Voluntad* (Gijón, 26 de abril de 1964).

b) Extranjero:

EUROPA

I. ALEMANIA.

1. *Sesión del Ayuntamiento en el «metro» modelo de Munich.*

Munich posee los «metros» más modernos y cómodos que hay en la actualidad. Así se ha reconocido en la sesión de Transportes Subterráneos celebrada en abril. Con el fin de darles no sólo más holgura, sino también mayor atractivo, la anchura de los coches que hasta ahora era de 2,65 metros, es actualmente de 2,90 metros. Los concejales estrenaron el nuevo modelo que circula por la calle de Einstein. La Comisión también acordó la renovación del túnel ya existente en la calle de Lindwurm tan pronto como se acuerden los tratos de compra con la Compañía Federal de Transportes (1).

2. *Se pide demasiado a nuestras ciudades. Las tareas que impone el tráfico superan a los medios financieros disponibles.*

Uno de los problemas financieros que más significan para Stuttgart es el desplazamiento de basuras. La única solución sería una instalación crematoria. Pero ello no consiste tanto en la falta de calor, sino también en instalaciones adecuadas que conduciendo los desperdicios ya quemados por las tuberías los desplacen a lugares donde pueden ser utilizados para material de construcción. Este procedimiento, entre otras, ofrece la ventaja de que el volumen de los desperdicios queda reducido a la tercera parte por lo menos.

Es muy interesante también lo que refiere el corresponsal en este mismo artículo. De que todos los intentos realizados en Stuttgart para que sus visitantes aparquen en las afueras de la ciudad donde el estacionamiento de los coches es gratuito, han sido inútiles; prefieren aparcar en el interior urbano aunque para ello tengan que pagar (2).

3. *La edificación de las ciudades no conoce fronteras. Reunión de Urbanistas y Arquitectos en Essen.*

Esta afirmación es válida no sólo para Alemania, sino también para Francia, Holanda, Bélgica y Luxemburgo. En estos países se han fundado unas Ligas de trabajos conjuntos para planeamiento y construcciones de complejos urbanos. La integración europea ha dado, pues, un gran paso en lo que a Urbanismo se refiere. La nueva Liga que desempeñará sus actividades en el triángulo formado por Hamburgo, Calais y Strassburgo expondrá sus ideas de construcción ante el público por vez primera en Essen en el mes de junio (3).

(1) De *Süddeutsche Zeitung* (Munich, 22 de abril de 1964).

(2) De *Neckar Zeitung* (Heidelberg, abril de 1964).

(3) De *Die Welt* (Hamburgo, abril de 1964).

4. *El Tribunal Supremo y juzgado en una casa de cristal.*

Para la instalación del Tribunal Supremo alemán se erigirá un modernísimo bloque todo de cristal a través del cual se verá «reinar» a los custodios de los derechos humanos. Este edificio es un proyecto del profesor berlinés Baumgarten. La obra en bruto debería estar terminada a principios de 1967 y los Tribunales confían en que un año más tarde podrán trasladarse y abandonar la residencia—palacio del Príncipe Maximiliano de Baden—donde actualmente tiene su sede para desempeñar sus funciones (4).

5. *El oasis de los peatones. Todavía el Hada Morgana.*

El profesor H. Jensen, ex urbanista de Munich, ha recibido el encargo de la creación de un sistema de voladizos para peatones en Altstadt. La decisión de instalar pasos sin circulación rodada en beneficio de los peatones fué ya presentada hace años e incluida en las mejoras de la ciudad muniquesa. Según el profesor Jensen, «primero son los peatones, después el tránsito rodado masivo de toda clase, y, en último lugar, los conductores de vehículos» (5).

6. *También en las ciudades se elevan los alquileres.*

Los alquileres de las nuevas ciudades urbanas de Aschaffenburg se subirán a partir del 1 de julio en un 25 por 100 y en un 50 por 100 en las antiguas si es que se incluyen éstas en la reforma monetaria. Las subidas se harán efectivas a partir de 1965. Al mismo tiempo, en Schweinfurt las nuevas construcciones experimentarán un aumento de un 15 por 100 (6).

7. *La vivienda-choza.*

No se trata al hablar de la vivienda-choza de una vivienda en un sentido peyorativo, sino de un modernísimo proyecto que han presentado unos jóvenes arquitectos alemanes al profesor Ernst May, quien erigió en Africa en 1925 centros culturales y viviendas prefabricadas, y en Maguncia, Wiesbaden y Bremerhaven realizó parte de su construcción. Las construcciones del pasado adolecen, según opinión de los actuales arquitectos, de muchos defectos que hay que tratar de superar. Se han presentado tres modelos tipo de viviendas. El presente artículo se ocupa de la «vivienda-choza». Consiste en un bloque de cuatro pisos escalonados y alternados con terrazas de tal manera que al exterior ofrece el aspecto de un tablero de ajedrez. Cada vivienda no sólo tiene la suya, sino que además puede disfrutar de la vista de las de los pisos inferiores. Estos bloques están provistos en su parte inferior de garajes para todos los inquilinos (7).

(4) De *Süddeutsche Zeitung* (Munich, abril de 1964).

(5) De *Süddeutsche Zeitung* (Munich, mayo de 1964).

(6) De *Süddeutsche Zeitung* (Munich, 11 de abril de 1964).

(7) De *Epoca* (Munich, 2 de abril de 1964).

8. *Las ciudades están para ser habitables. El ideal de la ciudad del mañana.*

Refundimos dos artículos de Gody Suter aparecidos en el mes de mayo en el diario *Die Welt*. Según su autor no sólo en Alemania, sino en todo el mundo la gran urbe moderna se está realizando de un modo alarmantemente enfermizo y antinatural. La actual concepción de la *City*, además de incómoda, es antisocial, y así afirma: «La *City* muere». Y pregunta: ¿Quién puede vivir confortable y humanamente en un bloque de viviendas que se hallan alejadas de la ciudad aún concediendo que ofrezcan agradable aspecto y buenas condiciones de salubridad? Sólo quien dispone de abundantes recursos económicos puede permitirse el lujo de desplazarse al núcleo urbano en busca de lugares de esparcimiento y culturales necesarios para la vida del espíritu y este no es el caso del funcionario medio ni del trabajador por bien retribuido que esté. El articulista aboga por el retorno al tipo de la ciudad antigua y para ello limitar en lo posible el monstruoso crecimiento de la ciudad. No instalar a grandes distancias los centros de trabajo de las tiendas, iglesias, centros culturales, restaurantes, salas de espectáculos; en una palabra, todo lo que integra la vida humana y la relación social. Sólo las grandes fábricas e industrias que por su naturaleza hacen preciso su emplazamiento lejos de la ciudad deberán instalarse en las afueras. Insiste en la supresión de los grandes bloques rascacielos y en que el espacio que en el centro urbano se sacrifica para aparcamiento de vehículos se destine a la construcción de viviendas (8).

9. *Berlín, fascinadora imagen de la ciudad.*

El arquitecto berlinés Schwedler presenta un bosquejo del proyecto de la serie de edificaciones que se llevarán a cabo en Berlín y que se reconstruirán en dicha ciudad a lo largo de la Línea Divisoria de las «Zonas», de los centros culturales bombardeados en la última guerra. Deliberadamente la reconstrucción de este sector está concebida de tal forma que los edificios formarán una unidad si la división de zonas desaparece algún día. Este proyecto sirve además tanto para construir una autopista como para marcar la «Transversal Histórica» de la nueva calle de Postdam y la del 17 de Junio, como para el restablecimiento de edificios culturales artísticos e iglesias (9).

II. BÉLGICA.

1. *Reforma de la Administración.*

Hasta 1914 la evolución de la Administración había sido lenta, como la propia vida de las instituciones. Una primera guerra mundial significó una sacudida que originó, en 2 de octubre de 1937, la Real Orden sobre

(8) De *Die Welt* (Hamburgo, mayo de 1964).

(9) De *Die Welt* (Hamburgo, mayo de 1964).

el nuevo Estatuto de los funcionarios del Estado, estudiada y preparada por el Comisario real para la Reforma administrativa, M. L. Camu. Objetivos principales del Estatuto fueron garantizar la calidad en la recluta de funcionarios y la promoción a niveles superiores por razones de mérito exclusivamente, despolitizando la función administrativa. Fué montado un sistema de recursos para garantizar al funcionario contra la arbitrariedad de la jerarquía. Otras medidas—el célebre artículo 18—lo protegerían contra las frecuentes interposiciones de personal en su carrera.

La reforma fué beneficiosa, quedó corta y fué necesario el transcurso del tiempo para sentar sus fallos y proveer a remediarlos. Desde su promulgación el Estatuto ha sido enmendado treinta y seis veces y después de la segunda guerra mundial ha sido encomendada la pertinente reforma a M. Pierre Harmel, Ministro de la Función pública, que inició los primeros trabajos, y a M. Gilson, Ministro del Interior, que los ha continuado y a los que ha dado cima con la Real Orden de 16 de marzo de 1964 (Diario Oficial Belga *Le Moniteur* de 25 de marzo siguiente), que entrará en vigor el 1.º de agosto próximo.

Elemento de esta reforma fué la revalorización de los ingresos de los funcionarios del Estado; operación cara que M. Gilson afrontó con el éxito de haber logrado aumentos esenciales en el rendimiento del trabajo. La reforma pretende integrar los 2.500 grados de la jerarquía administrativa actual en cuatro niveles y 25 rangos. Dichos niveles corresponden a las cuatro categorías actuales establecidas *grosso modo* con referencia al nivel de la enseñanza que confiere los diplomas o los certificados de aptitud. Se insiste y refuerza la despolitización de la carrera administrativa, y se dedica atención preferente a la recluta y promoción de funcionarios: Han sido establecidas dos pruebas: la *confirmación profesional* y la *madurez profesional*. El Ministro ha garantizado que no se producirá el «clima de oposición» porque la promoción a puestos superiores será realizada en base de una competencia funcional administrativa y no será apoyada sobre la exclusiva base de conocimientos puramente teóricos (10).

2. Bruselas: Problemas del transporte colectivo.

El índice de densidad de población de Bruselas va creciendo y con él las implicaciones en el transporte humano. El Ministerio de Comunicaciones es partidario de fluidificar el actual sistema de tranvías, enterando las líneas principales. El Ministerio de Obras Públicas apoya, en cambio, la solución del ferrocarril metropolitano. El problema es agudo, pero no se vislumbra inmediata solución, pues hasta parece dibujarse una lucha de competencias.

En cualquier caso, el presupuesto nacional no debe soportar la financiación de los problemas de Bruselas, dado que otros tres o cuatro fuertes núcleos de alta densidad de población podrían reclamar igual trata-

(10) De *Le Monde* (París, 25 de marzo de 1964) y de *Le Soir* (Bruselas, 17 de abril de 1964).

miento. Aparte de esto, queda por ver si el rendimiento económico hace rentables las fórmulas financieras en estudio. «En este aspecto el Gobierno debe enterar a los autores de los proyectos que no intervendrá en su financiación; los empréstitos necesarios deben ser eventualmente asumidos por un monopolio intermunicipal autónomo que deberá garantizar el equilibrio entre ingresos y gastos» (11).

III. FRANCIA.

1. *Reformas en las elecciones municipales.*

El Gobierno proyecta suprimir la representación proporcional en las ciudades de más de 120.000 habitantes, reemplazando dicho sistema electoral por el de escrutinio de lista mayoritaria en dos vueltas, como ocurre en el resto de los Municipios. En los de más de 30.000 habitantes las listas serán cerradas, lo cual significa que los partidos que las hayan formado no podrán modificar su composición, ni fusionar las de las dos vueltas. Tampoco podrán los electores *panacher* dichas listas, es decir, reemplazar los nombres de una lista con los de otra. Igualmente tendrán prohibido variar el orden de los candidatos con arreglo a un sistema preferencial subjetivo. El proyecto de ley, informado por el Consejo de Estado, ha pasado al Parlamento. También va a ser llevado al Consejo de Estado un proyecto de Decreto elevando en un 20 por 100 las asignaciones que para gastos de representación tienen atribuidas los Alcaldes y sus adjuntos (12).

2. *Reforma de la Región parisina: Nuevos Departamentos.*

La primera reunión del Consejo de Ministros a que asiste el Presidente De Gaulle después de su operación y celebrada el 6 de mayo último, ha estudiado un proyecto de Ley de reforma administrativa de la Región parisina que el Gobierno remite ahora al Consejo de Estado.

Por una parte, el Departamento de Seine-et-Oise desaparece para ser dividido en dos nuevos Departamentos: *Versailles* y *Essonne* (Cap. Corbeil), según la propuesta del Ministro del Interior, aunque tiene muchos partidarios, aun dentro del Gobierno, una división tripartita: *Versailles*, *Corbeil* y *Pontoise*.

Por otra parte, y esto ya está decidido en términos absolutos, el actual Departamento del Sena desaparece para dejar paso a la *Ciudad de París*, como entidad administrativa autónoma especial, y a los nuevos Departamentos de *Hauts-de-Seine* (Cap. Saint-Cloud), *Seine-et-Marne* (Cap. Choisy-le-Roi) y *La Plaine-Saint-Denis*.

Las divisiones apuntadas entrarán en vigor plenamente en 1967, como fecha tope, cuando estén terminados los edificios de las nuevas Prefecturas. Entre tanto, la reforma irá siendo aplicada paulatinamente, serán

(11) De *La Libre Belgique* (Bruselas, 5 de abril de 1964).

(12) De *Combat* (París, 3 de abril de 1964) y de *Paris Jour* (París, 19 de mayo de 1964).

nombrados unos Prefectos delegados hasta que puedan ser hechas las designaciones en propiedad y hay la opinión de que las consecuencias económicas de la medida, respecto de los administrados (tarjetas de identidad, matriculación de coches, pasaportes, etc.), serán afrontadas por el Estado.

Las razones que aconsejan la reforma, expuestas al Consejo en dicha reunión por el Ministro Pompidou son: aliviar la subadministración de la Región parisina, reforzar el Distrito de París y acomodar los actuales Departamentos del Sena y de Seine-et-Oise al prodigioso crecimiento de la Región. El anillo que rodea a París es un absurdo, explicable en la época de la Revolución francesa, pero hoy es necesario configurarlo de otra manera (13).

3. *Creación de un cuerpo único de funcionarios civiles*

M. Joxe, Ministro de Estado, encargado de la reforma administrativa que acaba de estrenar el país vecino, ha anunciado la aparición próxima de un Decreto que reagrupa a los diversos cuerpos de funcionarios civiles—son unos veinte, repartidos entre los diversos Ministerios—, en un único cuerpo sometido a la directa autoridad del Primer Ministro. Al salir de la Escuela Nacional de Administración, los graduados serán repartidos por los distintos Ministerios por un período renovable de cinco años. Bajo ciertas condiciones, los funcionarios civiles podrán retirarse de la función pública cumplidos veinticinco años de servicios. Con esta medida el Gobierno pretende dotar de flexibilidad a los funcionarios, respecto de las necesidades de servicio del Estado, y remediar la «falsa jerarquía» que existe entre los cuerpos actuales y que tampoco corresponde a las necesidades del Estado (14).

4. *Cómo nace un conjunto habitable.*

Unidades habitables de centenares y aun millares de alojamientos han nacido en Francia, en la región parisina especialmente, a partir del fin de la guerra merced a la protección del crédito oficial y al estudio urbanístico que impuso el correspondiente control de la Administración. Entre 1950 y 1954 la construcción se refiere especialmente a sectores industrializados. En 1956 y 1957 se tiende a la economización de mano de obra y materiales y la Administración moviliza créditos trienales. La Instrucción general de 28 de julio de 1959 sentó las bases de la política técnica de la construcción. El *Centro Científico y Técnico de la Construcción* (C. S. T. B.) es órgano consultivo no vinculante para los constructores y registra 400 procedimientos técnicos aconsejables basados en la prefabricación intensamente industrializada, en la parcialmente industrializada y en la edificación tradicional evolucionada.

La composición de un conjunto habitable está clasificada en el grupo residencial (algunos centenares de viviendas), la unidad vecinal (800

(13) De *Le Parisien Libéré* (París, 7 de mayo de 1964).

(14) De *Le Monde* (París, 16 de mayo de 1964).

a 1.200 viviendas, pero sin autonomía), el barrio (2.500 a 4.000 viviendas que congregan en torno a la parroquia y al centro socio-cultural unos 8.000 a 15.000 habitantes) y la ciudad (10.000 viviendas y 35 ó 40 millares de habitantes con centro comercial y diseminación de cinematógrafos y restaurantes).

Una ciudad de 10.000 viviendas requiere 130 hectáreas para dedicar 68 a la vivienda, 20 a vías públicas y estacionamientos, 27 a escuelas e instituciones sanitarias, sociales y culturales, nueve a expansiones deportivas y seis al comercio y Administración (15).

5. *París: El Gobierno continuará establecido en la capital.*

M. Taittinger, Consejero municipal y antiguo Presidente de dicho Consejo de París recuerda oficialmente al Prefecto del Sena que la presencia del Gobierno y de las Administraciones centrales en la capital impiden la designación de un Alcalde de París, figura responsable anhelada para que se lleven a cabo las grandes obras de transformación y evolución tan necesarias en la capital. Propone un plan de agrupación de los diferentes Ministerios fuera de París, en un Centro administrativo localizado a unos 40 kilómetros de la capital, entre Rambouillet y Mantes.

Contra esta iniciativa el Gobierno hace saber que su presencia en la capital fué confirmada en una reunión del Comité interministerial de marzo de 1963, debido a tres razones: París, entre las grandes metrópolis mundiales es original en la superposición histórica muy antigua de la capital política, económica e intelectual de Francia. En segundo lugar, los ejemplos de separación de la capitalidad administrativa que brindan otros países no son excesivamente alentadores. Por último, se produciría una migración constante de París al Centro administrativo creado donde radicarian—por principio—los elementos de decisión de los problemas planteados al comercio y la industria de la vieja capital del Sena (16).

6. *París: Declaraciones del Ministro de la Construcción en el coloquio sobre renovación urbana.*

El Centro Nacional para mejora urbanística (C. N. A. H.) ha organizado unos coloquios sobre la renovación urbana que han dado ocasión a M. Maziol, Ministro de la Construcción, para declarar que ésta no puede ser concebida fuera de una política de la construcción. El valor de los terrenos, según los proyectos legislativos de movilización del suelo tendrán en cuenta «el valor real en el momento de la expropiación» sin tener en cuenta «una eventual plusvalía» por lo que «una parcela afectada por la construcción de una vivienda de tipo social no se verá desfavorecida en relación con otra destinada a la construcción de un inmueble de lujo». «La asociación física y financiera de la población a los trabajos de renovación, es una regla de oro del urbanismo», ha declarado también el Ministro.

(15) De *Tribune de Lausanne* (Lausana, 28 de marzo de 1964).

(16) De *Combat* (París, 16 de marzo de 1964).

Por su parte, el director del C. N. A. H. deduce las siguientes conclusiones en el acto de clausura del coloquio: necesidad de promover una política general de urbanismo, de ampliar la información al público y de formar intensivamente a los urbanistas. Exigencia de planos de urbanismo en todas las ciudades. Especial dedicación a barrios históricos y a monumentos. Necesidad de salvaguardar la misión social propia de cada barrio. Conveniencia de codificar todas las leyes relativas al urbanismo con la consiguiente refundición y adaptación de la legislación actual (17).

7. *París: Problemas del aparcamiento de vehículos.*

Saturadas las calles con la detención y estacionamiento de vehículos y prohibidas tales maniobras en la «zona azul», la ciudad de París ofrece a la iniciativa privada la construcción y explotación de aparcamientos subterráneos. Los planos prevén espacio para 30.000 coches, pero sólo lentamente van siendo puestos en práctica. Después de ocho meses de trabajo ha sido inaugurado el primer local subterráneo (tres plantas) con capacidad para 400, 320 y 600 coches, estos últimos al nivel de la calle. La detención durante medio día cuesta dos francos (25 pesetas), siendo gratuita en las horas nocturnas y los domingos. En los Campos Elíseos ha comenzado la construcción de otro aparcamiento subterráneo monstruoso: 2.700 coches, pero se duda del éxito de estas construcciones. El automovista prefiere detener su coche en las callejuelas o sencillamente abstenerse de visitar la zona comercial del centro de París (18).

IV. INGLATERRA.

1. *Flora de cemento en el «Jardín de Inglaterra». El Gobierno británico publica planes para la nueva configuración del Condado de Kent.*

El llamado «Jardín de Inglaterra», en el Condado de Kent, que idílicamente sembraba de verdor y belleza los alrededores de Londres, va a desaparecer, según ha manifestado, aunque de un modo velado, el Gobierno británico. El tradicional modo de vivir de los ingleses, con sus casitas familiares que tenían sus jardinillos detrás y delante, pertenece ya al pasado y ahora no hay espacio suficiente para la morada familiar y en cambio se levantarán elevados bloques para viviendas colectivas que puedan albergar a tres millones de habitantes (19).

2. *Londres: Puntos clave del Informe Buchanan sobre la circulación.*

El Ministro británico de Transportes encargó a Sir Colin Buchanan el estudio de un problema capital: la circulación urbana. Arquitecto, in-

(17) De *Combat* (París, 23 de abril de 1964).

(18) De *The Times* (Londres, 11 de marzo de 1964).

(19) De *Süddeutsche Zeitung* (Munich, marzo de 1964).

geniero y urbanista, Buchanan constituyó una Comisión de ocho miembros que comenzó sus trabajos en 1961. Casi dos años han durado éstos, que recogidos en un Informe fueron presentados al Ministro.

Las dos ideas principales para el reacondicionamiento de las ciudades en el siglo del automóvil son: 1. Canalización del grueso de la circulación en una única red viaria primaria con primacía de la circulación. 2. Urbanización del resto de la ciudad en zonas de medio urbano en las que, por el contrario, se atribuye la primacía a las condiciones de existencia de la zona.

Las conclusiones del Informe son, en brevísimas líneas: 1. No hay solución «simple» para el problema de la circulación. La ciudad clásica no está estructurada para soportarla. 2. Existen límites absolutos del volumen de circulación, impuestos por el tamaño y densidad de la población, pero hasta esos límites, la accesibilidad de una ciudad depende de su voluntad de admitir los cambios estructurales requeridos. 3. Debe haber una correlación perfecta—hoy inexistente—entre las inversiones en automóviles y su entretenimiento y en redes viarias. 4. La «organización del medio ambiente» es imprescindible para reducir la presión de la circulación. 5. Hay un inmenso problema social que requiere la creación de un sexto sentido: «la responsabilidad motorizada» imprescindible para una sociedad dotada de una movilidad sin precedentes históricos. 6. Es preciso potenciar el transporte colectivo y limitar la circulación privada. 7. Es preciso una red de circulación primaria plenamente capaz y organizada (20).

3. *Londres: Tres ciudades proyectadas para descongestionar la ciudad.*

El Gobierno británico ha dado a conocer en un libro blanco el proyecto más ambicioso de estos últimos años en Europa: creación de tres amplias aglomeraciones situadas al Sudeste de Inglaterra para albergar a 3,5 millones de los que serían ex londinenses.

Se objeta al proyecto que las inversiones necesarias para resolver un problema que afecta a Londres procederían del resto del país. En segundo lugar, habría de producirse la mayor especulación de terrenos jamás conocida. El partido laborista, sin preconizar la nacionalización del suelo, propone para evitarlo la expropiación a precios calculados sobre la actual rentabilidad del suelo (21).

4. *Birmingham: Un Instituto de Estudios de Gobierno Local.*

La Universidad de Birmingham está organizando un Instituto de Estudios de Gobierno Local para implantar estudios de grado en la materia y promover la investigación en torno a la Administración local. Al mismo tiempo está en estudio la organización de un curso de diplomados

(20) De *Gazette de Lausanne* (Lausana, 18 de marzo de 1964) y de *La Suisse* (Ginebra, 27 de marzo de 1964).

(21) De *Tribune de Genève*, primera edic. (Ginebra, 21 de marzo de 1964).

para funcionarios de alta graduación de países en desarrollo. Se espera que entre en funcionamiento en septiembre de 1964 (22).

V. ITALIA.

1. *La guerra del auto en la Ciudad Eterna.*

Los habitantes motorizados de Roma no quieren observar las leyes de tráfico. Los aparcamientos prohibidos para vehículos del centro de Roma han sido boicoteados por sus ciudadanos. Los primeros días de promulgarse la ley algunos propietarios la observaron, pero más adelante la indisciplina ha ido tan lejos que el Alcalde de la Ciudad Eterna, Petrucci, se ve obligado a complementar la policía de tráfico con policía civil y unidades de «carabinieri» para que la circulación de las calles no llegue a un caos mayor del que desde hace tiempo viene resintiéndose. En caso de necesidad se echaría mano también de la guarnición militar de Roma. No parece, dice el comentarista, sino que «para el «romano clásico» las leyes son hechas para que se olviden pronto» (23).

2. *Roma: Medidas de descongestión del tráfico.*

La circulación intensa que existe en Roma obliga a que trayectos que normalmente se realizaban en diez minutos requieren la inversión de una hora. El problema, común a toda gran ciudad, parece que está en vías de solución... parcial. El Comisario de Tráfico ha prohibido en 57 calles (tres millas cuadradas) cualquier estacionamiento y aun cualquier simple detención. En el resto de la ciudad, el aparcamiento sólo será concedido por una hora de duración. Rápidos autobuses acercarán a los usuarios desde las zonas de aparcamiento al centro de la ciudad. ¿Durará la eficacia del sistema? La incógnita se cierne sobre los romanos (24).

3. *Nápoles Central: Su estación se halla techada desde los raíles a las calles.*

La antigua estación de Nápoles, construida en 1860, ha sufrido desde entonces varias transformaciones, y la última, realizada hace poco tiempo, ha sido verdaderamente radical. Lo más notable de su ensanche, aparte de la original y moderna arquitectura, es el espacio cubierto de sus andenes que se prolonga hasta la ciudad. La ancha superficie cubierta ofrece no sólo comodidad al tránsito rodado, sino también al viajero más modesto, que con la máxima facilidad puede adquirir un taxi bajo techado y aun circular por la ciudad sin salirse de él. Al mismo tiempo, la colocación de nuevas vías inteligentemente estudiadas posibilita el viaje directo entre Roma y Calabria sin cambio de locomotoras (25).

(22) De *County Councils Gazette* (Londres, febrero de 1964, pág. 43).

(23) De *Süddeutsche Zeitung* (Munich, 22 de mayo de 1964).

(24) De *Time* (Nueva York, 15 de mayo de 1964).

(25) De *Neue Zürcher Zeitung* (23 de enero de 1964).

VI. POLONIA.

En la humanópolis el peatón es el rey. Un urbanista de Polonia proyecta el ideal de democracia urbanizada.

La ciudad del futuro debería pertenecer al peatón. Todo el centro tendría la misma función que tenía en la Edad Media el mercado y la iglesia. La sociedad venidera hallará las auténticas formas de vida en torno a la ciudad madre y los diferentes grupos aislados que forman el conjunto de la urbe estarán ligados por un carácter de gran empaque colonial: Humanópolis, la ciudad humana. En la actualidad estamos en un período de transición; es decir, desde los tiempos en los que los habitantes de las ciudades eran tan sólo una minoría (fase de cultura rural) hasta aquellos en los que el mundo será dominado por ella. La O. N. U. ha calculado que la población mundial para el año 2100 habrá aumentado en 8,3 mil millones de seres. Ante esta gigantesca irrupción, unida el tráfico motorizado y la revolución técnica, las formas cívicas de vida se extenderán hasta los ámbitos rurales, con lo que la presión urbana aún se recrucederá.

La solución a este conjunto de problemas la ve este urbanista polaco en un tipo de ciudad medio entre la pequeña urbe y la inmensa metrópoli (26).

VII. SUIZA.

1. *La lucha en Berna contra la escasez de espacios de aparcamientos.*

En la mencionada ciudad suiza se está construyendo un modernísimo aparcamiento de tres pisos. Estos están unidos por una rampa rodante. En el primero se encuentran los aparcamientos para estacionamientos de treinta minutos con los relojes de control y las gasolineras. El importe de este aparcamiento, todavía no concluido, ascenderá a más de tres millones de francos (27).

2. *Ginebra: Problemas viarios de la ciudad y de la región.*

«La geografía ha dado a Ginebra una vocación de nudo de comunicación», pero la actual estructura de su vialidad interior y la inserción de la ciudad en la red regional requieren una revisión general de los actuales trazados, de forma que los enlaces de carretera brinden a la ciudad las oportunidades que no ha sabido aprovechar en la era del ferrocarril. Actualmente tiene lugar en Ginebra la exposición de proyectos de travesía de la rada de su lago y con ella engranan aspiraciones de difícil realización, por la importancia de las inversiones requeridas y por las dificultades técnicas que impone el medio geográfico. La autopista lemánica, las travesías alpinas del Mont-Blanc y del Gran

(26) De *Saarbrucker Zeitung* (3 de marzo de 1964).

(27) De *National Zeitung* (Basilea, febrero de 1964).

San Bernardo son, por ejemplo, exigencias del desenvolvimiento turístico suizo y todo ello significa un aporte a la circulación rodada ginebrina (32 habitantes por vehículo), que debe encontrar rápidamente el alivio que impida el colapso de la ciudad. Su clarificación interna, como primer postulado, y la facilidad de los accesos de su cinturón, después, son imperativos inaplazables. Y así, sobre resolver su propio problema de circulación rodada, la ciudad podrá cumplir con el postulado de servir de verdadero nudo de enlace entre la meseta suiza (ruta nacional número 1, de Perly al lago Constanza) y el resto del país con la fluidez que requieren las épocas que se avecinan (28).

3. Ginebra: El urbanismo francés, enjuiciado por dos ginebrinos.

M. Roland Berger, Presidente del Tribunal de la Infancia, y M. René Paillard, Director del Servicio de Estudios de la Oficina de la Juventud, de Ginebra, comprueban que Francia ha puesto en marcha una doctrina lógica y coordinada, en el levantamiento de las nuevas ciudades, para dar prioridad a los equipos médico-sociales, especialmente en cuanto concierne a la juventud. Queda subrayada la necesidad de «personalizar la ciudad», articular en ésta la vida de barrio y evitar o, cuando menos, revisar la concepción monolítica de los centros comerciales. Debe perseguirse el equilibrio monográfico y estimular la participación del habitante en la gestión del conjunto, cosa más fácil de comprender entre los escandinavos o anglosajones que entre los latinos. Francia, sin embargo, está aplicando principios útiles que revelan la realización de estudios demográficos, sociales y económicos por parte de verdaderos técnicos avezados. En este aspecto, los sociólogos franceses han cerrado el paso al *dilettantismo iluminado* (29).

4. Lausana: Aparcamiento de vehículos revolucionario.

M. André Thaon, ingeniero de Montreux-Clarens, ha concebido un sistema de aparcamiento que reduce a 13,5 metros cuadrados los 21 que normalmente requiere un automóvil de tipo medio para la operación. Por otra parte, es totalmente automático y sólo funciona cuando el propio conductor introduce en el «parquímetro» de entrada la moneda correspondiente a la tarifa, con lo que le queda franqueado el paso. A la salida debe introducir nuevamente la moneda correspondiente a los suplementos que señale el «parquímetro», por exceso de tiempo, con lo que queda desbloqueado el sistema y practicable la salida. Puede tener una o varias plantas y esencialmente consiste en un pasillo con espacio a ambos lados para el estacionamiento en línea de los coches. Estos entran en el pasillo por sus propios medios, se colocan frente al hueco deseado y son lateralmente desplazados desde el pasillo hasta el espacio elegido, por unos platillos rodantes colocados al nivel del suelo. Para espacios pequeños está previsto el sistema distribuido por plantas, con

(28) De *Tribune de Genève* (Ginebra, primera edición, 4 de marzo de 1964).

(29) De *Tribune de Genève* (Ginebra, primera edición, 19 de febrero de 1964).

rampas o con ascensores. El desplazamiento lateral en cada planta es el mismo. El sistema logra economía de tiempo, automatización total que evita incluso el gasto de guarda, rapidez en la maniobra y... exacta recaudación de las tarifas impuestas por cada servicio utilizado (30).

5. *Lausana: Nueva Ley de carreteras para el Cantón de Vaud.*

El Gran Consejo de Vaud deberá pronunciarse sobre la nueva Ley de carreteras, para adaptar la Ley cantonal a las exigencias de la Ley federal. Esta confirma un plan director de la circulación para evitar que en lo sucesivo sean atravesadas por las carreteras zonas construidas que encarecen los trabajos de replanteo de las obras y su ejecución. Corresponderá al Servicio de Carreteras y a la Oficina de Urbanismo establecer el plan director de carreteras, en perfecta concordancia con los planes redactados por los Municipios. Es especialmente atendido el servicio de conservación viaria, especialmente atendiendo a las exigencias invernales. El Consejo de Estado propone que el servicio de quitanieves sea atendido plenamente por el Estado como en la actualidad lo está el de enarenado de las rutas cubiertas por el hielo. Los Municipios cooperarían con un 10 por 100 en los gastos de esta índole realizados en las carreteras cantonales (31).

6. *Zurich: Urbanización regional.*

A petición del Consejo de Estado el Gran Consejo de Zurich ha decidido establecer un plan general para el Cantón. Consta de cuatro planes particulares que irán siendo ejecutados por orden de urgencia según las siguientes materias: 1.º, construcción de ciudades y delimitación de zonas de reserva y agrícolas; 2.º, paisaje, conservación de la Naturaleza, zonas de reposo, lugares protegidos y monumentos históricos; 3.º, canalizaciones y contingentación de las instalaciones públicas en lo que se refiera al agua, principalmente, y 4.º, transportes (32).

A M E R I C A

ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMÉRICA.

1. *Washington: Aumenta el tamaño de las viviendas.*

La mecanización de las tareas hogareñas y aun de las diversiones, el aumento del *confort* general, los incrementos de ingresos en las familias y el crecimiento de las mismas, son elementos que contribuyen directamente a que la superficie por vivienda unifamiliar crezca constantemente. En 1950 la superficie unifamiliar edificada cubría unos 894 pies cuadrados.

(30) De *Tribune de Genève* (Ginebra, primera edición, 19 de febrero de 1964).

(31) De *Tribune de Genève* (Ginebra, primera edición, 3 de abril de 1964).

(32) De *Gazette de Lausanne* (Lausana, 4 de abril de 1964).

En 1955 el promedio estaba fijado en los 1.049 pies cuadrados, para subir a 1.178 en 1962 y 1.357 pies cuadrados en 1963.

La vivienda multifamiliar ya no está concentrada en las ciudades, sino en los suburbios y hay calculada para este año la construcción de un millón y medio de viviendas (33).

2. *Metro sin conductor en Nueva York.*

Este modernísimo sistema puede explicarse en parte teniendo en cuenta que los trenes serán impulsados desde un cuadro de mandos eléctrico instalado en la central. En caso de desarreglo, los trenes se pararán automáticamente. Para una mayor garantía, la Administración del «Subway» neoyorkino ha dispuesto que en los coches vaya siempre un empleado que en caso de necesidad podrá conducir los trenes a la estación (34).

3. *Nueva York: Lucha contra la criminalidad.*

El Comisario de Policía de la Ciudad de Nueva York—25.900 hombres directamente a sus órdenes—declara alarmado el aumento del índice de criminalidad en la ciudad—10 por 100 en 1963—a la vez que señala los medios de lucha contra el crimen que sería aconsejable adoptar. Entre éstos se cuentan el reclutamiento de mil agentes para cubrir las vacantes existentes, la posibilidad de intervenir las conferencias telefónicas y su registro, como piezas de convicción, la posibilidad de detener a los sospechosos y entregarlos a la jurisdicción ordinaria sin necesidad de orden judicial, obtener una mayor cooperación ciudadana, que hoy es casi inexistente, y hacer más atractiva la profesión de policía (35).

4. *Nueva York: ¿Se construye demasiado en la ciudad?*

Desde el fin de la última contienda internacional suena la canción de construir, construir y construir. En todas partes surgen atrevidos rasca-cielos y el ritmo de la edificación impresiona en Nueva York, Denver, Boston, Dallas, Los Angeles, Chicago, Atlanta, Washington D. C., etcétera. ¿Adónde vamos? Unos 50 millones de pies cuadrados han sido construidos para oficinas y, a pesar de ello, está prevista cierta escasez para 1965. Por otra parte, la *Zonning Law* de 1961 parece que por sus efectos indirectos no estimulará la futura actividad constructora. Sin embargo, parece que no cesa la demanda de edificios lujosos y caros (36).

(33) De *The Christian Science Monitor* (Boston, Mass., 10 de abril de 1964).

(34) De *Basler Nachrichten* (12 de marzo de 1964).

(35) De *The Christian Science Monitor* (Boston, Mass., 16 de marzo de 1964).

(36) De *The Christian Science Monitor* (Boston, Mass., 10 de abril de 1964).