

VI. SECCION INFORMATIVA

A) LA ACTUALIDAD LOCAL A TRAVES DE LA PRENSA

a) España:

NOTAS SOBRE EL CAMINO DE SANTIAGO Y SUS REALIZACIONES CON MOTIVO DEL AÑO SANTO

SUMARIO: 1. EL CAMINO DE SANTIAGO.—2. INFLUENCIA DE LAS PEREGRINACIONES.—3. SIGNIFICACIÓN DEL AÑO SANTO.—4. LOS CAMINOS JACOBEOS.—5. POR EL «CAMINO FRANCÉS»: A) *Navarra. Realizaciones: a) Roncesvalles. b) Pamplona. c) Puente la Reina, d) Estella.* B) *Logroño: a) Nájera. b) Santo Domingo de la Calzada. C) Burgos. Realizaciones. D) Palencia. Realizaciones: a) Itero de la Vega. b) Boadilla del Camino. c) Frómista. d) Villalcázar de Sirga. e) Carrión de los Condes.* E) *León: a) Sahagún. b) León. Realizaciones. c) Ponferrada. d) Astorga. e) Villafranca del Bierzo.* F) *Lugo: a) Sarria. b) Puerto Marín.* G) *La Coruña: a) Mellid. b) Labacolla. c) Monte del Gozo. d) Santiago de Compostela.*

1. EL CAMINO DE SANTIAGO.

Descubierto el sepulcro del Apóstol el año 812, reinando Alfonso II, la Europa cristiana de la Edad Media le adoptó como lugar de peregrinación. Comprobada esta devoción, el Papa Calixto II instituyó el Año Jubilar Compostelano a principios del siglo XII, que confirmó más tarde Alejandro III, en el año 1179, y que se repite cada vez que la fiesta mayor de Santiago Apóstol cae en domingo, como ocurre este año, que el día 25 de julio hace el noveno de los Años Santos de nuestro siglo XX.

Los peregrinos de todo el mundo cristiano llegaban a Santiago de Compostela por diferentes caminos, pero el que se hizo más famoso y conocido fué el que utilizaron los franceses, entrando por Roncesvalles y Somport hasta Puente la Reina, atravesaba la Rioja, Castilla y León, y que se llamó «Camino francés».

El *Codex Calixtinus* de Almerico Picaud señala las jornadas y da noticia de la existencia de hospitales, puentes, ríos, fuentes y costumbres de las poblaciones por donde pasaba esta ruta.

Este Códice Calixtino está escrito, según las mejores opiniones, hacia 1150, en el apogeo de las peregrinaciones. Consta de cinco libros. El libro V es la guía del peregrino, seguramente la primera guía de viaje conocida. Su valor es indiscutible, pues está llena de avisos sobre la gente, las aguas, los peligros, las posadas (1).

(1) PÉREZ LLORENTE, José: «La ruta jacobea palentina», *La Vanguardia* (Barcelona, 3 de enero de 1965); y MORENO, Diego: «Paso a paso de Roncesvalles a Santiago», *Pueblo* (Madrid, 14 de abril de 1965).

2. INFLUENCIA DE LAS PEREGRINACIONES.

Desde épocas muy remotas la influencia de las peregrinaciones determinó la creación de nuevas urbes. En el mundo antiguo tuvieron importancia los santuarios y templos donde se veneraban reliquias de mártires y santos, como el Sepulcro de Santiago Apóstol, el cual, a partir del siglo XI, atrajo un gran número de devotos. A todo lo largo del Camino de Santiago fueron creándose núcleos de población, que en buena parte eran alimentados por peregrinos extranjeros y por traficantes y hospederos que vivían de este movimiento. Tal fué el caso de Jaca y de otras ciudades y villas navarras. Muchas de las situadas al borde del Camino adquirieron gran incremento, como Logroño, Nájera, Santo Domingo, Sahagún, León, Astorga y otras; pero la que sin duda adquirió por circunstancias jacobeanas fisonomía más acusada fué Santiago de Compostela, sobre todo gracias a la influencia del Obispo Gelmírez. La influencia extranjera llegó a ser muy importante en Santiago, así como también en Oviedo, en cuyas Ordenanzas se reglamentaban algunos aspectos de la industria de los albergueros, ya que gracias a ese movimiento peregrinatorio se produjo una minuciosa regulación de los servicios suministrados a los viandantes, lo que viene a ser una especie de precedente de muchas disposiciones de policía administrativa de las que operan en la actualidad en ámbitos similares.

Ya desde el siglo XIII se conocen diversas disposiciones legales, que posteriormente fueron incorporadas a la Recopilación y que prevenían las tasas máximas de los precios que podían percibirse por hospedaje, determinando los utensilios de que habrían de disponer los albergues e incluso los elementos que deberían contener las habitaciones, ordenándose a los Corregidores que visitasen periódicamente los mesones y ventas para cerciorarse del adecuamiento de instalaciones y precios. El Arancel de Valladolid, por ejemplo, fijaba la tasa de hospedaje al finalizar el siglo XV en dos maravedises por hombre a pie.

Los Mandatos del Gran Hospital Real de Santiago disponían que el encargado de recibir a los peregrinos no enfermos habría de ser «latino y a ser posible saber lenguas extranjeras».

Es también curioso el registro que para cortar las actividades de los peregrinos gallofos se obligaba llevar a los hoteleros y que, similar al de nuestros días, proporcionaba a la justicia los nombres y apellidos, lugar de origen y destino de todos los viandantes.

Como un antecedente de los actuales albergues del Estado podemos considerar a los hospitales y hospederías a cargo de las Ordenes religiosas y religioso-militares.

En torno a los peregrinos gira toda una serie de actividades semejantes a las de los actuales centros turísticos, como venta de conchas de peregrinos, realizadas por los «concheiros», o de azabaches, piedras milagrosas, plumas blancas—en recuerdo del milagro de Santo Domingo—, todo lo cual proporcionaba saneados ingresos (2).

(2) MARTÍN MATEO, Ramón: «La eclosión de nuevas comunidades», en *Revista de Administración Pública*, núm. 45, sept.-dic. 1964, págs. 41 y sigs.

También la influencia de las peregrinaciones fué grande en el arte. Recientemente se ha escrito sobre esta influencia de las peregrinaciones jacobeanas en la escultura navarra (3), y se ha dicho: «El papel de las peregrinaciones a Santiago en el nacimiento y desarrollo del arte románico ha dado lugar, después de cincuenta años, a numerosos estudios, algunos excelentes». Ya el mismo Gaillard estudió hace algunos años la escultura del siglo XI en Navarra, ante la influencia de las peregrinaciones (4).

3. SIGNIFICACIÓN DEL AÑO SANTO.

El Año Santo Jacobeo viene significando para el Camino de Santiago una revisión artística, por su preocupación en la conservación del tesoro románico, arte de las peregrinaciones, que en este Camino dejó su mejor estela.

Merece que, con motivo de estas efemérides, se conozca la labor del Patronato Nacional del Camino de Santiago y de la Dirección General de Arquitectura, en su afán de sacar a pública luz el regalo del tesoro artístico de las Provincias jacobeanas.

Ya en 1960 la Dirección General de Arquitectura, a través de la Sección de Ciudades de Interés Artístico Nacional y de los Servicios de Iluminaciones Artísticas, inició el Plan de actuaciones en relación directa con el Año Santo 1965 y con la restauración y ambientación de monumentos e itinerarios histórico-artísticos del Camino de Santiago.

Si interesante es el volumen de esas obras, no lo es menos el de las que, con independencia del Año Santo están en ejecución—por valor de setenta y cinco millones de pesetas—o se hallan en estudio de proyectos ya programados con previsión económica equivalente. Y entre ellas San Juan de Ortega, Estella, Ponferrada, Sahagún, Santo Domingo de la Calzada, Pamplona, Lugo y otras muchas, entre las que se encuentran las ordenaciones y pavimentaciones de la plaza de San Martín Pinario, alrededores de San Francisco, en el acceso por la nueva avenida de Juan XXIII, plaza de la Quintana y Platerías y la nueva pavimentación con sustitución de redes de servicios en más de 10.000 metros cuadrados de calle de Santiago. Para el mejor recibimiento de peregrinos se ha preparado, con el más riguroso sentido urbanístico y arqueológico, esta nueva vía compostelana. También allí se desarrolló un importante proyecto de restauración de cubiertas y cuerpo claustral de la Catedral que ha dado motivo a descubrimientos arqueológicos de primera magnitud en relación con el conocimiento del primitivo pórtico de Poniente de la Catedral, del coro románico desaparecido y del claustro también románico, trabajos todos que se realizan en coordinación con la Dirección General de Bellas Artes (5).

(3) GAILLARD, Georges: *L'influence du pèlerinage de Saint-Jacques sur la sculpture en Navarre*.

(4) Vid. *Bulletin Monumental*, tomo CXIII, oct.-dic. 1955. *Príncipe de Viana*, número LXIII. Pamplona, 1956.

(5) «Declaraciones del Director general de Arquitectura», *Arriba* (Madrid, 13 de febrero de 1965).

Por otra parte se ha escrito: «La creación de los Patronatos del Camino de Santiago y de Santiago de Compostela, rubricando con una acción restauradora (de gran impulso inicial por la coincidencia del Año Santo 1965) la declaración de Monumento Nacional a favor del conjunto del viejo «Camino francés», ha hecho posible que en la actualidad la mayor parte de los Departamentos ministeriales acometan obras o subvencionen otras para mejorar, defender, ambientar o rescatar de la ruina y el olvido a innumerables vestigios históricos y monumentales» (6).

4. LOS CAMINOS JACOBEO.

Varios son en España los Caminos jacobeos. Hay una ruta que baja de Roncesvalles y otra de Somport y se unen en Puente la Reina. La primera parte de la ciudad francesa de San Juan de Pie de Puerto y pasa por Valcarlos, Puerto de Roncesvalles, Burguete, Espinal, Erro, Zubiri, Urdániz, Larragozaña, Huarte, *Pamplona*, Cizur Menor y Legarda.

El Camino que baja del Puerto de Somport transcurre por Canfranc, Villauría, *Jaca* (de donde parte una desviación al Monasterio de San Juan de la Peña), Berdún, Escó, Tiermas (poco después parte otra desviación a Javier, Sangüesa, Monasterio de la Oliva, Olite, Tafalla, hasta Puente la Reina), Yesa (con pequeña desviación para visitar el Monasterio de Leire), Monreal, Tiebas, Ucar (en su proximidad Nuestra Señora de Enuate) y Puente la Reina, donde confluyen los dos Caminos.

Ya desde Puente la Reina el Camino llamado francés transcurre por muchos pueblos y ciudades, entre los que hemos de mencionar: Estella (cerca Iranzu), Logroño (con desviación por Clavijo), Nájera (cerca de San Millán de la Cogolla y San Millán de Suso), Santo Domingo de la Calzada, Belorado, Atapuerca, *Burgos*, Castrojeriz, Itero, *Frómista*, Carrión de los Condes, Sahagún, Mansilla de las Mulas, *León*, *Astorga*, Ponferrada, Villafranca del Bierzo, Sarria, Puerto de Piedrafita, Cebrero, Puerto Marín y Santiago.

Hay otro Camino que baja de Irún y transcurre por pueblos como Hernani, Tolosa, Beasain, Salvatierra, *Vitoria*, Miranda de Ebro, Pancorbo y Burgos.

Hay también una ruta asturiana que baja de Oviedo a Burgos por Mieres, Pola de Lena, el Puerto de Pajares y la Pola de Gordón, pero la llamada ruta asturiana y vasca parte desde Hendaya para llegar a Santiago bordeando la costa cantábrica, con lugares como *Irún*, Pasajes, *San Sebastián*, Zarauz, Ondárroa, Guernica, *Bilbao*, Castro Urdiales, Santander, Santillana, Cangas de Onís (próximo Covadonga), *Oviedo*, Ribadeo, Mondoñedo y Arzúa.

Bajo el reclamo de Camino portugués, se quiere actualizar el camino o caminos que desde Portugal seguían los que, desde el vecino reino, acudían a postrarse ante el Sepulcro del Apóstol.

No es de extrañar que se hable de una Ruta jacobea todo a lo largo del río Ulla, complemento de la ruta turística de las Rías Bajas, pero es

(6) LABORDA, Andrés: «De nuevo el Camino de Santiago», *Informaciones* (Madrid, 16 de marzo de 1965).

raro que en este ir y venir de nombres de pueblos que quieren ser jacobos no se mencione el pueblo de Caldas, cuando ciertamente su importancia itineraria se remonta al tiempo de los romanos, y cuando en los siglos medios la encontramos mencionada en diversos documentos en el «camino que desde Castilla llegaba a los puertos de mar». Este viejo Camino se ponía en comunicación con la actual Pontevedra y, después, siguiendo el litoral, llegaba hasta Portugal, uniéndose en Braga con la vía militar que desde Caldas continuaba a Iria, puerto importante, adonde los discípulos del Apóstol arribaron con el cuerpo de su Maestro.

Los peregrinos del norte de Portugal llegaban a Compostela siguiendo el trazado de las antiguas vías romanas, y los que, desembarcando en los puertos de Bayona, Vigo y Pontevedra, se dirigían a la misma ciudad, tenían que pasar por Caldas. En Caldas había una hospedería, la de San Roque, para alojamiento de los peregrinos, y el Hospital de Santiago, para refugio de los enfermos. En este hospital es tradición que estuvo enfermo Santo Tomás de Cantorbery, cuando iba en peregrinación a Santiago, uno o dos años antes de ser martirizado.

Como recuerdo de la importancia de Caldas como paso jacobeo perdura el nombre de Camino francés en la antigua ruta que seguían los peregrinos a su paso por algunas de las parroquias de la comarca, y que comunicaba Caldas con Pontevedra, Cambados, Iria, Cuntis y Moraña, por caminos que son reminiscencias de las antiguas vías romanas que salían de la *Aquae Celenae*, mansión militar y Municipio.

Por ello, recientemente, se ha escrito: «Abierto el Año Santo, Caldas volverá a ser el paso obligado para Santiago. Se han iniciado unas obras de reforma y reparación en previsión de la intensificación del tráfico en el presente año. Los organismos competentes, en atención a los muchos extranjeros que vendrán el corriente año, deben mirar hacia Caldas. Es la hora de arreglar algo muy necesario para el tráfico: la ampliación de la calzada en la curva de las Palmeras» (7). No hay que olvidar que Caldas fué una de las primitivas sedes episcopales de Galicia y patria chica de Alfonso VII, que fué bautizado y coronado rey en la Catedral jacobea.

5. POR EL «CAMINO FRANCÉS».

A) Navarra. Realizaciones.

En Navarra hay un Plan de urgencia de la Diputación foral, integrado por cinco capítulos: obras de carretera (fuentes, aparcamientos, etcétera), restauraciones, adacentamientos, embellecimientos y propaganda. Seis son los puntos sobre los que tal proyecto urgente iba a desarrollarse: Alto de Ibañeta, Roncesvalles, Sangüesa, Puente la Reina, Estella y Viana.

En el Plan de urgencia la Diputación ha previsto obras por un im-

(7) «Caldas de Reyes en los caminos de Santiago», *El Pueblo Gallego* (Vigo, 10 de febrero de 1965).

porte total de 854.000 pesetas, a saber: un refugio-restaurante a situar en la ladera norte del montículo en que estuvo emplazado el monumento a Roldán (600.000 pesetas); un mirador al valle en un tramo de la antigua carretera (85.000 pesetas); arreglo de las laderas de la carretera nueva (25.000 pesetas); construcción del monumento a Roldán en su antiguo emplazamiento (50.000 pesetas); simplificación de postes del tendido eléctrico (8.000 pesetas); construcción de acceso a la caseta del telesquí (60.000 pesetas); señalización del camino de Napoleón (6.000 pesetas), y señalización de la fuente de Roldán y arreglo de la misma (20.000 pesetas) (8).

a) *Roncesvalles* cuenta con una Colegiata románica de transición al gótico. En su iglesia se venera la Virgen de Roncesvalles y en el claustro más moderno se halla el panteón de los reyes de Navarra. En Roncesvalles se conserva vivo el recuerdo de Carlomagno.

b) *Pamplona*, con 100.000 habitantes, tiene un admirable trazado urbano, en el que la parte más moderna, tirada a cordel, no cae en la monotonía. El Camino de Santiago entraba en Pamplona por el Puente de la Magdalena. La Catedral pamplonica es del siglo XIII. Fué románica, pero su reconstrucción en los años 1397 a 1530 le da estilo gótico francés. En la iglesia de San Cerni se venera la Virgen del Camino. A la salida, camino de Estella, se levanta la Universidad.

c) *Puente la Reina* es el enlace principal en los Caminos jacobeos. El puente lo mandó construir la reina Doña Mayor en el siglo XI. Son verdaderas reliquias de la Ruta, la calle Mayor, Santiago el Beltza (negro), que se venera en la iglesia, de estilo gótico de transición.

d) En *Estella* el Camino entraba por la iglesia de San Miguel, una de las mejores del románico. Estella fué Corte de los reyes de Navarra y de los carlistas. En Estella se celebran ferias los jueves de cada semana. Su antiguo Ayuntamiento es renacentista.

B) *Logroño*.

Casi setenta kilómetros del Camino jacobeo discurren por esta Provincia riojana, donde naciera el primer poeta castellano. Transitando por esta ruta, quince kilómetros al oeste de Navarrete, Nájera recibe al peregrino: Se dice que *Nájera* es la capital de la unidad española. Allí nació el padre de Pelayo y fué coronado Fernando III (9).

a) En *Nájera* hay una Colegiata gótica del siglo XV, donde se halla el enterramiento del buen Conde de Haro, ante cuya tumba preguntaba por tres veces el Abad de Nájera si el Conde tenía algo que oponer al Concejo recién electo. Sobre el río Najerilla hay un puente que construyó San Juan de Ortega y por el que se va a Berceo y a San Millán.

b) La Catedral de *Santo Domingo de la Calzada* fué consagrada en 1180. En su núcleo y en su ábside domina el románico, y el gótico en

(8) OLLO: «Navarra por Santiago», *Arriba España* (Pamplona, 28 de noviembre de 1964).

(9) MORENO, Diego: «Paso a paso de Roncesvalles a Santiago», *Pueblo* (Madrid, 14 de abril de 1965).

el resto. Es una lástima que esta Catedral sin torre no tenga perspectiva. En la Catedral se conserva la tumba de Santo Domingo. Santo Domingo de la Calzada surgió en el Camino jacobeo por obra y gracia de Santo Domingo de Guzmán, que rechazado por la Orden Benedictina se hizo ermitaño. El hospital que fundara, hoy en ruinas, se intenta restaurar. En la Catedral de Santo Domingo reposan los restos del Santo. Pocos kilómetros más allá empieza la Provincia de Burgos.

C) Burgos. Realizaciones.

La etapa más dura del Camino de Santiago es quizá la de Burgos y Palencia. Es la mitad de la andadura (10). Tierra de la majestuosidad del románico y de la filigrana del gótico.

En la Provincia burgalesa el peregrino podrá ver el desfiladero de Pancorbo, los monasterios de Arlanza y Silos, la fortaleza-abadía de los Templarios en Castrojeriz, el río Arlanzón, etc. En Belorado hay una plaza con soportales y la Ermita de Nuestra Señora de Belén. Y muy cerca la zona de Montes de Oca, por donde Castilla empezó a ser. Desviándose un poco de Burgos se topará el peregrino con el Monasterio de las Huelgas, con su claustro románico, y cerca el Hospital del Rey, refugio de peregrinos que llegaban enfermos. Este Hospital, con el de Roncesvalles y León eran los tres más famosos en la ruta peregrina. Junto a este Hospital está la Ermita de San Amaro, y cerca un abandonado cementerio, donde a través de siglos centenares de peregrinos de toda Europa recibieron cristiana sepultura. Sobre este cementerio jacobeo se ha escrito recientemente: «Creemos que sobre el suelo de la vieja Europa difícil resultará encontrar un lugar donde gentes de tan diversas procedencias encontraron el reposo eterno. Interesante resultaría investigar sobre las nacionalidades a que pertenecieron esos hombres olvidados, y en esta época de reunificación, por lo menos cultural y con tendencia política de los Estados Unidos de Europa, ese abandonado cementerio puede ser como un símbolo. ¿Y por qué no aventurarlo? ¿En qué lugar mejor que éste para el emplazamiento del monumento al peregrino europeo?» (11).

Por la Ruta jacobea burgalesa, que cruza veintiséis localidades, se hallan notables monumentos. Ahora, con motivo del Año Jubilar, la Junta provincial de Servicios técnicos de Burgos ha distribuido entre 22 pueblos medio millón de pesetas para obras de infraestructura, mejora de servicios e instalaciones necesarias para el acondicionamiento y embellecimiento del Camino en la Provincia. Por otra parte, dicha Junta ha distribuido más de trescientas mil pesetas a dieciséis localidades burgalesas afectadas por el paso o proximidad del Camino, para obras de mejora de las mismas.

También la Jefatura provincial del Movimiento entregó ya 2.733.000 pesetas y este año distribuirá cerca de tres millones más para mejora de

(10) PASCUAL, Pedro: «Por Burgos y Palencia», *Arriba* (Madrid, 4 de marzo de 1965).

(11) FUENTE, Felipe: «Un cementerio jacobeo internacional», *La Gaceta del Norte* (Bilbao, 21 de febrero de 1965).

la vivienda rural, realizando una gran campaña de ayuda económica en los pueblos de esta Ruta. Diez de estos pueblos han ofrecido terrenos para levantar albergues modestos.

Por otra parte, la Jefatura de Obras Públicas ha realizado las siguientes obras: «Acondicionó los alrededores de la iglesia de Vitoria de Rioja, lugar de nacimiento de Santo Domingo de la Calzada; se señaló y acondicionó el acceso al santuario de Nuestra Señora de Oca; la ermita de Valdefuentes; parte del hospital de Peregrinos, fundación de Alfonso X el Sabio, que está semiderruido y se construyó por la Jefatura una fuente y lugar de descanso anejo a ella y un trozo visible de la antigua ruta. Otra labor importante es el tramo hasta el santuario de San Juan de Ortega. En fin, se han realizado o están a punto de acabarse obras por valor de 14.350.000 pesetas para ensanche, acondicionamiento, refuerzo, señalización y asfaltado en siete tramos de carretera. La Diputación provincial de Burgos ha invertido en obras similares 2.545.333 pesetas» (12).

D) *Palencia. Realizaciones.*

La actual Provincia palentina estaba dentro de la sexta y séptima jornadas jacobeanas. El Camino de Santiago por dicha Provincia no pasa por ninguna capital de importancia y por ello es ardua la labor de acondicionar las viejas orillas para acoger a los viajeros y peregrinos.

Las obras generales de señalización, embellecimiento, alumbrado, alojamientos e información son las siguientes:

La Jefatura de Obras Públicas prepara la señalización de toda la Ruta, tanto de lugares como de direcciones en cruces de carreteras. Además se proyecta levantar una serie de cruces de términos, de humilladeros en piedra, de unos cinco metros de altura y rematados por una cruz de hierro forjado, con una leyenda en la basamenta.

En cuanto a embellecimiento, todas las viviendas e inmuebles que ofrecen su fachada a la Ruta serán objeto de pintura y reparación adecuada, de acuerdo con el estilo castellano que en su caso requiera, y en la urbanización de las plazas se tendrán en cuenta las zonas verdes que exijan. Esta labor se llevará a cabo principalmente a través del Patronato «José Antonio» para la mejora de la vivienda rural.

El alumbrado público será también objeto de mejora, tanto en travésías como en plazas y monumentos.

El problema de alojamiento preocupa bastante. Solución de emergencia es la de habilitar alojamientos en casas particulares, y de acuerdo con las disposiciones que se han dictado al efecto, lo han solicitado vecinos de Itero de la Vega, Boadilla del Camino, Frómista, Población de Campos, Carrión de los Condes y Calzada de los Molinos, a los que se les ha concedido un crédito hotelero recientemente, por un importe global de 660.000 pesetas para acondicionar 33 habitaciones, con sus cuartos de baño o medio aseo.

Para atender a los peregrinos en el aspecto informativo se proyecta

(12) *Arriba* (Madrid, 10 de enero de 1965).

instalar dos oficinas de información situadas en Frómista y Carrión de los Condes (13).

Las localidades más importantes de este itinerario palentino son Itero de la Vega, Boadilla del Camino, Frómista, Villalcázar de Sirga y Carrión de los Condes. Todos estos pueblos conservan vestigios de las antiguas peregrinaciones.

a) En *Itero de la Vega* todavía puede verse un crucero de piedra que además de ser sitio de descanso y oración, servía como lugar desde donde otear el horizonte a la caída de la tarde con objeto de conocer el estado atmosférico y preparar el viaje para el siguiente día.

b) En *Boadilla del Camino* se terminará la urbanización de la plaza del Rollo.

c) *Frómista* era el punto de cruce entre el camino que conducía a la Montaña y el que los peregrinos llevaban hacia Santiago cruzando la calle Francesa. Frómista puede ofrecer a los peregrinos la urbanización de las plazas de la iglesia de Santa María del Castillo y la de San Martín, iglesia ésta que constituye el ejemplar más perfecto del románico del siglo XI.

d) En *Villalcázar de Sirga* la iglesia de Santa María tiene una Virgen gótica. Allí puede verse todavía una calzada que se conoce con el nombre de La Sirga. Esta, que es una de las localidades más importantes de la Ruta jacobea palentina, antigua mansión de cortes, concilios y asambleas y en la que los peregrinos solían quedarse más tiempo, construirá ahora una hostería típica o mesón castellano, aprovechando un viejo edificio pintoresco. En Villalcázar se urbanizarán la plaza de la Iglesia y calles adyacentes, y se revestirá de piedra el muro de contención del atrio, trazando unos jardines.

e) Pero el lugar preferido por los peregrinos para su descanso y devoción era *Carrión de los Condes*, que contaba con hospital, nueve iglesias y cinco conventos. A la entrada se encuentra Santa María del Camino, espaciosa iglesia con pórtico románico y una escultura del siglo XII, la Virgen de la Victoria. En la plaza Mayor es de admirar el pórtico de la iglesia de Santiago, con el apostolado y el Cristo Majestad, rodeado de los evangelistas. Atravesando el río Carrión se halla el monasterio de San Zoil, con bellísimo claustro renacentista y sepulcros románicos de los Condes, de parecida factura a los de Villalcázar de Sirga.

Carrión de los Condes se pondrá al nivel de los tiempos modernos y procurará que los peregrinos pasen lo mejor posible el tiempo de estancia en tan importante ciudad. A la ribera del río Carrión se levantará un *camping* para unos 250 acampados y con todas las instalaciones complementarias para esta clase de alojamientos, y para atender las consultas que deseen formular los peregrinos se instalará una oficina de información. Se realizará un acceso fácil desde la misma carretera al convento de Santa Clara y serán mejorados los accesos al monasterio de San Zoil y el que conduce al proyectado *camping* (14).

(13) *Arriba* (Madrid, 10 de enero de 1965).

(14) *Informaciones* (Madrid, 16 de febrero de 1965).

Desde Carrión de los Condes, el Camino de Santiago continúa por Calzadilla de la Cuesta, donde se halla lo más bonito y curioso de este camino palentino: la calzada romana, empedrada de morrillos o cantos rodados menudos, utilizada por los peregrinos de los primeros tiempos, pero conservada todavía en buen estado. Por ella se recorren nueve kilómetros de páramo, camino conocido entre los naturales por el nombre de «la parva». El camino de Villotilla, que da acceso a esta calzada, se está acondicionando, con el fin de que los peregrinos que así lo deseen puedan hacer la Ruta por esta antigua calzada.

Luego de Lédigos y Terradillos de los Templarios, por fin el Camino atraviesa el río Sequillo y termina en San Nicolás del Real Camino, sitio donde acaba la Provincia palentina y empieza la de León.

E) *León.*

El Camino de Santiago sigue por León. La Hoya del Bierzo, El Cebreiro, Sahagún, Ponferrada, Astorga, León. Todo ello cuando ya la andadura lleva vencida casi todas sus dificultades (15).

a) En *Sahagún* hay un puente de peregrinos, recuerdo de las viejas peregrinaciones que llenaban de cánticos y oraciones los pueblos de la Ruta. La iglesia de San Lorenzo es románica del siglo XII.

San Benito y San Tirso dan desde Sahagún la bienvenida al peregrino con el rojo alborozo del ladrillo que sustituye el peso de la piedra.

b) *León: Realizaciones.* León, tan vinculado a las peregrinaciones y a la Orden de Santiago, que junto a un puente que cruzaban los peregrinos se levanta San Marcos. La Basílica de San Isidoro es obra de los siglos XI y XII. La Catedral «pulchra» es modelo del gótico.

En León, la Abadía de San Marcos, el antiguo Priorato de los Caballeros de Santiago de la Espada, se verá pronto convertido en hostel de lujo que acogerá a los viajeros, turistas y peregrinos. Esta joya del plateresco, hostel de peregrinos en otros tiempos, prisión de Quevedo, sede del Museo Arqueológico provincial y monumento nacional, sufre actualmente las intensas obras de acondicionamiento en las que se invertirán más de doscientos millones de pesetas.

También en la Catedral leonesa se han terminado obras de reparación en los hastiales del norte y del sur y se ha procedido a la iluminación interior y exterior, consiguiendo resaltar la belleza del templo durante la noche a límites sorprendentes. La obra ha sido realizada por la Dirección General de Arquitectura.

Mientras tanto, en la Basílica de San Isidoro se han realizado reformas entre las que merecen citarse:

Restauración completa y adaptación de toda la residencia. Se han adecuado habitaciones especiales para personalidades. Sirve de albergue a autoridades y personalidades eclesiásticas. En los Museos se han descubierto varias piezas del siglo XI. El primitivo claustro, abierto al público, ha sido totalmente restaurado. Se han abierto nuevos accesos al

(15) PASCUAL, Pedro: «Por León, camino adelante», *Arriba* (Madrid, 5 de marzo de 1965).

Tesoro y a la Biblioteca, contando, el primero, con una nueva instalación, y habiéndose procedido a la total restauración de la Cámara de Doña Sancha. Se ha creado la Biblioteca Isidoriana, auxiliar del Archivo. Se han habilitado dependencias para investigadores. Se ha procedido al montaje del Hogar Isidoriano. Se han inaugurado nuevas salas: Sala de Transparencias del románico leonés, salón de actos (antiguo comedor de canónigos). Se ha dotado al Museo de un equipo de señoritas guías de turistas, con conocimiento de idiomas.

Se ha procedido a la instalación de la Escuela Superior de Arte Sacro en un nuevo edificio, con portada de antiguo palacio del siglo xvi. Cuenta con sala de exposiciones.

Aparte de la Oficina de Turismo en la capital se inaugurarán, con miras a la peregrinación jacobea, las oficinas locales de Sahagún, Astorga, Ponferrada y Villafranca del Bierzo.

Existen señalizaciones en las localidades más importantes del Camino, haciendo referencia a la localización, estilo y fecha de construcción de sus monumentos.

La Comisión provincial de Servicios técnicos ha concedido créditos para obras de embellecimiento, saneamiento y pavimentación en diversas localidades del Camino de Santiago, destacando las siguientes ciudades: Sahagún, Ponferrada, Astorga y Villafranca del Bierzo.

c) Ponferrada. Enseñorea el paisaje el Castillo que levantaron los Templarios para defender a los peregrinos.

La vida actual de Ponferrada es de ajetreo. El ritmo de construcción hace que una casa se levante cada día. Hubo años que se llegó a pagar un millón diario en jornales del ramo de la construcción.

Ponferrada, paso obligado para este peregrinar, ha construido una zona ajardinada en los alrededores del Castillo de los Templarios, cuyas fachadas se han iluminado, mientras las casas típicas que dan a dichas fachadas se han sometido a revocos y arreglos. Se han previsto zonas de aparcamiento de coches.

En la sacristía mayor de la Basílica de Nuestra Señora de la Encina se ha creado un Museo Iconográfico, rico, aunque pequeño.

El Ayuntamiento ha gestionado la reparación de la principal calle de la ciudad, que por coincidir con la carretera Madrid-La Coruña el Camino Real Francés, se encuentra en malas condiciones. El anteproyecto, por un importe de quince millones de pesetas, está aprobado. De esa cantidad el Municipio aportaría el 35 por 100.

d) Astorga. Rastreando la sombra de la muralla romana, cuyos restos perduran, llegaba el Camino que entraba por medio del Hospital de las Cinco Llagas y el Convento de San Francisco, fundado por el Santo de Asís.

La Catedral es del siglo xv. El Ayuntamiento custodia el pendón de Clavijo, que tremoló en Alarcos y en Las Navas. En el Palacio episcopal, obra de Gaudí, hay un nuevo Museo, el de los Caminos, que, a pesar de su creación reciente, cuenta ya con una colección de obras de arte distribuidas en salas. En el sótano del Palacio episcopal radica otro Museo: el Museo Epigráfico de la Ciudad y Diócesis de Astorga.

e) *Villafranca del Bierzo*. Los peregrinos que llegaban enfermos hasta Villafranca ganaban el jubileo acogiéndose a una puerta de la Iglesia de Santiago.

F) *Lugo*.

a) En la Iglesia del Salvador, de *Sarria*, se afianza la dirección artística que tanto resalta en los monumentos arquitectónicos de la Ruta.

b) *Puerto Marín* es otro pueblo salvado de las aguas. Esta vez las del pantano de Bellesar. El nuevo Puerto Marín conserva dos pazos, que forman la plaza, la iglesia románica de San Nicolás y una portada del mismo estilo. El pueblo es un modelo de urbanismo.

G) *La Coruña*.

a) *Mellid* tiene un artístico *crucero* y una iglesia de Santa María, románica. Pero tiene también otra iglesia gótica, la de Sancti Spiritu, que componen el último conjunto arquitectónico del Camino.

b) En *Labacolla* hay un *crucero* gótico. *Labacolla* es el nuevo aeropuerto de Santiago.

c) Poco más allá, *Monte del Gozo*, desde donde se otean ya las torres catedralicias y se ventea el incienso del Botafumeiro.

d) ... y *Santiago de Compostela*...

b) Extranjero:

EUROPA

I. ALEMANIA.

1. *Nuevos medios de transporte de superficie y subterráneos.*

En una interesante reunión de constructores y contratistas de diversas Naciones europeas se ha tratado el tema de los transportes urbanos, incluidos los privados. Las dificultades que presenta la circulación son de difícil solución y, entre otras cosas, requieren grandes inversiones de capital. Una de las cuestiones planteadas es la de las mayores ventajas que pueda ofrecer el transporte de superficie o el subterráneo. En la mayoría de las ciudades alemanas se tiende más a esta última modalidad. Es más económico para el usuario, más rápido y capaz y susceptible de que se le adicionen, en caso necesario, trenes y tranvías para ser transportados (1).

2. *Bonn exige saneamientos urbanos en las ciudades alemanas.*

El Gobierno Federal considera la renovación y saneamiento de sus ciudades y aldeas como la tarea más importante que incumbe a los Län-

(1) De *Strasse und Verkehr* (Solothurn, abril de 1965).

der y Municipios, que deberán contribuir con sus presupuestos o con la cesión de sus fundos. El Ministro Lücke declaró que el saneamiento y modernización de las ciudades y aldeas en el transcurso de los años ocasionará más gastos que el elevadísimo experimentado por el número de viviendas que se han venido construyendo desde la terminación de la guerra hasta el momento actual. La Ley dedica especial atención a Berlín, donde las casas tienen que ser renovadas o demolidas. Puesto que muchas de las que se hallan en esta necesidad yacen junto al «Muro», los círculos oficiales de Bonn consideran estos proyectos como un caso típico positivo y político (2).

3. *Con el autoservicio se puede obtener un itinerario de quince minutos.*

La paulatina desaparición de los empleados de transportes era amenazadora, antes de que se pusiesen en funcionamiento cobradores mudos. Desde hace siete meses se empezaron a sustituir aquéllos por aparatos que inutilizaban los billetes ya caducados. Desde entonces se han ahorrado ya 400. Una autoridad de Colonia ha dicho: «Sin autoservicio estaríamos perdidos en un caos». No hay que pensar que con este sistema se dé un número mayor de viajeros clandestinos. Según ha demostrado la experiencia, no es mayor que con *controleurs* y, además, el que es sorprendido sin billete tiene que pagar 10 marcos de multa. Sin embargo, se distingue entre los que por ignorancia se suben sin billete y los «profesionales» clandestinos. Mientras este sistema no sea más familiar y conocido, hay grandes indicadores y avisos para los viajeros, a los que se advierte de la existencia de este autoservicio. En Munich, Kiel, cuenca del Ruhr y Neuss se instalarán también expendedores e inutilizadores automáticos de billetes, siguiendo el modelo de Colonia (3).

4. *Cuatro pisos de profundidad bajo el Stachus de Munchen.*

En la capital bávara ha tenido lugar una reunión de urbanistas para aprobar los proyectos de mejoras de su ciudad. La parte más importante del plan trata de construcciones subterráneas para aligerar el tránsito rodado. El fin que se persigue es no alterar la fisonomía típica de la ciudad, como lo es, por ejemplo, el histórico Stachus, una de las partes más características y antiguas de Munich. «Tenemos la tarea de elegir construcciones que en lo futuro garanticen la permanencia del Stachus y el cómodo tránsito de peatones» (según declaraciones de sus urbanistas). Existe además un proyecto de montaje de postes de acero subterráneos susceptibles de sostener el suelo de la ciudad, ofreciendo además toda clase de comodidades en su interior (4).

(2) De *Die Welt* (Hamburgo, 25 de marzo de 1965).

(3) De *Kölner Stadt Rundschau* (Colonia, 13 de mayo de 1965).

(4) De *Kölnische Rundschau* (Colonia, 13 de mayo de 1965).

II. FRANCIA.

1. *La reforma del Estatuto de la función pública.*

En la Asamblea Nacional, M. Joxe, encargado de la reforma administrativa francesa, ha defendido el proyecto de Ley que modifica el Estatuto general de los funcionarios públicos.

El texto es un compromiso con las Asociaciones y Sindicatos de funcionarios que negaban al Gobierno la facultad de organizar el ascenso al nuevo grado de «*attaché principal*» por medio de un examen, negativa apoyada por el dictamen del Consejo de Estado. Apoyaban su negativa en dos razones: 1.^ª Es injusto obligar al funcionario a sufrir pruebas universitarias dentro de su carrera. 2.^ª No pueden quedar a la discrecionalidad del Gobierno las garantías que les ofrecen las Comisiones paritarias para su promoción a grados superiores dentro de su carrera.

En su virtud, tal promoción se realizará de la siguiente forma:

1. Oída la Comisión administrativa paritaria del Ministerio, en la que los funcionarios están representados, el Ministro fijará la lista de los funcionarios admitidos a las «pruebas de selección». La lista se compondrá de cuatro veces el número de puestos a cubrir o del 50 por 100 de los funcionarios que cumplan las condiciones generales requeridas (edad, títulos, etc.).

2. La «prueba de selección» no será un examen universitario, sino un diálogo de tres cuartos de hora con el Tribunal sobre temas profesionales y un examen del expediente profesional del candidato. El Tribunal será el mismo para todos los Ministerios.

3. El Tribunal formará una lista de admitidos con aptitud que cubra el 150 por 100 de las vacantes. El Ministro elegirá entre la lista a los que han de cubrir las vacantes de «*attaché principal*», oída la Comisión paritaria (5).

2. *El Departamento y la Región.—Las Haciendas locales.*

En la reciente Asamblea de Presidentes de los Consejos Generales apenas han sido discutidas cuestiones que no se refirieran a la reciente reforma administrativa. Predomina el malestar que provocan las medidas adoptadas en detrimento del Departamento para favorecer y modelar la Región. El Presidente del Consejo General de los Alpes-Marítimos presentó una moción protestando contra la reunión de las Comisiones regionales y proponiendo la creación de Comisiones departamentales, así como la intervención dominante del Departamento para la designación del Director departamental de Agricultura, así como para la reforma de la organización de esta Dirección.

Fué aprobada una moción sobre el proyecto de reforma de las Haciendas locales con el fin de crear recursos diferentes a los del Estado, susceptibles de acomodar aquéllas al crecimiento económico; también se pretenden la creación de otros recursos efectivos con los que financiar

(5) De *Le Monde* (París, 28 de abril de 1965).

las cargas y la precisión y simplificación de los procedimientos de emisión de empréstitos por parte de las Entidades locales (6).

3. *París: Competencia y efectivos de la Prefectura de Policía.*

El Prefecto de Policía del Sena, M. Maurice Papon, ha comparado su Servicio con una agencia privada. El es el gerente; el objetivo social, lograr la «seguridad»; la productividad se traduce en el «que no pase nada»; el balance a cero sería el momento en que la acción preventiva policial hiciera innecesario cualquier acto de represión.

Veintidós mil hombres uniformados, 4.000 policías de paisano y otros 4.000 funcionarios de laboratorios, oficinas y ventanillas, aparte de un regimiento de zapadores-bomberos que elevan el efectivo total de la Prefectura a 35.000 hombres, tienen en sus manos los asuntos de la Policía judicial, la protección de la Presidencia de la República y altas personalidades, la paz pública, la circulación y estacionamiento de vehículos, los servicios veterinarios, la Policía fiscal, los edificios ruinosos, vigilancia de espectáculos, grandes almacenes y concentraciones de ciudadanos, incendios, calamidades públicas, higiene alimenticia y viaria, protección del comprador, etc.

Esta empresa pública es financiada con créditos votados por el Consejo municipal y el presupuesto es sometido a las autoridades de tutela para su aprobación: el Ministro del Interior y el de Hacienda. Es un tipo de empresa *centralizada*, puesto que depende de la autoridad estatal, y *desconcentrada*, puesto que su jefe es un patrón de una «unidad global» en cuyo seno se conjuga la acción de los servicios por el mantenimiento del orden y la seguridad en un conjunto territorial formado por la capital y su complejo regional que reclama y justifica un mando único. Este, con las directrices del Ministro del Interior, responde plenamente ante él y ante el Gobierno, con todas sus consecuencias (7).

4. *Metro exprés para París.*

En breve se construirá en la capital parisina una línea transversal subterránea independiente de la actual red existente, pero que será su complemento. Según los cálculos, los gastos ascenderán a 4.000 millones de marcos, cuyo presupuesto se desmembrará en cuatro partes. Es decir, las partes de que se compone esta construcción, que es gigantesca y requiere grandes y concienzudos preparativos. Lo más difícil de esta empresa está en la preparación del trayecto del túnel, situado bajo el Sena. El método de construcción es interesantísimo. Parte de estas obras se realizan sobre la superficie y parte a 30 metros de profundidad. Después de terminados los trabajos de montaje, hecho ya el túnel, se llenó de agua y el cilindro de cemento armado impermeabilizado fué introducido en el agua, donde flotaba como una isla en la cavidad del túnel. Esta cavidad fué después vaciada por medio de potentes bombas, de ma-

(6) De *Le Dauphiné Libéré* (Grenoble, 13 de mayo de 1965).

(7) De *L'Entreprise* (París, 10 de abril de 1965).

nera que el cilindro descendió, quedando colocado en perfecta posición, con lo que se evitó el construir dicho cilindro en estas profundidades. Después de estos trabajos preliminares que han durado año y medio, según noticias recientes llegadas de París, la terminación de la primera parte de este trayecto se retrasará aún cuatro años (8).

5. *París: La construcción de la línea del metropolitano Este-Oeste progresa lentamente.*

El 6 de julio de 1961 dieron comienzo los trabajos de construcción de la línea metropolitana Este-Oeste por decisión de la R. A. T. P. (Monopolio del Servicio de Transportes de París), con el conocimiento y autorización del Consejo Municipal y del Ministerio de Obras Públicas. Las obras han sido adjudicadas, en cuanto a los dos primeros tramos, en una extensión de 840 metros (240 bajo el Sena) y 469 metros. El túnel lo perforaría una máquina de 500 toneladas que excavaría, desescombraría y revestiría el túnel a razón de cuatro a cinco metros diarios. Pero en once meses sólo ha avanzado 120 metros (dureza del terreno), después hay lodos y terrenos movedizos. Se llega a avanzar sólo 33 centímetros diarios. En marzo de 1964 sólo se llevaban perforados 184 metros. El fin de las obras, previsto para 1965, se aplazó a 1967 y luego a 1969. A fin de año se comenzará la sección Este.

El año 2000 se espera que el metro ruede a 100 kilómetros por hora y transporte 100.000 personas a la hora en ambos sentidos, en composiciones de 220 metros de longitud (9).

6. *París: El monorraíl suspendido abarataría el precio de las viviendas.*

En un año los precios de las viviendas han sufrido un alza del 66 por 100 en algunos puntos de París, en desproporción manifiesta con el alza de los precios de la construcción y de los salarios de tal sector productivo. Pueden ser apuntadas como causas: 1.º, la insuficiencia de los medios de transporte, que sitúa en condiciones privilegiadas los sectores bien servidos; 2.º, la localización «agrupada» de los solares bien situados se beneficia de mayor número de servicios; 3.º, la ley de la oferta y la demanda encarece, tanto en alquiler como en compra, los terrenos mejor situados.

«La infraestructura de los transportes incide considerablemente en el mercado inmobiliario», dice el periódico *Le Bâtiment*, y parece que un remedio decisivo sería mejorar los transportes públicos mediante la implantación del «metro» monorraíl suspendido, sancionado ya por la práctica: silencioso, veloz, de rápida construcción (400 metros diarios) y seis veces más económico que el suburbano en cuanto a gastos de primer establecimiento; acabaría con el «transporte masivo de carneros» y con la aglomeración de los tugurios (10).

(8) De *V. D. I.-Nachrichten* (Düsseldorf, 14 de abril de 1965).

(9) De *Combat* (París, 28 de abril y 26 de mayo de 1965) y de *L'Express* (París, 4 de abril de 1965).

(10) De *Combat* (París, 21 de abril de 1965).

7. *París: La ciudad en el año 2000.*

El Delegado general en el Distrito de la Región de París, ha dado a conocer en la Asociación de las grandes empresas belgas de distribución, en Bruselas, una imagen de la ciudad en el siglo XXI.

Se tienen—dijo—cuatro imágenes de París: la de la capital conocida por los visitantes, que cubre unos 25 kilómetros cuadrados; el París actual real, limitado por las antiguas fortificaciones, la «zona» y el gran bulevar periférico, de concepción militar; el «Gran París», a caballo en tres Departamentos (pronto en ocho), que abarca 221 Municipios y unos ocho millones de habitantes, y, por último, la Región parisina, definida tan sólo en 1960 y que con sus 13.000 kilómetros cuadrados (más del tercio de la superficie de Bélgica), reúne nueve millones de habitantes. El verdadero problema de París en el año 2000 se sitúa en estas dos últimas concepciones de la urbe.

París contará con unos 14 millones de habitantes y Francia entera con 75. Es preciso evitar la «gregarización» de los habitantes hacinados en grupos residenciales de altísima densidad, error que ha sido cometido en las urbanizaciones actuales.

Los cinco millones de habitantes, nuevos en París, habrán de ser alojados en ciudades nuevas en torno a París y a lo largo de tres ejes: hacia Ruán, hacia el Marne y hacia Melun, a lo largo del Sena. Los espacios intermedios serán zonas de descongestión y «pulmones» interurbanos, y los transportes se facilitarán mucho con esta disposición de las nuevas ciudades: seis u ocho de éstas con población de 150.000 a 500.000 habitantes. Será preciso sanear el Sena, altamente polucionado hoy, y dedicarlo a suministro de agua a la ciudad y a zona de esparcimiento a lo largo de sus riberas (11).

III. ITALIA.

1. *Suben las tarifas de transportes en Milán y Roma.*

Después de largas discusiones y deliberaciones, se ha acordado la subida de los billetes en autobuses y tranvías en las mencionadas ciudades italianas. En año y medio el precio se ha duplicado y, además, los días de fiesta se incrementará unas cuarenta liras. Si estas medidas servirán para sanear el deficitario presupuesto de los transportes urbanos, es cosa que está aún por ver. En los círculos administrativos de Milán se teme que este encarecimiento actúe desfavorablemente en la frecuencia de viajeros. Prescindiendo de esto, la medida ha sido calificada de impopular, a la que puede seguir una inflación que ponga en movimiento la *scala mobile* de los salarios. En Roma los comunistas se han amotinado violentamente contra estas medidas, rompiendo raíles y cristales de los autobuses, pero parece que estos motivos no han obedecido tanto a razones económicas como a políticas y de partido, si bien, como es natural,

(11) De *La Libre Belgique* (Bruselas, 25 de abril de 1965).

a los romanos en general ha desagradado esta subida que es considerable (12).

2. *Mientras se habla del plano regulador, siempre presente y jamás resuelto el problema de la urbanística.*

Sólo en los primeros tiempos de su historia tuvo Nápoles quietud urbanística: en la época cumana y griega, cuando la ciudadela se hallaba encerrada en el breve espacio de sus murallas, con sus naves al fondo. Durante siglos la vida napolitana se desarrolló en el perímetro que Bartolomé Capasso, y recientemente Mario Napoli, identificaron con exactitud sobre los trazos de las antiguas fundaciones: el «corazón» de la ciudad estaba delimitado por la plaza Dante, el Museo, las torres aragonesas de vía Rossaroll y la plaza Nolana, mientras un lado de este cuadrilátero estaba cerrado por la playa y el puertecillo del Mandracchio. Así, más o menos, quedó el aspecto de la ciudad, salvo pequeñas reformas.

Los lamentos vinieron luego, cuando la superpoblación sobrecargó la ciudad y faltó completamente una política urbanística: se prefirió sobre elevar los antiguos palacios, iniciando así aquel amontonamiento vertical tan pernicioso para el desarrollo y para la vida de una ciudad.

La primera gran arteria fué la de Toledo, abierta por el virrey del mismo nombre en 1536, llamada vía Roma desde el 1870. Surgieron magníficos palacios a ambos lados, pero sin plano regulador; así, a la espalda de ellos permanecían las callejuelas populosas y sucias; esto continuó así incluso en la última gran descongestión de Nápoles, cuando la creación del Rettifilo, que no correspondió a un saneamiento de la zona comprendida y comprimida entre la nueva vía y la parte del monte, como se ve en el palacio Ammendola.

A pesar de todo, hubo a menudo ideas nobles que si no resolvieron decisivamente el problema urbanístico, demostraron preocupar a los administradores de los asuntos públicos.

Los medios económicos y las ideas no eran suficientes para sugerir una planificación total y las nuevas obras se limitaban a las calles de barrios ochocentistas, como el Vomero, Ottocalli, Fuorigrotta, Parque Margherita, trazados con direcciones inciertas, inútiles al tráfico y sin comunicación entre ellas, que favorecían la construcción perpendicular.

Entre los hombres más inteligentes de aquel tiempo próximo a nosotros hemos de citar al Profesor de Higiene Marino Turchí, defensor del derecho de las clases humildes a tener viviendas sanas y condiciones civiles de vida.

Después de la Unidad se continuaron las obras interrumpidas: Vía Duomo, Corso María Teresa, llamado en seguida del Rey Vittorio, etcétera. Se comenzaban nuevos trabajos, como la explanada de la Vittoria, vía Mergelina, etc. Muchas de estas obras fueron criticadas, como la vía Caracciolo (una de las más bellas del mundo), que parecía inútil y

(12) De *Neue Zürcher Zeitung* (Zurich, 6 y 17 de mayo de 1965, ediciones de la tarde y del mediodía).

demasiado costosa para una ciudad pobre, pero que hoy, afortunadamente, desempeña un papel de notable atractivo.

Nápoles se extendía, como lo demuestra el deseo de irrumpir a través de la colina del Posillipo para tener un respiro en la cercana playa de Fuorigrotta, en la que en 1904 se edificó un establecimiento siderúrgico que, aunque inutilizó el primer fin, hay que admitir que representó una fuente de trabajo para muchos napolitanos.

La colina ya había sido horadada por los romanos, pero el viejo túnel resultaba inadecuado y no seguro. Junto al viejo se construyó otro, pero en 1925 la «Società Laziale» excavaba un tercero de 900 metros de longitud y 15 de altura. Todo esto fueron las tentativas para descongestionar la ciudad de las condiciones-límite de su singular topografía. Es difícil la historia de un siglo de proyectos y trabajos que no han producido las soluciones que se ven con claridad ahora que no se pueden cambiar algunas situaciones básicas (13).

IV. SUIZA.

Posible reducción de la jornada de trabajo.

La Unión federativa del personal de las Administraciones y de las Empresas públicas ha solicitado del Consejo Federal la apertura de conversaciones para reducir la duración de la jornada de trabajo. Desde 1959 la jornada fué reducida de cuarenta y ocho a cuarenta y seis horas semanales, que la Unión quiso fueran reducidas a cuarenta y cuatro en 1962. Con las modificaciones salariales de 1964, la Unión debió renunciar a toda reducción de la jornada en 1964 y 1965, pero, como contrapartida, la Unión solicitó que se abrieran negociaciones para una reducción a implantar a partir de enero de 1966 (14).

A M E R I C A

I. CANADÁ.

1. Montreal: El ferrocarril suburbano, fuente de riqueza.

Aunque se duda aún en la definitiva evaluación de las ventajas económicas que el «metro» reportaría a la ciudad, puede concluirse, sin embargo, que se producirá una gran revalorización del suburbio porque se le aproxima a la ciudad; encontrará en los centros comerciales de la misma complemento a sus aprovisionamientos, facilitará mayor cupo de personal (por la facilidad del transporte) a la demanda de las oficinas y comercios de Montreal, etc.

Su terminación, prevista para 1967, hará de este ferrocarril un ele-

(13) De *Il Mattino* (Nápoles, 4 de abril de 1965).

(14) De *Tribune de Lausanne* (Lausana, 8 de abril de 1965).

mento de unos 25 kilómetros de longitud, con 26 estaciones y tres líneas: Norte-Sur, Este-Oeste y «Expo 67» a South Shore. La cuarta línea proyectada ha sido suspendida. La zona que mayores perspectivas parece tener es la de South Shore (15).

2. *Toronto: El suburbano, aún no terminado, ya ha producido dinero.*

El Presidente del «Toronto Real Estate Board» ha declarado que, según sus previsiones, el suburbano de la ciudad, cuyas obras finalizarán en 1966, debe ser motivo de atención para los inversores, ya que las propiedades situadas en su recorrido, evaluadas ahora en unos 250 millones de dólares, habrán doblado su valor en muy pocos años. A lo largo de su trazado, este ferrocarril metropolitano creará revalorizaciones por importe de unos 2.000 millones de dólares. Todo ello va a crear un *boom* en las especulaciones de terrenos y de viviendas digno de atención.

En efecto, hay unidades residenciales unifamiliares que han decuplicado ya su valor. Las mejores inversiones determinadas por razón del suburbano serán aquellos terrenos situados en las inmediaciones de una estación, de superficie suficiente para erigir un edificio de apartamentos o usos comerciales y sin olvidar que según la situación de esa futura estación, cabe la amenaza de una expropiación (16).

II. ESTADOS UNIDOS.

1. *Nueva York: Es reforzada la vigilancia policial en el «metro» de la ciudad.*

A partir del 7 de abril último, en cada una de las 482 estaciones del «metro» neyorquino y en cada unidad de los convoys hay situado un policía, en un esfuerzo del Alcalde Wagner para reprimir la creciente ola de criminalidad. Desde el primer día de 1964 han sido cometidos en el *subway* 1.707 atentados, un 50 por 100 más que en el año precedente. También se ha agravado el carácter de los delitos. No sólo rompen cristales las pandillas de jovencuelos: un blanco de diecisiete años fué apuñalado por un negro cuando salió en defensa de tres jovencitas negras molestadas por aquél. Otra muchacha de quince años acuchilló delante de su madre a un viajero vecino que le reprochaba su mal vocabulario. Este falleció.

Se intenta elevar a 2.000 hombres el efectivo de la policía de los transportes públicos. Se nos antoja insuficiente el número... (17).

2. *El supermoderno «metro» de San Francisco relajará el tráfico de automovilistas.*

Una red completamente electrificada comunicará a San Francisco con

(15) De *The Financial Post* (Toronto, 20 de marzo de 1965).

(16) De *The Financial Post* (Toronto, 20 de marzo de 1965).

(17) De *L'Express* (París, 18 de abril de 1965).

todos los distritos y poblados dispersos del Este de los Estados Unidos. Esta línea tendrá una longitud de 120 kilómetros, deberá estar lista para 1971, circulará bajo la bahía de San Francisco y alcanzará una velocidad media de 80 kilómetros por hora. Los propulsores de este gigantesco sistema de transporte subterráneo esperan que así se descongestionará sensiblemente el apretado tráfico de los automóviles. Los coches de los trenes están provistos de aire acondicionado, amplios y cómodos asientos, suficientes para que nadie viaje de pie. Cada departamento dispone de su propia instalación eléctrica y puede funcionar y emplearse como locomotora. Para los billetes hay aparatos automáticos de los que se extraen los billetes que se requieran, según el número de kilómetros a recorrer (18).

(18) De *Neue Berner Zeitung* (Berna, 18 de abril de 1965).

NUEVA PUBLICACION

MADRID, 1964

**Evolución Demográfica, Desarrollo
Urbanístico, Economía y Servicios**

Un volumen de 584 páginas con fotografías, gráficos y planos,
encuadernado en tela.

Precio: 350 pesetas.

Pedidos:

Instituto de Estudios de Administración Local. Publicaciones.

J. GARCIA MORATO, 7

MADRID-10