

VI. SECCION INFORMATIVA

A) LA ACTUALIDAD LOCAL A TRAVES DE LA PRENSA

a) España:

SUMARIO: I. *El problema del agua.*—II. *El problema de las basuras.*

I. EL PROBLEMA DEL AGUA

El abastecimiento de agua a las poblaciones es uno de los grandes problemas que tiene planteados nuestro país. Periódicamente se hace sentir con intensidad en toda España el problema del agua. En el estío por la carencia del preciado elemento. En la época de las lluvias porque la crecida impetuosa de muchos de nuestros ríos pone en peligro vidas y haciendas.

El agua es problema de cada Entidad local. No es raro, pues, que se halle en el orden del día de muchas sesiones municipales y que la Prensa diaria se haga constante eco de la inquietud que produce su escasez y, a veces, su desbordada presencia. Espigando en la Prensa entresacamos un muestrario de tales preocupaciones.

En Córdoba, el Ayuntamiento ha aprobado un proyecto de contrato de préstamo con el Banco de Crédito Local de España, por un importe de ochenta y cinco millones de pesetas, de los cuales cincuenta y cinco se destinan a la ampliación del abastecimiento de aguas a la ciudad (1).

En Ciudad Real está terminado el proyecto de la nueva red de distribución y en un plazo breve se espera tener un buen abastecimiento (2).

En Guadalajara el problema del agua, que tiene permanente actualidad, ha salido nuevamente a la luz a raíz de un reciente coloquio celebrado en el salón de actos del Ayuntamiento, y en el que el Alcalde se refirió a los principales problemas de la ciudad, entre los que figura en primer plano el del abastecimiento de agua potable.

Desde hace más de veinte años se ha venido gestionando su resolución. Este problema, que parece sencillo de resolver, se ha venido prolongando por la debilidad económica del Ayuntamiento.

(1) *Arriba* (Madrid, 3 de diciembre de 1964).

(2) *Lanza* (Ciudad Real, 21 de octubre de 1964).

Con el menor presupuesto de todas las capitales de Provincia era imposible acometer resueltamente este problema. Y así ha ido pasando el tiempo, a la vez que los precios se incrementaban y el presupuesto inicial se cuadruplica.

La actual Corporación enfocó el problema de una manera realista y recurrió a los créditos.

Todos los proyectos o anteproyectos para el abastecimiento de agua a Guadalajara coinciden en tomarla del río Sorbe, en el término de Beleña, a unos cuarenta y ocho kilómetros de la capital alcarreña. El agua se tomará del Sorbe. Mil litros por segundo serán transportados hasta los depósitos de Guadalajara por medio de una tubería de un metro de diámetro. Correrá el agua por su peso, y será preciso construir obras de fábrica para salvar el canal del Henares y el río de este nombre. Los depósitos actuales serán triplicados y la red de distribución interior totalmente renovada.

El importe de las obras asciende a 160 millones de pesetas, de las cuales el Ayuntamiento tendrá que aportar la mitad. Ochenta millones sería una deuda que jamás podría saldar el Ayuntamiento si no le ayudara la Dirección General de Urbanismo, primera interesada en que el abastecimiento se lleve a cabo, pues sin él caería por su base el polígono de descongestión. Para amortizar la parte que realmente le corresponda, el Ayuntamiento cargará una pequeña cantidad en el precio del agua.

El Alcalde aseguró que el proyecto será terminado antes de fin de año y que las obras saldrán a subasta antes de la próxima primavera (3).

En Gerona fué municipalizado el abastecimiento de aguas hace ya algunos años. El Municipio procuró así dar fin al estado total de abandono para aprovechar hasta el máximo los elementos adquiridos y prestar un servicio eficaz y adecuado a las necesidades de la población.

Reflejo exacto de este afán corporativo queda patentizado en el hecho de que en el primer ejercicio económico de la municipalización fué absolutamente necesario invertir importantes sumas con destino a reparaciones de maquinaria, red de distribución, contadores, etc., resultando por ello un déficit de muchos miles de duros.

El Ayuntamiento no dejó de prever inmediatamente las necesidades futuras que del natural crecimiento de la ciudad se derivarían. El Servicio Municipalizado de Aguas, debía evolucionar con el fin de poder prestar, en todo momento, un servicio eficiente a la población. De ahí que, al tiempo de aprobar las bases de la primera operación de crédito destinada a adquirir los bienes de la empresa y rescatar la concesión, se propusiese ya estudiar un proyecto definitivo de ampliación y mejora del servicio en la extensión y forma que requiere el suministro de suficiente agua potable al vecindario gerundense en sus necesidades actuales y también un desarrollo armónico y paralelo con el crecimiento previsible al núcleo ciudadano, que siendo hoy de unos 40.000 habitantes, pasará dentro de poco,

(3) PALAZUELOS, Luis de: «El nuevo abastecimiento de aguas a Guadalajara», *Informaciones* (Madrid, 19 de noviembre de 1964). y MONJE CIRUELO, Luis: «Meridiano alcarreño», *Nueva Alcarria* (Guadalajara, 21 de noviembre de 1964).

por el aumento demográfico e inmigratorio, a alcanzar los 50.000 habitantes y, posiblemente, los 100.000 a finales de siglo.

Por lo que afecta al abastecimiento no podrá ser jamás problema, afortunadamente, la falta de agua, aunque se deben tomar las necesarias medidas de seguridad, para que en todo momento se pueda hacer frente a la creciente demanda que como consecuencia de aquel aumento demográfico se registra de continuo. También debería enfocarse de modo decidido y completo, la renovación de todas las conducciones que, por viejas y poco menos que inservibles, no están ya a la altura que el servicio requiere y exige (4).

En Huelva, la conducción de aguas, construída hacia poco más de treinta años, ha hecho necesario un proyecto de ampliación, aprobado en 1957, cuyas obras habían comenzado en 1960, y su terminación estaba prevista para finales de 1963.

Pero el Alcalde ha manifestado recientemente que con aquel proyecto se han quedado cortos.

Las obras en marcha, que a su terminación total garantizan un volumen de 30.000 metros cúbicos por día, serán insuficientes para el incremento de la población, y muy especialmente para las nuevas industrias atraídas por el Plan de Desarrollo.

Para resolver este problema no basta la capacidad económica municipal, y, convertido en problema de Gobierno, la Confederación Hidrográfica del Guadiana estudia su solución sobre la base de captar aguas del propio Guadiana y su conducción hasta Huelva. Por este medio se podría disponer de un caudal del orden de 3.000 a 4.000 litros por segundo, suficiente para las necesidades industriales e incluso el abastecimiento de las zonas en que se prevé un desarrollo importante del turismo (5).

La ciudad de Santiago de Compostela también padece el agudo problema del abastecimiento de aguas, afrontado con decisión por la Corporación municipal, que por todos los medios quiere tenerlo resuelto en los próximos meses. Indudablemente, el Año Santo es una de las circunstancias que ponen su imperativo en la urgencia de la obra emprendida. No está en la actualidad lo suficientemente abastecida de agua la urbe jacobea, aunque se dispone de caudal, pero no para garantizar una regularidad en el servicio. De ahí, pues, los «inoportunos cortes», que hacen variar el consumo según los días y horas.

El problema es de orden técnico. Agua suficiente hay, pero lo que no está a tono con las exigencias del momento son las instalaciones, que se fueron quedando chicas. Fácil es figurarnos la tremenda desproporción, de una traída de aguas proyectada hace muchos años cuando no se pensaba que Compostela pudiera llegar al crecimiento urbanístico actual y a una población de más de sesenta mil habitantes a la que se une el incre-

(4) TEIXIDOR, Jaime: «Crónica de Girona», *El Correo Catalán* (Barcelona, 29 de noviembre de 1964).

(5) MORA, Manuel de: «El problema del agua», *A B C* (Madrid, 23 de octubre de 1964). *Odiel* (Huelva, 18 de octubre de 1964).

mento de las industrias, que en los últimos diez años se ha triplicado visiblemente.

Barajando cifras y haciendo cálculos, la capacidad de embalse actual proporciona un promedio de cincuenta y seis litros de agua por persona y día, y se calcula que cada persona civilizada necesita unos doscientos litros al día (6).

En Gijón la precariedad en cuanto a las disponibilidades de agua ha llegado de nuevo a punto crítico, lo que obliga al Ayuntamiento a nuevos cortes en el suministro a la población. Una nota de la Alcaldía anuncia al vecindario la limitación en el suministro de agua. Los depósitos de Roces están a menos de un tercio de su capacidad total, siendo ésta de unos 135.000 metros cúbicos.

El Ayuntamiento, por otra parte, no ha tenido éxito en las prospecciones que viene realizando en la zona de Llantonos, en donde se ha perforado hasta los ochenta metros de profundidad sin resultado positivo alguno.

La verdadera solución técnica está en la traída de agua del Narcea. Según parece, Ensidesa está a punto de terminar la obra de conducción desde el río hasta Avilés, lo cual podría hacer creer que el Ayuntamiento gijonés ya tenía todo a punto para iniciar la conducción desde Trasona hasta Gijón. Pero, a lo que parece, el proyecto ni siquiera está en una fase avanzada. Quiere decirse, que la solución, a corto plazo, es que llueva. Es decir, una solución no técnica (7).

También el vecindario de Cercedo hace tiempo que espera con ilusión el anuncio de subasta para la contratación de las obras de abastecimiento de aguas. Tal anuncio ha sido recientemente hecho por la Dirección General de Obras Hidráulicas y con ello este pueblo del Concejo de Luarca espera ver pronto resuelto su problema (8).

En Vivero también existe el problema, porque aunque la instalación de agua es buena y existen depósitos de gran capacidad, no hay suficientes manantiales y probablemente habrá que traer el agua desde La Junquera. Ya se están realizando los estudios pertinentes, y, dada la importancia de la obra, que se sale de las posibilidades municipales, habrá de ser incluida en el Plan provincial (9).

Bilbao tiene en vías de solución los trabajos para el abastecimiento de agua a las localidades situadas en la margen izquierda del Nervión (10). Hemos podido leer que «el primer tramo de abastecimiento de aguas al

(6) REY F. ALVITE, José: «Abastecimiento de agua a Santiago», *La Noche* (Santiago de Compostela, 21 de noviembre de 1964).

(7) «El problema del agua», *La Nueva España* (Oviedo, 3 de octubre de 1964).

(8) *Voluntad* (Gijón, 5 de noviembre de 1964).

(9) VILASECA, R.: «Vivero y sus problemas», *Faro de Vigo* (Vigo, 4 de noviembre de 1964).

(10) *El Alcázar* (Madrid, 24 de octubre de 1964).

Gran Bilbao ha sido adjudicado en 110 millones de pesetas. El plazo máximo de realización será de quince meses. Están en marcha las obras de las otras nuevas etapas que comprenden el tramo Recaldeberri-Cadagua, junto a Castrejana, y la Estación depuradora de Venta Alta, con lo que para el año 1966 podrá bombearse agua del Nervión a la depuradora de Arrigorriaga» (11).

Se estima que el caudal podrá llegar a unos mil quinientos litros por segundo, y el proyecto total está cifrado en unos mil novecientos millones de pesetas y se realizará en etapas sucesivas.

Martínez Díaz ha escrito recientemente: «Lequeitio, pueblo de cinco mil habitantes, de valor turístico excepcional, sufría en verano durísimas restricciones de agua y retrocedía lentamente, sin posibilidad de nuevas construcciones. La Diputación hizo el milagro mediante un abastecimiento de agua de caudal prácticamente inagotable. El pueblo despertó de su letargo y comenzó un febril proceso de desarrollo. En media docena de años se han construido al pie de ochocientas nuevas viviendas, en modernos y hermosos edificios, lo que permite doblar el número de habitantes y atender las exigencias del turismo. Análogo fenómeno se ha producido en numerosos pueblos de Vizcaya» (12).

En Zaragoza se están efectuando mejoras de gran importancia en el abastecimiento de aguas. La principal es la clarificación de las mismas, que se lleva a cabo sobre las instalaciones de Casablanca. La Confederación Hidrográfica del Ebro dirige estas obras, cuyo presupuesto aproximado es de cincuenta y siete millones de pesetas, de los que el Estado aportará el 50 por 100.

Fruto también de colaboración económica entre el Estado y el Ayuntamiento es la construcción, ya comenzada, de la tubería maestra de unión de los depósitos de Torrero y Casablanca. La misión de la tubería consiste en independizar el sector de los depósitos de Torrero del Canal Imperial de Aragón. De esta forma, los depósitos de Torrero recibirán las aguas clarificadas en Casablanca únicamente. En doce millones de pesetas se ha valorado el coste de la obra.

Por último, hay que resaltar la obra que se realiza para el abastecimiento de la Academia General Militar, el barrio de San Gregorio y la zona alta de la carretera de Huesca, y cuyo presupuesto se ha fijado en veinticinco millones de pesetas.

Todas estas obras de Zaragoza buscan el bienestar de sus trescientos mil habitantes y acoger con dignidad a todos los turistas que llegan a admirar las joyas monumentales que perduran en la ciudad y a los visitantes que acuden a disfrutar de las animadas fiestas del Pilar (13).

En la Provincia de Madrid hay un proyecto de abastecimiento de agua

(11) *A B C* (Madrid, 3 de diciembre de 1964).

(12) *Hierro* (Bilbao, 16 de noviembre de 1964).

(13) *Ya* (Madrid, 11 de octubre de 1964).

a los pueblos de Torrejón de la Calzada, Torrejón de Velasco, Pinto, Valdemoro, San Martín de la Vega, Ciempozuelos y Titulcia, por un presupuesto de más de ocho millones de pesetas. También para obras de abastecimiento de agua se han concedido diversas subvenciones a varios pueblos de la Provincia, y, concretamente, una de ciento ochenta mil pesetas al Ayuntamiento de San Lorenzo de El Escorial y otra de ciento veintiséis mil al de Villaviciosa de Odón (14).

En todos estos pueblos el problema es candente. En Ciempozuelos se carece del agua suficiente para las necesidades. Hay tres aguadores que venden cada cántaro de dieciséis litros a una peseta.

Cada día se da agua a un distrito; como son siete distritos, quiere decirse que un día por semana. Para ello administran el agua que se recibe en unos depósitos de dos millones de litros (15).

Ni siquiera la capital de España se libra de este problema del agua. Así, desde el lunes primero de diciembre se efectúan cortes en el suministro de agua, de cinco de la tarde a seis y media de la mañana. Sin embargo, el día 10 de julio último el Director general de Obras Hidráulicas había asegurado en unas declaraciones que en la capital de España no se registrarían restricciones de agua, ya que «Madrid está abastecido hasta el año 1986» (16).

Recientemente la Dirección General de Obras Hidráulicas hizo pública la siguiente nota:

«Las reservas de agua almacenadas en los embalses destinados al abastecimiento del vecindario de Madrid y el régimen de prolongada sequía aconsejan implantar prudentes medidas de restricciones en el suministro, que lo garanticen sin posibilidad de crear una grave situación futura.

A partir del 4 de diciembre, el suministro de agua comenzará a las seis y media de la mañana y terminará a las cinco de la tarde para los abonados del Canal de Isabel II. Los abonados de Hidráulica de Santillana, Sociedad Anónima, no obstante disponer esta Sociedad de reserva suficiente, recibirán agua solamente desde las seis y media de la mañana a las diez de la noche, con el fin de ceder parte de sus existencias para aliviar las restricciones de la red del Canal de Isabel II. Se exceptúan los días 24, 25 y 31 de diciembre y el día 1 de enero, en los que se suministrará agua durante las veinticuatro horas sin interrupción.

Se prohíbe el riego de jardines, parques, el lavado de las calles y el uso del agua para refrigeración, a menos que se efectúe en circuito cerrado, con recuperación del agua.

Las autoridades militares y civiles y el Excelentísimo Ayuntamiento prestan la máxima atención para aminorar el consumo, y se espera del vecindario que asimismo lo limiten a lo indispensable, evitando fugas y mal uso de agua.

Estas restricciones se modificarán a tenor de los cambios meteorológi-

(14) «Ocho millones para abastecimiento de agua a siete pueblos», *Pueblo* (Madrid, 18 de septiembre de 1964).

(15) *El Alcázar* (Madrid, 11 de noviembre de 1964).

(16) *Pueblo* (Madrid, 10 de julio de 1964).

gos que se vayan produciendo, atenuándose o anulándose según proceda, bajo la directriz de conservar en todo momento en los embalses una garantía de suministros estrictos durante largo plazo» (17).

Las circunstancias que han motivado la actual situación son debido a la prolongada sequía.

Los embalses de agua que alimentan a nuestra capital son los siguientes:

Sobre el río Lozoya: Río Sequillo, Puentes Viejos y Villar, cuya capacidad global es de 124 millones de metros cúbicos de agua.

En julio, estos embalses, en conjunto, tenían unas reservas de 107 millones de metros cúbicos.

En el día de hoy almacenan 27 millones de metros cúbicos de agua útil; es decir, sin contar los lodos residuales.

Sobre el río Jarama: El Vado, pantano con capacidad para 51 millones de metros cúbicos, en julio tenía 30 millones y hoy se encuentra vacío; es decir, sin agua útil aprovechable.

Por consiguiente, se dispone hoy tan sólo de 27 millones de metros cúbicos, ya que, desde que dimos a nuestros lectores noticia sobre el agua en reserva, ésta ha disminuído aproximadamente unos cinco millones, pues Madrid tiene hoy un consumo diario de 690.000 metros cúbicos de agua.

Aparte hemos de considerar el agua que tiene embalsada Santillana, que se calcula asciende a unos 12 millones de metros cúbicos.

En total, pues, son 39 millones de metros cúbicos de los que dispone Madrid.

Con esto habría agua solamente hasta el 17 de enero, en el supuesto de que no lloviera hasta entonces (18).

Aunque posteriormente ha llovido, la situación sigue siendo la misma.

En Madrid también existe otro problema, cual es el del saneamiento y depuración de las aguas. Están en proyecto cuatro estaciones depuradoras. La general—en el barrio de la China—está ya terminada y en período de ensayo. Para despejar tan importante incógnita son necesarios más de mil millones de pesetas (19).

Sobre la gravedad de este problema en la capital ha escrito recientemente Izquierdo:

«Es grave, gravísimo, y que dice poco en favor de los administradores de este bien público, que una ciudad del volumen de la capital de España, con un censo que linda casi en los tres millones de habitantes, tenga que vivir pendiente del «hombre del tiempo» para saber si puede o no puede ducharse cada mañana, si debe regar sus calles o refrescar sus jardines; si puede, en fin, beber con tranquilidad» (20).

(17) *Madrid* (Madrid, 1 de diciembre de 1964).

(18) *Pueblo* (Madrid, 2 de diciembre de 1964).

(19) *Ya* (Madrid, 22 de octubre de 1964).

(20) IZQUIERDO, Antonio: «Sin agua y sin noticias», *Arriba* (Madrid, 8 de diciembre de 1964).

II. EL PROBLEMA DE LAS BASURAS

Entre los muchos problemas que existen en las grandes ciudades no es el de las basuras el menos importante. En la Prensa diaria no es raro recoger noticias sobre la recogida de basuras domiciliarias, sobre el comportamiento de los basureros o sobre la modernización de los servicios de limpieza.

Entre los servicios obligatorios de todos los Municipios figuran la limpieza viaria y la destrucción o tratamiento técnico-sanitario de basuras y residuos. La importancia de tales servicios es tan grande que García Oviedo las definía como «aquellas funciones y servicios que justifican la propia existencia de la comunidad y sin los cuales ésta no se concibe».

Parece ser que este problema en algunas ciudades, como Barcelona, va a entrar dentro de los índices de la «vida cara».

Por lo pronto, han informado que habrá que pagar, por la tal recogida, 75 pesetas mensuales y, como ya se entregan a las porteras 100 pesetas por bajar los cubos, supone cerca de 200 pesetas el capítulo mensual basureril. Y lo malo no es eso, sino que han cobrado desde primero de año hasta la fecha. Amén del importante desembolso, los amables basureros se niegan a recoger cristales y los productos del desconchado de las paredes, de las casas, los cuales, por lo visto, o se tienen que arrojar a la calle o archivarlos para mejor ocasión. Y lo curioso de todo esto es que la basura se transforma en abono y, por lo tanto, supone ya una generosa donación por parte del vecindario (21).

En Almería también parece que este problema tiene diversas manifestaciones. Algunos basureros faltan no sólo a su deber, sino a la mínima colaboración ciudadana. Así se ha escrito: «Presenciamos el siguiente hecho: un basurero que se dirigía a la ciudad, procedente de la vega, tal vez para efectuar su diario y necesario cometido, llegó a dicha calle y polígono, y, a un metro de la calzada, en una zanja existente—no sabemos con qué fin—, lanzó un saco imponente, repleto de latas, botellas, cristales y cascotes de diversa índole, reanudando luego la marcha hacia el centro de la capital» (22).

En Salamanca el Ayuntamiento estableció el Servicio de la recogida de basuras domiciliarias, con fecha 3 de octubre último (23).

De todos estos servicios nos parece el de Bilbao el más modernizado, ya que recientemente el Ayuntamiento de la capital vizcaína adquirió en Suecia máquinas barredoras cuya «capacidad de barrido es de 20.000 metros cuadrados por hora. La velocidad de barrido va desde cero a 12 ki-

(21) R. M.: «La recogida de basuras», *Solidaridad Nacional* (Barcelona, 14 de noviembre de 1964).

(22) Equis: «Los basureros y su falta de colaboración en la limpieza», *Yugo* (Almería, 28 de octubre de 1964).

(23) *Adelanto* (Salamanca, 2 de octubre de 1964).

lómetros hora, y su velocidad de traslado máximo de 20 kilómetros por hora. Las escobas tienen un diámetro aproximado de 675 milímetros, van instaladas delante del vehículo y se riegan por medio de unos pequeños grifos situados sobre ellas» (24).

El empleo de estas máquinas tiene ciertos inconvenientes, así en las calles céntricas o un tanto apartadas, donde hay muchos coches aparcados, la máquina barredora no sirve de mucho, ya que su especialidad es precisamente los bordillos de la acera. También se hace dificultosa la limpieza con este procedimiento en los días de lluvia en las zonas que hay barro. Parece ser que, no obstante lo anteriormente escrito, estas máquinas son de extraordinaria eficacia, y es de esperar que el empleo del Ayuntamiento bilbaíno encuentre eco en otros muchos.

En esto de la limpieza donde se ha hecho la experiencia más simpática ha sido en Figueras (25). El Alcalde se arriesgó a proponerle a los gitanos un trabajo honrado y decente con el que podían ganarse la vida. Ante la escasez de empleados de la limpieza: barrenderos, basureros, regadores, conductores de camiones, albañiles, se les propuso a los gitanos que ocuparan sus puestos. Y, efectivamente, como el momento psicológico había sido bien escogido, la mayoría de los gitanos aceptaron, rompiendo con una milenaria tradición. Después de recoger las basuras y barrer las calles de Figueras, los calés, aseados y peinados, acuden a la escuela. Los gitanos parecen contentos después de haber superado los primeros días de pruebas, duras para ellos, pero las mujeres no se muestran muy satisfechas y alegan que antes los tenían todo el día en casa y les llevaban más dinero sin cansarse.

Como se ve, es esta una experiencia social simpática que puede integrar en una labor provechosa y honrada de una clase antes incontrolada y generalmente sin arraigo.

b) Extranjero:

EUROPA

I. ALEMANIA.

1. *Las grandes ciudades alemanas, víctimas de la fiebre de la moderna construcción, anodina y uniforme.*

Es un hecho la pérdida del sabor medieval y barroco de la ciudad alemana, debido a los graves destrozos que en edificios y monumentos han causado los vandalismos de la guerra. Mas hay otra destrucción igualmente dolorosa y callada pero incansablemente llevada a cabo, que

(24) ROZADILLA, Enrique: «Modernización de los servicios de limpieza», *El Correo Español* (Bilbao, 12 de noviembre de 1964).

(25) NONELL, Carinén: «Figueras ha encargado a los gitanos la limpieza de la ciudad», *Arriba* (Madrid, 12 de noviembre de 1964).

es la destrucción de las huellas arquitectónicas de la Alemania del siglo XIX por... los arquitectos y planeadores de la ciudad moderna. So pretexto del funcionalismo y del culto a lo práctico ha surgido un estilo que implacablemente impone con sus líneas gritonas una irrupción agria en conjuntos urbanos que van sucumbiendo ante la ola de la reconstrucción y de la modernización. Cualquier avenida moderna es igual en Stuttgart, Hannover, Colonia, Dallas, Lyon o Zurich. Esto, y el género uniforme de vida que va siendo introducido en todo el mundo—vivir en la periferia y trabajar en el centro de la ciudad—, priva de calor humano a la ciudad, que se exhibe incluso despoblada porque la gente no callejea: o está en los centros de trabajo o en sus viviendas. Este criterio de Jobst Siedler en *La ciudad asesinada* muestra el desencanto amargo de la contemplación de la ciudad alemana de hoy (1).

2. Urbanización del Berlín oriental.

El Consejo de Ministros de la Alemania oriental ha aprobado el proyecto preparado por la Academia de Arquitectura para la ordenación de los sectores comprendidos entre la Puerta de Brandeburgo y la avenida Karl Marx. Entre otros edificios a construir se cuentan las sedes del Gobierno y del Parlamento (con un salón de 5.000 escaños), el monumento Marx-Engels, la Alcaldía, la torre de televisión y los Ministerios. Otras construcciones están destinadas a albergar diferentes Administraciones y un gran hotel. El proyecto está sólo en el papel. La única realidad arquitectónica en el activo del Berlín Este—dice el periodista—es el demasiado famoso «muro» (2).

3. Los ferrocarriles alemanes ofrecen una solución para el problema del tráfico.

El grave problema de la circulación, que se agudiza de día en día, no hallará una solución satisfactoria por muchos aparcamientos y «autosilos» que se construyan. La solución la ofrecen solamente los transportes públicos de toda clase debidamente organizados. Todos, incluso los ferrocarriles de la Alemania Federal, que se han ofrecido a ayudar a los transportes urbanos. A esta tarea se sienten obligados a cooperar con su ayuda porque la mayoría de los empleados y trabajadores viven en los arrabales y colonias de la periferia y además porque las vías ya existentes son casi siempre aptas para su prolongación, sin necesidad de recurrir a modificaciones o a construcciones de nueva planta. Se subraya también que es muy importante el funcionamiento independiente de los transportes municipales y los ferrocarriles, según se ha experimentado en Hamburgo y Berlín, en donde está puesto en marcha este sistema. Estos ejemplos quieren implantarse en otras ciudades como Frankfurt y Wiesbaden-Mainz (3).

(1) De *Tribune de Lausanne* (Lausana, 11 de octubre de 1964).

(2) De *La Libre Belgique* (Bruselas, 26 de octubre de 1964).

(3) De *Mannheimer Morgen* (Mannheim, 11 de noviembre de 1964).

4. *El tráfico profesional no es síntoma de un desarrollo defectuoso de la ciudad.*

Algunos diarios alemanes dan cuenta de que en Berlín se han reunido expertos en Urbanismo e Ingeniería de diversas partes del mundo para tratar de las cuestiones referentes al tráfico urbano, que ha alcanzado ya la fase de lo caótico. La tarea de esta sesión ha sido la de estudiar a fondo y de manera eficaz las causas del problema, no sólo desde el punto de vista urbanístico, sino también desde el sociológico. Un profesor de Sociología de la Universidad de Berlín afirmó que no es justo que a la vista de las grandes masas de circulación profesional y laboral deduzcamos que las colonias y viviendas estén deficientemente desarrolladas y mal concebidas. Lo que ocurre es que al proyectar bloques de más capacidad no se sabe si el incremento del tráfico ha de contemplarse como algo normal, o si se trata simplemente de situaciones transitorias que tal vez se modifican, en las grandes extensiones de terreno que ocupan las industrias. Sin embargo, es también cierto que el hombre ha aceptado como lo más natural del mundo el que necesite como mínimo treinta minutos en vehículos motorizados para desplazarse a su lugar de trabajo. Especialistas en tráfico rodado se han pronunciado por un incremento de medios de transporte, tanto de superficie como subterráneos más atractivos y eficientes, con el fin de limitar el uso del auto particular. Para ello ha de dotarse a los transportes públicos de grandes velocidades (80 kilómetros por hora en la ciudad y hasta 120 en los recorridos periféricos). Y deberán ser más frecuentes y las paradas colocarse a distancias más cortas (4).

5. *El Metro de Hamburgo como tema preferente.*

La ciudad hanseática de Hamburgo se ocupa con interés en la construcción de vías subterráneas para descongestionar el tráfico de la superficie. Su coste disminuirá, por una construcción racionalizada del túnel. Ahora se trata de empezar las obras de una parte de la proyectada línea Billstedt-Stellingen que comienza en la Gran Avenida y conduce hasta el Schlump (5).

6. *Construcciones urbanísticas para el tráfico de superficie y subterráneo.*

En las sesiones de Urbanismo celebradas en Frankfurt se ha tratado de la puesta en marcha de túneles y subterráneos para reducir la circulación de vehículos privados en la superficie. Estos subterráneos están destinados no sólo a los transportes públicos, sino también a los de uso particular y para los peatones. Se habló también de la erección de calles sobre columnas de hormigón y de acero, como existe ya en la ciudad

(4) De *Mannheimer Morgen* (Mannheim, 13 de noviembre de 1964) y de *Frankfurter Rundschau* (Frankfurt, 13 de noviembre de 1964).

(5) De *Frankfurter Rundschau* (Frankfurt, 21 de octubre de 1964).

alemana de Gelsenkirchen. Se construirán también pistas especiales para vehículos pesados y zonas de obras en los subterráneos (6).

7. *Las arterias de vida de las ciudades modernas.*

Berlín construye con vistas al futuro. Las autoridades del Berlín Occidental han proyectado unas redes de comunicaciones que puedan ser suficientes para la incrementada circulación que se prevé hasta 1975. Se pretende que trabajadores y funcionarios se vean impelidos a usar el metro, elevando los impuestos de aparcamiento de sus vehículos y embelleciendo los transportes públicos. El metro tiene una red de 80 kilómetros de longitud. Desde el comienzo de su reconstrucción se han abierto 2.700 kilómetros de calles y se han levantado 110 puentes. Tres tercios de su población, que vivirán a una considerable distancia del centro, estarán rodeados por una autopista. Se proyecta asimismo que el núcleo de la ciudad disponga de una estrecha vía de 45 kilómetros de longitud para automóviles. El interior de este anillo estará comunicado con la periferia por cuatro tangentes transversales.

Düsseldorf se sanea de modo humano. En esta ciudad, capital de la Westfalia del Norte, sus urbanistas tienen un duro hueso que roer, debido a lo densísimo de su población: 700.000 habitantes en una superficie de 160 kilómetros cuadrados. La red de vías de comunicación que se ha concebido está pensada para descongestión del exceso de tráfico y unir las zonas periféricas con el centro de la ciudad. A pesar de las atrevidas soluciones que se han tenido que realizar para paliar el incremento de la población y el exceso de circulación, en Düsseldorf, «el París del Rin», campea como ley suprema una estética humana y elegante, como es ejemplo la plaza de Jan-Wellem. En el recinto de la ciudad las viviendas deberán estar lo más próximas posible a las paradas de los transportes públicos.

Colonia preserva su corazón en lo posible. Las medidas y realizaciones urbanísticas de esta ciudad acusan también un carácter humano y razonable. Un número de 800.000 habitantes, incluida la antigua fortaleza, se hallan encerrados en un cinturón de verdor; sin embargo, el Rin ha constituido un serio impedimento. Las calles principales tendidas en forma radial conducen de Norte a Sur. Se demuestra una clara y eficaz tendencia en limitar el uso del vehículo de uso privado. Si bien no se piensa en suprimirlo radicalmente. Pero se ha comprobado que en total sólo es necesario el 30 por 100 de autos particulares y en la actualidad circula el 70 por 100, cosa que es perfectamente sustituible contando con cómodos transportes públicos.

Las ciudades suizas rezagadas. Según informes de este reportaje, Suiza está muy retrasada en la construcción de autopistas, lo que debería llevarle a la ejecución de soluciones prácticas para resolver el problema del tráfico. Se utilizan experiencias del extranjero, pero serán puestas en marcha según las peculiaridades de sus ciudades. La índole de las

(6) De *VDI Nachrichten* (Düsseldorf, 4 de noviembre de 1964).

tareas interurbanas y la construcción de autopistas están claramente delimitadas y separadas. Se hace hincapié en que las autopistas existentes según el modelo alemán rodean la ciudad o bien la comunican. El tráfico rodado siempre en aumento, sobre todo en Berna, y que aún se incrementará en cuanto haya más carreteras, no llegará hasta las ciudades y, por tanto, no son de prever de momento los resultados (7).

II. FRANCIA.

1. *París: La Comisión de Expansión prepara el V Plan de ordenación del territorio francés.*

El Parlamento está en posesión de los datos preparatorios del V Plan de ordenación del territorio francés, que comenzando en enero de 1966 irá siendo realizado a lo largo de veinte años. Con ello se pretende preparar a Francia para posibilitar, en 1985, la vida de 60 millones de franceses, el 73 por 100 de los cuales constituirán la población urbana, frente al 29,5 por 100 que hoy la forman. Este crecimiento total y proporcional del caudal humano francés habrá de ir siendo distribuido en ocho *metrópolis regionales* (Lille-Roubaix-Tourcoing, Lyon, Nancy-Metz-Thionville, Estrasburgo, Marsella-Aix-delta del Ródano, Tolosa, Burdeos y Nantes-Saint Nazaire). Las metrópolis regionales no constituyen más que un escalón en el armazón urbano sólido que preconiza la Comisión de ordenación. En el escalón siguiente quedan situadas otras ciudades importantes; los diez *centros regionales* siguientes: Rennes, Grenoble, Niza, Ruán, Dijon, Montpellier, Saint Etienne, Caen, Limoges y Clermont-Ferrand. Habrá un subsiguiente escalón en ciudades de menor categoría, organizadas jerárquicamente como corresponda a su categoría administrativa de cabezas de Partido y de Subprefecturas. Algunas tendrán la misión de absorber y descongestionar las metrópolis vecinas: así, Brest, Amiens, Chartres, Orleans, Reims. Y el último escalón quedaría constituido por los *centros rurales*, con la misión de contener y filtrar hasta las máximas posibilidades el éxodo rural a la gran urbe (8).

2. *París: La ordenación de la ciudad vista por sus autoridades.*

El Círculo de Opinión ha organizado un debate sobre «El destino de París», en el que han participado, entre otras autoridades, el Presidente del Consejo Municipal del Sena, el Inspector general de Construcciones Civiles, el Alcalde de Versalles, etc. El tono general del debate muestra el inconformismo de quienes contemplan las medidas que se aplican en la capital con un sentido urbanístico discutible y discutido. «Nada de Plan mediocre para París. Es preferible la ausencia de un Plan que un mal Plan». Estas palabras del Presidente del Consejo Municipal, M. Legaret, se apoyan en otra expresión más rotunda: «¡Arquitectos: salid de París!» «Si el *Quartier des Halles* es convertido en

(7) De *Berner Tagblatt* (Berna, 17 de noviembre de 1964).

(8) De *L'Information* y de *Combat* (París, 15 de agosto de 1964, ambos).

una ciudad moderna, será más hacedero el pasear por sus calles, pero nadie deseará hacerlo». Resumen del periodista: «Cada uno reza a su Santo, el compromiso es imposible y queda la víctima: París» (9).

3. *París: Urbanismo subterráneo: el edificio de la UNESCO.*

El Comité de Planificación subterránea de la División de Urbanismo de la Sociedad Americana de Ingenieros Civiles ha organizado unas Jornadas Internacionales de Urbanismo Subterráneo, que se han celebrado en octubre en Nueva York, según se dió cuenta en el número 137 de esta REVISTA DE ESTUDIOS DE LA VIDA LOCAL. Otros Congresos de este tipo han tenido lugar en París, en 1933; Rotterdam, en 1948, y Bruselas, en 1959.

Ya se anuncia para 1965 la reunión del IV Congreso en Varsovia. En 1933 actuaba en París el *Groupe d'Etudes et de Coordination de l'Urbanisme Souterrain*, fundado por Edouard Utudjian, uno de los organizadores de las jornadas neoyorquinas clausuradas. Se trata de difundir la aplicación de las técnicas modernas a la descongestión del suelo, «privándolo de determinados locales y de órganos de la circulación que lo llenan de masas inertes». Aun excluyendo la vivienda, el trabajo subterráneo tiene asegurada una serie de utilidades de creciente importancia. Fábricas, centrales eléctricas, y nada se diga de la instalación de servicios, apelan al recurso subterráneo en Alemania, Suecia, Italia, Gran Bretaña, Francia, Estados Unidos, así como en nuestra Patria y en todo país civilizado. En la plaza de Fontenoy, en París, los empleados de la UNESCO han visto crecer su edificio hacia abajo, para dotarlo de tres nuevas plantas, la inferior destinada a aparcamiento de 348 automóviles, ocupando las otras dos una superficie de 4.800 metros cuadrados, a las que tienen libre acceso el sol y el aire. A la ventaja de la descongestión superficial añaden la del aislamiento de los ruidos callejeros. Va siendo necesario dar entrada, por la puerta grande, a un nuevo tipo de arquitectura: la arquitectura subterránea (10).

III. INGLATERRA.

1. *Construcción de nuevas ciudades.*

En ejecución de una Ley de 1946 han sido construídas 18 nuevas ciudades en las Islas Británicas: ocho alrededor de Londres y diez en Escocia, Gales e Inglaterra. Constituyen auténticas ciudades con propia personalidad, sin que puedan ser identificadas con las ciudades satélites, poblados de absorción o aglomeraciones de similar categoría. Cuentan con vida industrial y comercial propia: hasta 558 empresas radican en ellas y con sus 122.000 nuevas viviendas han resuelto el problema de

(9) De *Combat* (París, 4 de octubre de 1964).

(10) De *Construction* (París, 1 de septiembre de 1964) y de *L'Express* (París, 9 de noviembre de 1964).

387.000 habitantes. En 1963 ha sido hecho público el plan de construcción de otras tres nuevas ciudades.

La Ley de 1946 ha posibilitado una acción de gran envergadura sobre el plan nacional, en el que la capacidad verdaderamente notable de la iniciativa privada llegaba, no obstante, a los límites de su eficacia. Fueron creadas las *Development Corporations*, patrocinadas por el Gobierno, con el cometido de proyectar y construir la ciudad. Conseguido este objetivo, es disuelta la *Development Corporation* correspondiente y transferido su activo y su pasivo a una Comisión central de nuevas ciudades. Las *Development Corporations* responden ante el Parlamento a través del Ministro para la Vivienda y el Gobierno local; obtienen créditos del Tesoro público al tipo normal de interés; ofrecen posibilidades de localización a la industria y a la población, alquilan o venden terrenos y viviendas y van liquidando sus patrimonios con pequeños pero crecientes beneficios.

Por su parte, el Partido laborista, recientemente subido al Poder, ha prometido que ha de ser acelerado y estimulado el plan de construcción de nuevas ciudades, mediante un nuevo programa. «Es la única manera de detener la expansión de las grandes metrópolis, que se anexionan cinturones verdes para convertirlos más tarde en vastas carreteras» (11).

2. Londres: En Henley funciona un Colegio de enseñanzas administrativas para profesionales.

Cerca de Londres, a orillas del Támesis, en Henley, ha sido creado un Colegio destinado a la práctica y a la enseñanza de las materias que competen a los administradores de la industria o de la función pública. Más que aprender su oficio, los «miembros» (se evita llamarlos estudiantes), perfeccionan su ejercicio.

Los «miembros» practican entre sí la docencia y la discencia, intercambiándose problemas y experiencias durante doce semanas, que es la duración del curso, al que sólo pueden tener acceso 66 «miembros», distribuidos en seminarios o grupos de once personas. Más que un guión de materias existe un «programa de trabajo» que abarca 18 materias y fija los temas de discusión de cada semana. En cada disciplina un «miembro» es designado Presidente del seminario, está asistido por un secretario, y al final del curso cada Presidente presenta un resumen de los trabajos que serán objeto de discusión pública.

La eficacia de esta forma de enseñanza ha quedado demostrada. Incluso va a ser imitada la fórmula en Australia, India, Pakistán y Filipinas (12).

(11) De *Gazette de Lausanne* (Lausana, 1 de septiembre de 1964) y de *The Guardian* (Manchester, 30 de septiembre de 1964).

(12) De *Tribune de Genève* (Ginebra, 25 de noviembre de 1964).

IV. ITALIA.

1. *Tras siete largos años de espera nace el Metro en Milán. Se dan los últimos toques a las instalaciones y se colocan carteles rojos con las iniciales «MM» (Metropolitana Milanese).*

Cronistas y técnicos de tráfico lo han condenado como inútil y pasado de moda, además de caro: 100 liras billete, suma que hizo fracasar los microbuses de Roma. Hasta ahora se han invertido 70.000 millones de liras y los que gravitarán luego sobre el balance del Ayuntamiento, por el déficit de la administración. Esto y los siete años de espera, calles bloqueadas, ruidos, palacios amenazando resquebrajarse, etcétera, ha disgustado a los milaneses.

Actualmente la «MM» inaugura sus primeros 12 kilómetros de recorrido y los otros 24 proyectados, probablemente, no llegarán a construirse jamás. Parte del vial Monza y los corsos Buenos Aires, Venezia, Vittorio Emmanuele, plaza del Duomo, etc., hasta bifurcarse llevando una rama a la FERIA Campionaria y otra a G. dalle Bande Nere. La capacidad de transporte es de 50.000 pasajeros en las dos direcciones. Muchas de las 300.000 personas que diariamente han de desplazarse al sector industrial Sato, podrán ya utilizar este medio de locomoción que ahorra tiempo y descongestiona el tráfico de superficie. No cabe duda de las ventajas de esta arteria subterránea en la que se han invertido cerca de dos millones de jornadas de trabajo; 241 millones de kilogramos de cemento, 40 millones de kilogramos de hierro, 100 kilómetros de carril, 39.000 traviesas, 60 kilómetros de tubo y 100 kilómetros de cable eléctrico. Las estaciones sirven también de pasaje subterráneo. El automatismo es tal, que todo el tráfico podría dirigirse sin conductores, ya que la estación central de control está provista de telemandos; sin embargo, se ha preferido confiar los coches a los «metropolitanistas», auxiliados por espías luminosos, señales acústicas, etc.

En las estaciones existen, naturalmente, escaleras móviles, y las del centro albergan tiendas y servicios para los pasajeros.

La frecuencia del paso de trenes debería ser cada tres minutos, al menos en las horas puntas.

A pesar de todo esto, no es del agrado de los milaneses, que ven en la inauguración de pasado mañana motivos políticos: las elecciones administrativas están a las puertas y la «MM» ha de aparecer como una realización del centro izquierda, una victoria personal de los socialistas y de Moro, que tendrá a gala el rito de cortar la cinta, por la mañana, y ofrecer una recepción a los actores del teatro soviético por la tarde en el Ayuntamiento (13).

2. *La última estrella de Milán se llama «MM».*

Tras largas esperas y numerosos proyectos, que algunos son ya centenarios y con sabor y estilo a lo Julio Verne, los milaneses pueden

(13) De *Il Tempo* (Roma, 31 de octubre de 1964).

vanagloriarse de tener el Metro más moderno y confortable del mundo. Es la Metropolitana Milanese («MM»). Completamente automatizado y electrificado con los medios de la técnica más moderna y depurada, funciona sin que la mano del hombre tenga que intervenir para su accionamiento. Como medio de transporte une lo práctico y cómodo con una estética y elegancia indiscutibles. Se ha construido sin la aportación de una sola lira por parte del Estado y éste aún ha advertido que con el dinero de la «MM» tal vez se vea en la necesidad para subvencionar otras obras y pagar subsidios. Y... hay que destacar que la «MM» ha costado el doble del tiempo y dinero previstos (14).

V. SUIZA.

1. *La ciudad de Yverdon, objeto de un ambicioso proyecto urbanístico.*

Con el nombre de «Yverdon se abre sobre el lago» ha sido organizada una exposición de estudios, planos y maquetas, en el castillo de Champ-Pittet, a orillas del lago Lemán, los cuales son el resultado de diez años de largos estudios urbanísticos dirigidos por el arquitecto de Lausana M. Bernard Murisier.

La idea básica de los expositores es la de provocar una corriente de ideas y de opiniones que se concreten en proyectos viables en torno a la zona de Camp-Pittet, lindante con Yverdon, y que con sus 800.000 metros cuadrados habrá de ser el complemento indispensable de dicha ciudad para la localización de industrias «limpias» (mecánica de precisión, metrología, electrónica, etc.), zonas de esparcimiento y viviendas de la más moderna concepción urbanística. Situado este complejo, además, en la autopista Lausana-Berna, tiene una gran misión que cumplir y un futuro prometedor.

Se trata de un verdadero plan de urbanismo, muy cuidado y completo, que por afectar no sólo a Yverdon, sino a múltiples Municipios y Cantones, requiere un cuidadoso reparto de cargas entre el sector público y el privado, para poder afrontar su realización con una base económica racional (15).

2. *Ginebra: Secretos del subsuelo de la ciudad.*

En el invierno de 1963-1964 fué creada en Ginebra una Comisión de Planificación del Subsuelo, que reúne regularmente a los directores de los diversos servicios de la ciudad (saneamiento, aguas, teléfonos, servicios industriales, etc.), para estudiar los aspectos económicos y técnicos que la urbanización de Ginebra introduce en el subsuelo. La Comisión ha rendido primer informe a las autoridades cantonales, municipales y Jefaturas de Servicios, en marzo de este año.

Parece ser que ha sido un poco descuidada la atención que merece

(14) De *Frankfurter Rundschau* (Frankfurt, 7 de noviembre de 1964).

(15) De *Tribune de Genève* (Ginebra, 30 de septiembre de 1964).

el subsuelo implicado, tanto como la superficie, en el crecimiento urbano. Hoy día, el equipo del subsuelo ginebrino representa un coste de 4.000 francos suizos (60.000 pesetas) por habitante. Pero el crecimiento del coste de instalación de nuevos servicios crece en proporción más acelerada en el subsuelo. Una ciudad de 10.000 habitantes, que requiere hoy unas inversiones subviviarias de 4.000 francos suizos por habitante, necesita gastar 8.000 francos por habitante si han de ser atendidas las necesidades de 20.000 almas. Se impone una íntima colaboración de todos los servicios públicos que utilizan el subsuelo, tanto para simplificar las instalaciones como para abaratar el costo de su establecimiento (16).

3. *Martigny: Reunión de los Colegios de los Burgos de Martigny-Sion-Sierre.*

En el último mes de octubre se han reunido en Martigny, con sus Burgomaestres al frente, los representantes de los Burgos de Octodure, Sion y Sierre, del Cantón de Valais. Se trata de su segundo encuentro, con el objeto de confrontar el examen y solución de diversos problemas comunes que puedan presentarse, hacer el respectivo balance de actividades, deducir ciertos principios permanentes de gestión y colaboración y estrechar los vínculos amistosos de los Burgos. Los problemas fundamentales versan sobre cuestiones forestales. Solamente Martigny cuenta con 1.250 hectáreas de bosques que hay que cuidar y explotar racionalmente, incluso con el establecimiento de planes cuatrienales.

Y ahora, un poco de historia, la que ha expuesto a los reunidos el Burgomaestre de Octodure (Martigny-Ville), Burguesía creada hace cuatro años, después de las últimas elecciones municipales. Hasta dichas elecciones, esta Burguesía estaba regida por el Consejo municipal. Pero al ser los miembros de éste elegidos en la citada ocasión entre no burgueses en su mayoría, se hizo sentir la necesidad de fundar un Colegio compuesto exclusivamente de *Bordzets* de Martigny. Así, pues, el 1 de febrero de 1964 ha marcado un hito histórico al dar nacimiento a dicha Burguesía, a la vez que fué decidida la fusión de los burgueses de la ciudad y del Burgo (17).

(16) De *Tribune de Genève* (Ginebra, 30 de septiembre de 1964).

(17) De *Le Confédéré* (Martigny, 26 de octubre de 1964).