

VI. SECCION INFORMATIVA

A) LA ACTUALIDAD LOCAL A TRAVES DE LA PRENSA

a) España:

MADRID Y SUS PROBLEMAS

SUMARIO: A) *Problemas de la circulación*: a) La zona azul; b) El problema de los taxis; c) El problema de los ruidos.—B) *Problemas sanitarios*: a) El problema de la leche; b) Situación sanitaria de los mercados; c) El problema del agua; d) El problema de las basuras.—C) *Otros problemas*: a) El arbitrio de radicación del Ayuntamiento, en suspenso; b) Las obras de verano.

A) PROBLEMAS DE LA CIRCULACION

a) LA ZONA AZUL.

La Comisión de Gobierno del Ayuntamiento de Madrid acordó a principio de agosto la implantación de una zona azul, que empezará a regir obligatoriamente el 15 de septiembre.

La zona azul es una zona del centro de la capital, perfectamente delimitada, dentro de la cual, en días laborables y durante las horas de 9 a 12,30 y de 15,30 a 19, el estacionamiento de vehículos queda totalmente prohibido en algunos lugares y en otros se limita a un tiempo que no puede exceder de hora y media. Dentro de la zona azul queda asimismo prohibido el estacionamiento, carga y descarga de vehículos superiores a dos toneladas de carga, exceptuados los de servicio público de viajeros.

Sobre las razones del establecimiento de la zona azul escribió González Molina (1), de donde entresacamos lo siguiente:

Las razones que han obligado al Ayuntamiento de Madrid a implantar la zona azul, siguiendo el ejemplo de otras muchas capitales, podemos resumirlas en los siguientes apartados:

Intensidad de la circulación rodada. La necesidad de regular y restringir la utilización de la vía pública se impone, teniendo en cuenta que en estos días hemos rebasado ya la cifra de 400.000 vehículos matriculados.

El problema de la congestión de Madrid aumenta a un ritmo muy superior al que corresponde a la creación de nuevas zonas de descongestión.

(1) GONZÁLEZ MOLINA, Mario: «Las razones de la zona azul». *Madrid* (Madrid, 18 de agosto de 1964).

La velocidad de los vehículos. Es un factor muy importante de congestión del tráfico. Podemos decir que a mayor velocidad, menor congestión. La velocidad media actual necesaria dentro de la capital podemos estimarla en 60 kilómetros por hora. Veamos en la realidad lo que ocurre. Los taxis no alcanzan una media de 25 kilómetros por hora. Si los 5.750 taxis de que dispone Madrid en la actualidad aumentaran su velocidad a la ideal de 60 kilómetros por hora, ella representaría en la realidad un aumento de más del 100 por 100 de este servicio público. Un cálculo semejante podemos hacer con los vehículos de transporte colectivo.

El crecimiento de la capital. En habitantes, el millón de 1936 ha subido a dos millones y medio; en superficie, los 66.756.482 metros cuadrados de aquella fecha se han convertido en 607.086.600, mientras las vías públicas, que sumaban en 1936 mil novecientas sesenta, hoy son más de seis mil quinientas.

Espacio disponible y espacio necesario. De todo lo anterior se deduce que existe un tremendo desequilibrio entre las calzadas y el parque de automóviles. Una buena parte de este desequilibrio se debe al aparcamiento prolongado de vehículos, o sea los «coches-ventosa», que representan el 43 por 100 del total de aquéllos. Algunos coches permanecen estacionados en el mismo lugar más de dieciséis horas diarias, lo que equivale a tomar la calle por garaje. Del estudio realizado en las calles que van a quedar incluidas en la zona azul son los siguientes porcentajes:

Con la implantación de la zona azul se pretende que el espacio disponible de 2.421 vehículos pueda alcanzar la cifra de 26.421 estacionamientos durante las horas de limitación.

Sobre la parte positiva de la cuestión creemos conveniente dejar constancia de algunos datos (2).

Extensión de la zona azul. Perímetro de la zona, 3.858 metros.

Dimensión lineal de la calzada de las calles que comprende la zona, 13.472 metros.

Capacidad de aparcamiento, 2.421 vehículos.

Límites. «Plaza del Callao», «avenida de José Antonio», Alcalá, «paseo del Prado», «plaza de las Cortes», Prado, plaza de Santa Ana, plaza del Angel, plaza de Jacinto Benavente, Atocha, plaza de Santa Cruz, Gerona, «plaza Mayor», «Felipe III», calle Mayor, plaza del Comandante Las Morenas, plaza de Herradores, Fuentes, Arenal, «plaza de Isabel II», Caños, Costanilla de los Angeles, plaza de Santo Domingo, Jacometrezo y «plaza del Callao».

Las calles y plazas que van entrecorridas no están comprendidas dentro de la zona azul. Son simplemente su límite, sin que les afecte sus prescripciones.

Estacionamientos y sus clases. Dentro de la zona se establecen distintas clases de estacionamientos. Es decir, que en unos lugares siempre se puede estacionar, con la limitación de tiempo. En otros se prohíbe totalmente y en otros se accede en determinadas condiciones.

(2) *Madrid* (Madrid, 17 de agosto de 1964).

Garajes, médicos y mutilados. Dentro de la zona azul existen los siguientes garajes y aparcamientos que atenderían en un tanto por ciento reducido a los vehículos utilizados por médicos y mutilados de forma gratuita y durante el tiempo mínimo indispensable.

Hileras, 1, capacidad para 70 vehículos; travesía de Trujillo, 1, capacidad para 25; plaza de Santa Ana, capacidad para 60 (particular de Almacenes Simeón); Santa Catalina, 6, capacidad para 60 (Banco Exterior de España); Aduana, 17, capacidad para 12 (particular de Autos Aduana); aparcamiento Santo Domingo, capacidad para 300; aparcamiento de Sevilla, capacidad para 420.

Control. Todos los vehículos que tengan que aparcar dentro de la zona azul deberán ir provistos de un disco-horario, salvo las motos, ciclomotores, triciclos, siempre que se estacionen en los lugares señalados para éstos. Tampoco lo precisarán los taxis, vehículos comerciales y militares, siempre que el conductor permanezca al volante.

«Se deja al usuario la facultad de señalar en el disco la hora de llegada, pero 54 agentes y cinco brigadas vigilarán la del límite» (3).

Infracciones. Las infracciones que puede cometer un vehículo dentro de la zona azul son las siguientes:

- El estacionar el vehículo sin llevar en lugar visible el disco de control, o la falsedad de la hora de llegada.
- La modificación del horario sin cambiar de estacionamiento o haciéndolo a menos de 250 metros del lugar anterior.
- El permutar sus puestos dos vehículos sin que haya vacantes próximas.
- La utilización de discos con distintos horarios o cuyo texto haya sido falseado.

Sanciones. Estas faltas serán sancionadas, la primera vez, con una multa de 250 pesetas y la retirada del vehículo por los servicios municipales y abono de los gastos correspondientes. Pasadas las veinticuatro horas de la retirada del vehículo, sin ser recuperado por su propietario, devengarán en concepto de garaje 100 pesetas diarias.

En la Jefatura de Policía Municipal se llevará un fichero de infracciones. En caso de reincidencia la multa será de 500 pesetas y, a partir de la cuarta infracción, se elevará a 1.000 pesetas (4).

b) EL PROBLEMA DE LOS TAXIS.

El Pleno del Ayuntamiento madrileño, en sesión celebrada a fines de julio, aprobó la concesión de 1.400 licencias de taxis para un futuro inmediato.

El Alcalde dijo que, en cuanto a la concesión de estas licencias, se daría cuenta del acuerdo a la Organización Sindical, que es la que habrá

(3) *La Hoja del Lunes* (Madrid, 10 de agosto de 1964).

(4) *Arriba* (Madrid, 19 de agosto de 1964).

de ver las posibilidades que existen para la constitución de Cooperativas de productores y resolver en consecuencia (5).

La noticia parece ser que cayó como una bomba (6).

Al tener conocimiento los interesados en el taxi, tanto conductores a sueldo como propietarios, se desplazaron a la plaza de la Villa gran número de ellos, quienes manifestaron su disconformidad con la decisión del Alcalde, corroborada por el Pleno municipal.

En algunos taxis se han publicado pasquines publicitarios, con el siguiente texto: «Cooperativas, no. Los taxistas, con Franco y con el Alcalde». Y respecto a esto se ha escrito: «Tamaño incongruencia, que utiliza al Jefe del Estado, con una absoluta falta de respeto, en el pleito interior de un gremio, revela hasta qué punto urge devolver el sentido político a las cosas para que los desaprensivos no las politicen de acuerdo con sus particulares conveniencias» (7).

El sistema para la concesión de estas licencias se realizará en bloques de 350 permisos para cada Cooperativa de taxistas que tenga un mínimo de 800 miembros (8).

A esto es a lo que se oponen con todas sus fuerzas los actuales profesionales del ramo, tanto sean propietarios como asalariados. Según el señor Calderón, la coincidencia es unánime en este punto, por considerar que tales Cooperativas son una especie de intento de crear una Empresa Municipal de Taxis, en cierto modo, paralela a la de Autobuses, Tranvías y Trolebuses, y de la que se teme que su funcionamiento fuese tan deficiente como lo es la actual Empresa Municipal de Transportes.

Pero el punto fundamental de oposición es que las tales Cooperativas no cumplen, en absoluto, con la letra ni el espíritu de lo que debe ser una Cooperativa, sino que son simplemente manejos de determinadas entidades financieras con deseos de inmiscuirse en este negocio.

Por el contrario, lo que los taxistas desean es que estas licencias se concedan a los actuales productores que trabajan en condición de asalariados, para que pasen a ser propietarios de su instrumento de trabajo. A tal fin, las Cajas de Ahorro, con el aval de la Mutua Nacional de Auto-Taxis, están dispuestas a adelantar los empréstitos necesarios, con devolución en un plazo de cinco años (9).

Para algunos, los argumentos que esgrimen los productores son perfectamente válidos: la explotación de un taxi dará para que se mantengan dos familias, pero nunca tres, como de llevarse a cabo el «novedoso plan» tendría que suceder, ya que, si las cuentas no fallan, 350 licencias para 800 socios cooperadores dan un promedio aproximado de una licencia por cada tres. A esto añádase la burocracia—por mínima que sea—

(5) *Madrid* (Madrid, 29 de julio de 1964).

(6) NANCHÓN RIAÑO, María Luz: «Licencias de taxis», *Informaciones* (Madrid, 5 de agosto de 1964).

(7) ALCALÁ, Juan de: «Taxis», *Arriba* (Madrid, 31 de julio de 1964).

(8) *El Alcázar* (Madrid, 30 de julio de 1964).

(9) «Declaraciones de don Julián Calderón, jefe del Subgrupo Sindical de Auto-Taxis», *Velocidad* (Madrid, 8 de agosto de 1964).

y verán cómo económicamente todo el mundo sale perdiendo, incluso los usuarios, a quienes nadie parece tomar en consideración.

Mientras no se arbitre la fórmula ideal, deberían adjudicarse esas 1.400 licencias por un orden rigurosísimo de antigüedad y no por sorteo libre, como hasta ahora se viene haciendo. Sólo así los viejos taxistas —de los que hay muchos en Madrid— podrán conseguir la ilusión de toda su vida profesional, cual es la de llegar a ser propietarios de un vehículo, en pago o recompensa de su constancia en el trabajo.

Creer que la solución sería la de adjudicación directa a quienes acrediten mayor antigüedad, sin notas desfavorables en su expediente. De este modo nadie podría decir nada y, en cambio, se daría una merecida satisfacción a tantos y tantos taxistas de Madrid, para los que, repito, llegar a ser propietarios de un taxi es su máxima aspiración, y por parte de quienes rigen la industria del taxi, un acto de justicia (10).

También el señor Calderón se inclina porque la concesión se haga a actuales profesionales y que éstos, posteriormente, se agrupen como mejor les parezca, bien dentro de la actual Mutua, o bien dentro de una Cooperativa que ellos, personalmente, quieran crear. La actual Mutua ya dispone de una Cooperativa para servicios auxiliares, como reparaciones, engrases, alquiler de taxímetros, servicios de teléfono y radio, etc.

Para Del Valle (11) la solución ha de venir dada por el establecimiento de un régimen empresarial que permita afrontar la explotación económica y eficiente del servicio. Este es el camino que, para todas las industrias, propugna nuestro Plan de Desarrollo Económico y Social: libertad en el establecimiento de las industrias y responsabilidad de un empresario animador, vivificador de las mismas.

Tampoco podemos olvidar el criterio acertadamente seguido por nuestro Alcalde de hacer una obra social de envergadura al hacer posible que accedan al servicio de taxi, emancipándose del trabajo asalariado, quienes hayan demostrado por cierto tiempo su aptitud en el mismo.

Compatibilizando ambos criterios (económico y social), estimo que las licencias para el establecimiento de la industria del taxi deben otorgarse a Cooperativas de producción organizadas y regidas por los propios productores; saldrán beneficiados ellos por las ventajas de crédito, ayuda técnica y beneficios fiscales que puedan disfrutar, y saldrá beneficiado, asimismo, el vecindario madrileño, ya que la economía en los costes de explotación permitirán tarifas reducidas, sin aumento alguno sobre las establecidas en la actualidad.

Conforme a estudios minuciosos de costes fijos y rentabilidad, para el establecimiento de una Cooperativa de producción de la industria del taxi, su dimensión óptima debe ser: 800 socios cooperadores y 350 licencias.

Sinceramente creemos que con esta propuesta o sugerencia, en la que se manejan simultánea y armónicamente el sentido social inspirador de

(10) NANCHÓN RIAÑO, María Luz, *cit.*

(11) DEL VALLE, P.: «Sugerencias sobre el problema de los taxis en Madrid», *Ya* (Madrid, 30 de julio de 1964).

nuestro Movimiento Nacional y el factor económico de la libre concurrencia, Madrid podrá disponer del servicio público de taxis que necesita, en cantidad y calidad, con un fuerte incremento de ingresos para los productores, un abaratamiento en el servicio a favor del vecindario y una evidente descongestión en tránsito y aparcamiento de las calles.

Doce Cooperativas como las propugnadas tendrían un total de 4.200 licencias, pero a algo más de doble turno darían—para el momento en que podrían estar constituidas y en funcionamiento—un equivalente a 8.160 coches en circulación diariamente.

Esta es una cifra que podemos considerar, dadas las actuales circunstancias, para fines de 1966, como óptima.

Algunos llegan a proponer los microtaxis como solución al problema, así se ha escrito:

«El particular que necesita un coche y puede comprarlo adquiere un vehículo pequeño, que le hace el mismo servicio que uno grande y le resulta más económico. Pero el económicamente débil que no puede adquirir un vehículo y tiene que servirse de los taxis se ve obligado a usar un coche grande que le cuesta casi doble que un microtaxi, lo que no es ¡justo ni moral!» (12).

Creemos que la oposición de los taxistas a las supuestas Cooperativas se justifica si se piensa que no se trata de Cooperativas, sino de empresas financieras prefabricadas, pues, ¿cómo crear una Cooperativa sin cooperativistas? Estos son la base, y la Cooperativa debe partir desde abajo. Se ha escrito, con razón, que el problema «ha puesto de manifiesto la falta de voluntad de diálogo de que disfrutamos los españoles. Y también que no vemos la necesidad de implicar, por el lado que sea, matices políticos en problemas de ámbito exclusivamente sindical y municipal. Los ¡Viva Cartagena! siempre han estado fuera de lugar» (13).

c) EL PROBLEMA DE LOS RUIDOS.

El ruido es un conjunto de sonidos confusos, molestos y perniciosos, que superan la esfera de perturbación individual para pasar a constituir un problema social cuando se producen de un modo habitual y perjudicial en la sociedad.

Cada verano el Alcalde actualiza el Bando del Silencio de 1956. Es un hecho que al llegar el buen tiempo las bocinas reaparecen y su ruido parece estar en razón directa con el calor estival. Pero no es ese el único ruido que altera los nervios de los madrileños (14), ni tampoco ésta la única época en que se producen. Si sumamos al incremento de los ruidos estivales las facilidades que hallan para penetrar hasta lo más recóndito de las casas, hallamos que la época más ruidosa es el verano.

(12) CALLEJA GARCÍA, FRANCISCO: «¿Por qué no microtaxis?», *Ya* (Madrid, 2 de agosto de 1964).

(13) *Velocidad* (Madrid, 18 de agosto de 1964).

(14) *A B C* (Madrid, 7 de agosto de 1964).

La gravedad del problema surge cuando se da con reiteración e intensidad, lo que ocurre en las grandes urbes.

El problema de los efectos del ruido en la salud se halla poco tratado, las estadísticas de sus efectos nocivos son escasas, pero el problema es en muchos casos grave, aunque no se haya formado sobre él una conciencia pública.

La repetición de ruidos puede desencadenar la locura y es grave pensar que a estas consecuencias puede llevar esa falta grave de civismo. Se ha escrito estos días que: «Gran parte de los ruidos en una ciudad grande es debida a la ausencia total de espíritu cívico y a un olvido lamentable de solidaridad humana. Otra parte hay que cargarla, como culpa y derivada de la anterior, a la indiferencia de las autoridades en hacer cumplir con el máximo rigor las disposiciones municipales a este respecto» (15).

Este problema enlaza con los problemas sanitarios.

B) PROBLEMAS SANITARIOS

a) EL PROBLEMA DE LA LECHE.

Una amplia y bien desarrollada campaña de prensa está siendo formulada en Madrid sobre el problema de las lecherías. Esta campaña adquiere su mayor virulencia al amparo del Decreto que regula el abastecimiento de leche.

Se ha anunciado la próxima publicación de una disposición del Ministerio de la Gobernación que establecerá que las vaquerías madrileñas habrán de entregar su producto a centrales lecheras, que lo expenderán convenientemente envasado, para lo que se dará de plazo dos meses, entre 1 de noviembre y 31 de diciembre. El señor Maureta hubiera preferido que tal disposición emanara del Ayuntamiento. La leche que se está vendiendo en Madrid es totalmente adulterada, afirmó. Las vacas estabuladas, en número de 11.000, están afectadas de tuberculosis en un 90 por 100. Cree el señor Maureta que es un problema de autoridad y que el Ayuntamiento ha hecho dejación de la misma, dejando sin cumplir múltiples acuerdos en tal sentido (16),

«El concejal señor Maureta lanzó su denuncia, basada en datos del Laboratorio municipal. Ciento veinte inspectores veterinarios lo garantizan. La leche de Madrid en más del 50 por 100 está adulterada y mezclada con agua. En una gran parte, está contaminada. Y la leche fresca que aquí se vende llega casi a los 100.000 litros diarios. El señor Maureta propone que se permita la prueba de la tuberculina para las 12.000 vacas estabuladas. Las que den positivo, que sean sacrificadas inmediatamente. Que se prohíba terminantemente la venta de una leche

(15) *Domingo* (Madrid, 9 de agosto de 1964).

(16) *Madrid* (Madrid, 29 de julio de 1964).

que no se parece en nada a este producto natural, por las adulteraciones a que es sometida» (17).

El Laboratorio municipal realizó análisis en 35 lecherías de la capital. Los resultados de «no apta para el consumo por sus condiciones higiénicas» fueron tan escandalosos que al ser publicados (18) dieron lugar, entre otros, al siguiente comentario:

«La estupefacción de los madrileños ante el resultado de los análisis no puede estar más justificada. Ahora resulta que los habitantes de la capital de España están pagando diariamente una leche que no reúne las condiciones mínimas de higiene pública y que, en el mejor de los casos, está aguada, desnatada o adulterada, con fraude evidente para el comprador. ¿Cómo es posible que esta situación haya podido producirse? ¿Qué clase de responsabilidades hay que exigir a todos estos comerciantes que no han vacilado en hacer negocio particular a costa de la salud de los madrileños? Nos parece que el problema excede de los límites puramente municipales para entrar en los nacionales. Es urgente una intervención enérgica, definitiva, de las autoridades competentes y arbitrar las medidas para impedir cualquier clase de adulteración en los productos alimenticios» (19).

El Alcalde de la capital, a preguntas de los informadores sobre las medidas que se tomarán contra los establecimientos dedicados a la venta de leche que expenden este producto en condiciones no aptas para su consumo, dijo lo siguiente: «Sufrirán las correspondientes sanciones, que pueden ir desde multa a clausurar los establecimientos que vendan leche que no reúna las debidas condiciones higiénicas» (20).

Si bien ha sido en Madrid donde este problema de la sanidad y pureza alimenticia de la leche se ha planteado, no debemos olvidar que es un problema nacional.

En los pueblos más adelantados la leche es objeto de especialísimos cuidados y en las ciudades dotadas de centrales higienizadoras la mortalidad infantil disminuye un 33 por 100.

El problema en Madrid parece bifurcado. De una parte, el de las vaquerías, y de otra, el de la leche. Las vaquerías dentro de una ciudad caen dentro de las Ordenanzas sobre industrias incómodas. Luego el problema de la leche generalmente adulterada, como se ha visto por los análisis realizados por el Laboratorio municipal. No es sólo el aspecto económico el que hace enojoso este problema, sino que su gravedad radica en el peligro que para la salud supone aguar la leche. Se ha escrito estos días lo siguiente:

«En el agua hay bacterias nocivas que, al no estar en un medio propicio a la proliferación, ofrecen escaso peligro. La leche, sin embargo, es un medio fácil al cultivo, muy apto para esa proliferación. De ahí que la pequeña cantidad contenida en el agua se transforme, al pasar a

(17) *El Correo de Andalucía* (Sevilla, 7 de agosto de 1964).

(18) *Pueblo* (Madrid, 14 de agosto de 1964).

(19) *A B C* (Madrid, 13 de agosto de 1964).

(20) *A B C* (Madrid, 15 de agosto de 1964).

la leche, en una cantidad muchísimo mayor», por lo que podemos decir que «el agua envenena a la leche» (21).

No es extraño, pues, que el Código penal establezca duras penas para ello, al determinar que: «El que con cualquier mezcla nociva a la salud alterase las bebidas o comestibles destinados al consumo público, o vendiere géneros corrompidos, o fabricare o vendiere objetos cuyo uso sea necesariamente nocivo a la salud, será castigado con las penas de prisión menor y multa de 5.000 a 25.000 pesetas».

Sentencias del Tribunal Supremo establecen la inequívoca doctrina de la aplicación de este precepto a quienes «aguan la leche».

Si bien es verdad que los preceptos del Código no se aplican en la generalidad de los casos, no por eso el problema deja de ser grave, sobre todo si se piensa que, según tasación de las autoridades sanitarias, en Madrid se venden al día como leche 100.000 litros de agua. Esperemos que el Ayuntamiento de Madrid logre solucionarlo para ejemplo de los demás pueblos de España.

b) SITUACIÓN SANITARIA DE LOS MERCADOS.

En el mercado de Torrijos desde hace tiempo falta el agua en la mayoría de los puestos, y los servicios higiénicos, en la primera planta, están clausurados por falta absoluta del líquido elemento y olores insostenibles del vertedero común de basuras y desperdicios.

Parece ser que no se han tomado las medidas pertinentes para corregir lo que, acaso, no es tan difícil de solucionar.

Algo parecido, con variantes desde luego, sucede en el mercado de Jesús del Gran Poder, en Marcelo Usera, que a pesar de ser uno de los más modernos de Madrid y que cuenta con toda clase de garantías de higiene en los puestos, produce molestias a los vecinos de las casas que lo circundan, porque algunos comerciantes desaprensivos amontonan en los pasillos existentes entre las casas y el mercado frutas en malas condiciones, dejándolas allí abandonadas hasta su total descomposición, facilitando la procreación de roedores.

El Ayuntamiento de Madrid tiene montado un servicio de vigilancia encargado de velar por el buen estado de policía de los mercados, por lo que hemos de entender que estos servicios de vigilancia no cumplen con su deber al no reflejar en el parte de novedades estas anomalías (22).

c) EL PROBLEMA DEL AGUA (23).

No es raro que en Madrid se haya hecho sentir este verano el problema del agua.

(21) *Sábado Gráfico* (Madrid, 15 de agosto de 1964).

(22) *Madrid* (Madrid, 12 de agosto de 1964).

(23) JIMÉNEZ AGUIRRE, José María: «Madrid y su porte», *A B C* (Madrid, 25 de julio de 1964).

En un siglo, Madrid ha pasado de una población de 200.000 habitantes a dos millones y medio, y de 68 kilómetros de instalaciones conductoras de agua, servida a domicilio por aguadores que proporcionaban un caudal por habitante de 10 litros diarios, a una red distribuidora de 2.000 kilómetros de longitud que proporciona un caudal de 346 litros por persona y día.

Sin embargo, este avance gigantesco en la atención de un servicio de insoslayable trascendencia revela ahora su insuficiencia, porque en éste, como en tantos aspectos de la vida madrileña, el avance de las necesidades rebasa a veces al de los remedios.

Madrid, con la zona de su capitalidad y la denominada «área metropolitana», exige de la entidad encargada del abastecimiento de agua la atención a una superficie de 1.760 kilómetros cuadrados.

El problema, pues, traducido a estas cifras gigantescas, ofrece con bastante elocuencia su propia dimensión.

Su solución ha de abordarse con un criterio de largo alcance, previendo en él un crecimiento demográfico de Madrid que llegue a los cinco millones de habitantes en el año 1989.

El proceso de concentración en Madrid y su zona es irreversible, entre otras razones, porque obedece a las preferencias de un porcentaje crecido de la población española.

Según el cálculo de cinco millones de habitantes en Madrid para 1989, para esa fecha la capital necesitará todas las aguas de la vertiente Sur de la sierra guadarrameña, que representa, aproximadamente, un caudal de 695 millones de metros cúbicos al año, y para lograr su aprovechamiento se ha habilitado por el Ministerio de Obras Públicas una consignación de 5.753 millones de pesetas.

Parece ser que el rápido ritmo con que se acometen las obras necesarias para que, en 1968, entre en servicio el canal del Atazar, que recibirá el agua del río Guadalix, y que parcialmente será utilizado desde 1965. Este caudal, de 45 millones de metros cúbicos, se unirá a los 46 millones del embalse de Santillana, cuyas aguas, de inferior calidad que las del Lozoya y Jarama, se dedicarán al riego de grandes parques y jardines, con el consiguiente beneficio para el vecindario. Parte de estas obras está constituida por la construcción, actualmente en marcha, de tres depósitos que totalizan una capacidad de 194.000 metros cúbicos, y la que está en proyecto de otros tres depósitos capaces para 1.200.000 metros cúbicos.

Después de la alarma suscitada por las restricciones de agua y el peligro de que Madrid careciera en verano de tan imprescindible elemento, esperamos que este resumen de datos en busca de la solución del problema llegará en un momento en que aquella alarma haya pasado.

d) EL PROBLEMA DE LAS BASURAS.

Sobre este aspecto también se ha escrito:

«El problema de aprovechar las basuras urbanas está siendo atacado, por lo menos, por dos firmas en España: una con licencias francesas que

ya tiene dos o tres instalaciones en marcha, y luego la firma Dorr-Oliver, que tiene una planta en Canarias funcionando desde hace un año y otra que están construyendo para Madrid. El producto que obtienen sirve para abono mejorante de suelos, al darles un complemento orgánico muy importante. En todo caso, son instalaciones de algunos millones de pesetas, cuyo proceso es caro y, sin embargo, el producto se vende relativamente barato. El precio de la materia prima puesta en fábrica suele ser cuestión decisiva: si la recogida domiciliaria es a cargar al proceso, el asunto no suele ser rentable. Ahora bien, si se considera que la recogida es un servicio que paga el Ayuntamiento o el que se desembaraza de la basura, el negocio puede ser rentable. En el fondo, hay que luchar mucho para que el costo no se desborde» (24).

La recogida de basuras es un problema que amarga las primeras horas de todos los días a las amas de casa madrileñas. Hay quien opina que a medida que ha ido desapareciendo el gremio de basureros, el problema se ha complicado. Los camiones de recogida de basura del Ayuntamiento parece que prestan en la actualidad «un defectuoso servicio», según opinión del doctor García Álvarez, que ha escrito más de cien cartas a los diarios protestando del particular (25). «Antes—dice el señor García Álvarez—por un duro al mes alguien subía hasta nuestro piso y vaciaba el cubo de las basuras que se llevaba. Hoy hay que bajar al portal y esperar, armado de paciencia, a que aparezca el camión... La cosa adquiere caracteres de verdadero problema».

Según opinión de muchas amas de casa, «desde que comenzaron a funcionar los camiones municipales, ni éstos ni los carros cubren el servicio...» Por algunos lugares pasan dichos camiones después de las once. Para taxistas y conductores de autobuses son estos camiones un estorbo de la circulación.

Un periodista y abogado, opina así:

«Dijeron que con los camiones quedaría resuelto el servicio... ¡Nada! Nos las prometieron felices con esos cubos metálicos que aparecieron como hongos en las esquinas. Cubos que costarían su buen dinerito... ¡Nada! Ahora los cubos van desapareciendo porque dicen que dan mal olor... Ni cubos, ni camiones, ni carros, ni nada... Este es uno de tantos problemas que agobian a Madrid y que son desidiosamente dejados para después... Ese después es algo vitalicio...»

Parece tener razón el siguiente envío de la revista *Semana*:

«Señor Delegado municipal de Servicios: ¿no le han llegado las quejas del vecindario respecto a la recogida de basuras? Hace unos meses, en *Semana*, solicitamos su información en relación con este problema. Aseguró usted que iba a quedar resuelto en breve tiempo. Pues, no, señor Delegado, no se ha resuelto. No diremos que el vecindario espera con el cubo en la mano, sino que las dificultades con que tropieza para deshacerse de las basuras le hace recordar con cierta nostalgia aquellos carros de la basura que tantas veces dibujara Sancha, que aludió Carrere

(24) *El Economista* (Madrid, 25 de julio de 1964).

(25) *Semana* (Madrid, 11 de agosto de 1964).

y que usted combatió tan certeramente en sus campañas periodísticas... Y ya ve usted lo que son las cosas: aquellos carros resolvían un problema que hoy se le plantea a usted cada vez más arduo».

C) OTROS PROBLEMAS

a) EL ARBITRIO DE RADICACIÓN DEL AYUNTAMIENTO, EN SUSPENSO.

El arbitrio de radicación es una de las fuentes con que el Ayuntamiento contaba para apagar la sed de sus arcas, ha escrito Pombo Angulo (26).

Se ha dicho que el Ayuntamiento había previsto unos ingresos por este capítulo de 500 millones de pesetas, pero que con arreglo a los estudios que el Municipio había hecho sobre el particular y su aplicación, estos 500 millones se recaudarían solamente entre el comercio y oficinas de la Gran Vía (27).

El Ayuntamiento de Madrid aprobó a finales del pasado año la imposición del arbitrio de radicación para su aplicación con efectos desde 1 de enero de 1964 y, al mismo tiempo, aprobó la Ordenanza fiscal reguladora de la nueva exacción.

Contra el acuerdo municipal recurrieron importantes empresas industriales.

Así la Cámara Oficial de la Industria de la Provincia de Madrid solicitaba fuese admitido un escrito de reclamación que por conducto de la primera autoridad de nuestra capital elevaba al Director general de Presupuestos.

La reclamación se refería a la ya famosa Ordenanza de radicación.

Aparte, la Cámara envió un informe proponiendo la modificación de algunos textos que figuraban en la citada Ordenanza reguladora del arbitrio de radicación, que podemos resumir en los siguientes puntos:

1.º Fraccionamiento en el pago de la cuota anual del arbitrio, percibiéndose su importe por recibos semestrales.

2.º Exención de los espacios o superficies destinados a aparcamientos de vehículos, accesos al local, escaleras y huecos de éstas, ascensores, transformadores eléctricos para el propio consumo, contadores de agua, gas y electricidad.

3.º Mayores deducciones en las superficies computables expresadas en los apartados a) al g) del artículo 11, regla segunda.

4.º Rectificación de los valores de la tarifa general, teniendo en cuenta para su aplicación la actividad desarrollada y beneficios obtenidos en los establecimientos radicados en el término municipal de Madrid (28).

(26) *La Vanguardia* (Barcelona, 31 de julio de 1964).

(27) «Declaraciones del Secretario general de la Cámara Oficial de Industria», *Ya* (Madrid, 30 de julio de 1964).

(28) *Madrid* (Madrid, 30 de julio de 1964).

El Ayuntamiento de la capital envió las reclamaciones y todo lo actuado a la Dirección General de Presupuestos, que requirió informes de la Dirección General de Administración Local y de la Dirección General de lo Contencioso del Estado y, a la vista de tales informes, ha resuelto que ha de ser trámite previo al acuerdo de imposición de dicho arbitrio y a la aprobación de la correspondiente Ordenanza la aprobación del Reglamento que exigen el artículo 103 y la disposición transitoria sexta de la Ley especial para el Municipio de Madrid.

Según esta disposición transitoria, el Reglamento de Hacienda se tiene que elaborar por una Comisión integrada por representantes de los Ministerios de la Gobernación y de Hacienda y del Ayuntamiento de Madrid, y se someterá a la aprobación del Ministerio de Hacienda. Esto que pudo empezarse a elaborar en julio de 1963, no se ha hecho, y el retraso no es imputable al Ayuntamiento. Hasta la fecha no se ha reglamentado nada de la Ley especial, y esta obligación incumbe al Ministerio de la Gobernación y en parte al de Hacienda.

Es de esperar que rápidamente se dictamine el Reglamento por el Consejo de Estado e inmediatamente se apruebe la Ordenanza.

Con independencia de todo esto, también para septiembre puede que ya esté aprobado el presupuesto del Ayuntamiento.

En resumen: 1.º La obligación de satisfacer el impuesto de radicación es válida, con efectos de 1 de enero de este año.

2.º El acuerdo de la Dirección General de Presupuestos a que nos venimos refiriendo no presenta más que un retraso por cuestiones de tipo administrativo, que no afecta ni a la cuantía ni a la fecha desde la que hay que pagar el impuesto, que es desde 1 de enero. Tan sólo afecta al cómo ha de efectuarse la exacción (29).

b) OBRAS DE VERANO.

Se ha escrito que «Madrid en verano es un Madrid con parches sobre los hoyos que tiene en invierno. Un Madrid con muros, con escombros, con polvo, con incomodidades. Madrid en verano es un Madrid en obras» (30).

Cuando arrecia el calor se multiplican las obras en Madrid, que aprovecha los meses de estío para remozar, muy principalmente, su pavimento.

Es muy frecuente lamentarse contra las obras que se realizan en la capital, hasta tal punto que se ha hecho tópico la frase «Madrid siempre en obras», pero la ciudad, como todo, tiene que renovarse o perecer. Recogeremos de la prensa de estos días algunas noticias sobre el particular. Sobre el estacionamiento de los Mostenses se ha escrito que es un estorbo impercedero que daña a los industriales de Santo Domingo (31), una representación de los cuales visitó al Presidente de la Junta de la Latina

(29) *Madrid* (Madrid, 30 de julio de 1964).

(30) *Pueblo* (Madrid, 12 de agosto de 1964).

(31) *Pueblo* (Madrid, 13 de agosto de 1964).

para exponerle la apurada situación de las industrias desde el hundimiento (32).

En la calle de la Princesa va a construirse un gran edificio con arreglo a la más avanzada técnica urbanística (33). Un inmueble de nueva planta en el acceso a la estación de Chamartín (34).

Ya sólo hacen falta ocho obreros para levantar un rascacielos en cien- to cincuenta días (35).

En el Colegio de Arquitectos se celebró la segunda sesión crítica sobre la ordenación de la Castellana y plaza de Colón. Intervinieron algunos Arquitectos e Ingenieros, que se opusieron al proyecto de un rascacielos en el solar de Medinaceli (36).

El ensanche de la calle de Alcalá no será para estacionamiento. Se habla de un Concurso nacional para la ordenación urbana de la plaza de Colón (37).

Las obras de la calle Alfonso XII comenzarán antes de acabar el verano y tendrán calzadas de nueve metros para tres direcciones (38).

El viaducto de Alcalá sobre el Abroñigal, cuyas obras se iniciaron el 10 de abril del pasado año, van ya tan avanzadas que en fecha no lejana quedará abierto a la circulación (39).

Un problema que preocupa a organismos y Corporaciones es el puente de Toledo. Su intangibilidad y las obras del puente de los Héroes del Alcázar agravan la circulación (40).

Se hace necesaria la demolición del puente de Praga. El Director general de Carreteras comunicó la terminación de su reconocimiento (41).

No se agota con esto el repertorio de los problemas de la capital. Los problemas de Madrid son los problemas de España. Con razón llamó Rubén Darío a la capital rompeolas de las Provincias españolas.

(32) *Arriba* (Madrid, 13 de agosto de 1964).

(33) GONZÁLEZ MOLINA, Mario: *Madrid* (Madrid, 6 de agosto de 1964).

(34) *Ya* (Madrid, 12 de agosto de 1964).

(35) *Madrid* (Madrid, 8 de agosto de 1964).

(36) *Arriba* (Madrid, 29 de julio de 1964), y *Madrid* (Madrid, 29 de julio de 1964).

(37) *Ya* (Madrid, 5 de agosto de 1964).

(38) *Informaciones* (Madrid, 5 de agosto de 1964).

(39) *A B C* (Madrid, 7 de agosto de 1964).

(40) *El Alcázar* (Madrid, 17 de agosto de 1964).

(41) *Arriba* (Madrid, 29 de julio de 1964).

b) Extranjero:

E U R O P A

I. ALEMANIA.

1. *Medidas preventivas contra el aire pestilente de Munich.*

Los esfuerzos realizados por el agregado laboral, informando sobre la malísima atmósfera de Munich, cuya pestilencia va cada día en aumento, han encontrado por vez primera un eco. Así, pues, en las próximas sesiones se tomarán las medidas necesarias para liberar el aire de gases nocivos, hollín y polvo (1).

2. *Munich circula bajo tierra: Casi doce kilómetros de longitud tiene la línea Norte-Sur.*

Munich invertirá en los próximos treinta años 2,5 mil millones de marcos en construcciones de tráfico. Metros, garajes subterráneos, pistas para circulación y calles para peatones con el fin de mejorar el caótico tráfico siempre incrementado. Sin embargo, todas estas medidas son insuficientes, por lo que los muniqueses no ven otra solución que la circulación subterránea, para lo cual han presentado este proyecto (2).

II. HOLANDA.

1. *Planeamiento para ciudades del año 2000. La Comunidad tiene la preferencia.*

Reseñamos a continuación los comentarios más salientes de los periódicos alemanes sobre la Tercera Conferencia de Prensa de Urbanización alemana. Estas sesiones hablan de los graves problemas que el actual incremento de población plantea en Alemania y el aleccionador ejemplo que Holanda presenta para una solución práctica y efectiva.

El agregado de la Sesión Urbanística alemana ha dicho: «La ordenación del espacio es ante todo una medida profiláctica y preventiva y no una lucha tan sólo contra los focos de infección». (Se refiere en este caso al saneamiento de viviendas). Según los comentaristas alemanes, la superioridad y eficiencia urbanística holandesa sobre la alemana radica en lo consecuente de sus leyes (la expropiación forzosa, cuando el caso lo requiere, se lleva a cabo sin miramientos), en la centralización de todo su sistema administrativo—entre el Reino y los Municipios existe tan sólo una instancia: la Provincia—. La competencia de las Provincias es mucho más limitada que en Alemania. (Recuérdese la autonomía de los

(1) De *Süddeutsche Zeitung* (junio de 1964).

(2) De *Deutsche Neueste Nachrichten* (Karlsruhe, junio de 1964).

Länder alemanes con sus propios Ministerios, Tribunales de Justicia, etcétera). En cuanto a la ordenación del espacio, hay que considerar también las dificultades extraordinarias con que tropieza Holanda. Nos referimos a los *polder*, terrenos pantanosos del mar del Norte contenidos por diques y desecados para viviendas, que entre otros supone un peligro de inundaciones para la población.

En Holanda se habla de una «Megalópolis» que al final de este milenio albergaría 45 millones de habitantes y que se extendería entre Dunquerque, Amsterdam y la ciudad alemana de Dortmund. La cuenca del Ruhr serviría como un paisaje de fondo a Rotterdam (3).

2. *Ciento cuarenta mil holandeses de Amsterdam buscan viviendas modernas. El 58 por 100 de las antiguas no tienen ni baño ni ducha.*

Amsterdam, una de las metas preferidas por los alemanes para sus vacaciones, la ciudad en donde las altas fachadas barrocas de sus casas y las largas hileras de árboles orlando sus canales se reflejan en el agua; la romántica Amsterdam en la que agrada el despreocupado deambular por sus calles céntricas, tiene que hacer frente a la catastrófica escasez de viviendas en la proporción que reza en el epígrafe. El 58 por ciento de las casas construidas en el pasado siglo no tienen baño ni ducha. Así, pues, se impone no sólo la erección de nuevas viviendas, sino el saneamiento y la modernización de las ya existentes. Esta escasez se atribuye a varios factores: En los últimos diez años los hijos se casan más jóvenes, lo que supone una más temprana emancipación del hogar paterno y, por tanto, la necesidad de tener su propia morada. Con esto el porcentaje de la población aumenta con más rapidez, y por último el alto nivel de vida alcanzado en lo económico y espiritual es más exigente cada vez en lo que a la vivienda se refiere. La petición de incorporar a Amsterdam los *polder* de la parte Este de la ciudad, hasta ahora ha sido siempre denegada por el Gobierno, pero más adelante se comprará una parte de estos solares para edificaciones que formarán una ciudad satélite que podrá acoger una considerable parte de estos ciudadanos de Amsterdam que buscan vivienda. Otra de las preocupaciones y dificultades en la renovación de las casas antiguas y típicas es la de su modernización y mejora, sin que pierdan su carácter y estilo (4).

III. SUIZA.

Ginebra, a la cabeza de trabajos de ingeniería. Un túnel por el azul Lemán.

Un túnel de 580 metros de longitud y una altura de seis unirá las orillas del lago de Ginebra, es decir, al nivel del palacio Wilson y el parque de Aguas Vivas. Estará provisto de seis vías y de aceras para

(3) De *Welt der Arbeit* (Colonia, julio de 1964) y de *Süddeutsche Zeitung* (Munich, junio de 1964).

(4) De *Frankfurter Allgemeine Zeitung* (julio de 1964).

los peatones. En las orillas habrá explanadas adornadas con plantas y árboles. Si no surgen dificultades el túnel proyectado sobre el tablero, se podrá terminar para este año. Con este plan se crearán los barrios periféricos para viviendas y otras posibilidades de adquisición (5).

A M E R I C A

REPÚBLICA ARGENTINA.

Casas prefabricadas marca «Hojalata».

Con motivo del incendio de Villa Miserias, en los arrabales de Buenos Aires, comentado en un diario alemán, el repórter se lamenta amargamente de que a estas alturas, en pleno siglo xx, millones y millones de seres vivan todavía en miserables chabolas repartidas por todo el mundo. «Este incidente—dice—, del que la Prensa apenas ha dado cuenta, es uno de tantos episodios que se suceden en estos olvidados rincones que rodean las grandes urbes de todos los países del mundo. Desgraciadamente en no menor cuantía los más adelantados, como por ejemplo, los célebres barrios neoyorquinos. Tampoco Alemania, pese a su buena voluntad, se salva del todo. En la actualidad el Ministerio de la Vivienda trabaja en un proyecto de ley para suprimir tales viviendas. En Auckland, Nueva Zelanda, existen también *slums*, pero son viviendas de madera que aun siendo pequeñas y anticuadas resplandecen por su limpieza por dentro y por fuera (6).

O C E A N I A

AUSTRALIA.

Australia 1964. Canberra, poco tiempo ha proyectada, se va llenando de vida.

Antes, el Continente australiano se hallaba aislado del resto del mundo y sus ciudades confederadas aún lo estaban más entre sí. El reportaje parece que en parte hace responsable de esta incomunicación a los ingleses, pero el hecho de que la fundación de Canberra se realizara—aunque no fuera ésta la única razón—para buscar una salida a las rivalidades entre Sydney y Melbourne y se la erigiera como capital de la Commonwealth no parece que abonen esta opinión. Canberra se halla magníficamente comunicada con el mundo exterior. Es una ciudad robada al mar que, penetrando en grandes redes de agua hasta el interior, la hacen navegable y la comunican entre sí. En estas corrientes se celebran regatas y competiciones y, como es lógico, siendo navegables se sale al mar.

(5) De *Berner Tagblatt* (julio de 1964).

(6) De *Badische Zeitung* (Freiburg, junio de 1964).

La realización urbana se debe a Walter Burley Griffing, quien ganó el primer premio cuando se convocó el concurso de la erección de Canberra para capital federada de la Commonwealth. Es, pues, una capital artificial, pero no tanto como lo es en la actualidad Brasilia y además hay que tener en cuenta que le ha favorecido el que su urbanización se realizase a lo largo de más de media centuria, originando una mezcla de arquitecturas y estilos que prestan a la ciudad interés y relieve histórico. Sus calles son muy anchas y pueden «tragar» más circulación de la que hoy tienen, con no ser ésta escasa y contar con una población que se incrementa de día en día. Canberra no es ningún monstruo administrativo. Su vida animada y llena, pero sin agobios, transcurre serena a lo largo o en medio de grandes espacios verdes en los que se trabaja y vive. Es una verdadera ciudad jardín, cosa admirable si se tiene en cuenta que su naturaleza era desértica. No hacen falta indicadores para encontrar el bosque que siempre tenemos delante. Ni semáforos para regular la circulación. Bastan las indicaciones de la policía urbana en los núcleos de mayor tráfico (7).

(7) De *Süddeutsche Zeitung* (julio de 1964).

REGIMEN Y ADMINISTRACION MUNICIPAL EN LOS ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMERICA

por

JEWELL CASS PHILLIPS

Traducción y prólogo de
MANUEL PEREZ OLEA

Dos tomos, precio: 300 pesetas.

Pedidos a:

Instituto de Estudios de Administración Local.

Sección de Publicaciones.

J. García Morato, 7

MADRID- 10