

VI. SECCION INFORMATIVA

A) LA ACTUALIDAD LOCAL A TRAVES DE LA PRENSA

a) España:

HUELVA, PROVINCIA DE ACTUALIDAD

SUMARIO: 1. La hora de Huelva.—2. Huelva ciudad.—3. Cambios trascendentes.—4. Aspiraciones.—5. Logros para el turismo.—6. Ruta turística provincial.—7. Aportaciones económicas de la Provincia.—8. Labor de la Diputación provincial.—9. Movimiento cultural.—10. Colofón.

1. LA HORA DE HUELVA.

Parece ser que a Huelva le ha llegado la hora de su engrandecimiento. El logro del Polo de promoción concedido recientemente ha levantado el ánimo del pueblo onubense (1).

Actualmente Huelva tiene más de 85.000 habitantes. Los fenicios la llamaban Onoba, nombre que se transformó en Onuba durante la dominación romana. Los árabes la denominaron Guelbah, de donde proviene su nombre actual. En 1257 fue conquistada por Alfonso X el Sabio.

Constituye uno de los centros pesqueros más importantes de España, y por su puerto se exportan las piritas de cobre de sus famosas minas de Riotinto y Tharsis.

Pero además de una historia gloriosa, de ser la cuna de Tartessos, de la tierra que alumbró el Descubrimiento, de la patria chica de los Pinzones, del precursor de América (el informador de Colón, Alonso Sánchez de Huelva) y del hombre que gritó «¡Tierra!» el 12 de octubre de 1492 (Rodrigo de Triana era onubense), Huelva tiene una geografía que es plataforma del futuro.

El clima de Huelva, sin duda el más benigno de España, ayuda a la grata estancia, al paseo o a la visita a cualquier lugar, donde el ánimo se recrea en la contemplación de diversos y sugestivos panoramas.

Seiscientos setenta y un kilómetros «separan» por carretera Huelva de Madrid, setenta de la frontera portuguesa y noventa y cuatro de Sevilla, el núcleo urbano de importancia más cercano.

(1) FLEURY, Domingo: «La hora de la Provincia ha llegado por fin».

Si Huelva se halla lejos del centro de España, es, geográficamente, la salida natural de Extremadura y de toda la Andalucía occidental, al mar. Fronteriza con Portugal, rica en pesca por la zona almadrabera, rica en minería como pocas, con una agricultura potenciabile, poseyendo la zona turística natural más importante de España, para Huelva el Polo de promoción ha sido lo que necesitaba para el aprovechamiento de sus recursos (2).

2. HUELVA CIUDAD.

Huelva es ciudad con color y calor. Huelva, muy sencilla en calles, plazas y demás espacios urbanos, se amolda en su traza arquitectónica a genuina necesidad. Sus vías modernas presentan la Gran Vía que parte de la plaza de José Antonio, con edificios espléndidos (Ayuntamiento, Diputación provincial, Gobierno civil, Delegación de Hacienda), la calle de la Concepción, con lujosos comercios y buenas cafeterías, el barrio del Conquero, con su mirador, hermosos chalets y el edificio episcopal. Desde esta atalaya se dominan unas panorámicas inolvidables, con el amanecer y las puestas del sol sobre el Odiel, la avenida de Siurot, que llega hasta la ermita de la Cinta, atravesando a trozos deliciosos parajes (3).

Monumentalmente Huelva es pobre. El terremoto de 1755 destruyó gran parte de lo que tuvo en este aspecto. Pero deben citarse las iglesias de San Pedro, de la Merced (actual catedral), el monumento a Colón en la Punta del Sebo, la Universidad Hispano-Americana de La Rábida, la hostería de La Rábida, la iglesia de San Francisco (s. XVI).

3. CAMBIOS TRASCENDENTES.

Huelva ha sufrido en estos últimos años un cambio trascendente en todos los aspectos. Por sus calles y plazas se admiran notables edificaciones que se han levantado por doquier, nuevas vías, todo en un estilo moderno lleno de agradables perspectivas, con un afán renovador extraordinario y con unos deseos de progreso y superación claramente perceptible.

Muchas han sido las realizaciones municipales para modernizar la ciudad. En urbanismo se han pavimentado calles, ajardinado plazas, etcétera. El Plan de ordenación urbana está ya aprobado y dispondrá en su primera fase para una ciudad de 300.000 habitantes, zonas verdes, deportivas, etc.

El Ayuntamiento realiza actualmente una tenaz labor en pro de la dotación de los servicios necesarios a la capitalidad de la Provincia, que por crecer a paso acelerado en población, importancia industrial, comercial y marítima, así como por ser polo de atracción turística, reclama cada vez mayores empeños.

(2) GORDILLO, Carlos: *Informaciones* (Madrid, 25 de noviembre de 1965).

(3) SORIA MARCO, Bonifacio: «Por ciudades españolas, Huelva», *Domingo* (Madrid, 10 de mayo de 1964).

Es de destacar la continuada labor municipal en pro del embellecimiento de la ciudad, acometiendo pavimentaciones, exorno de monumentos y zonas verdes, construcción de viviendas modestas, guarderías y parques infantiles, pudiéndose asegurar que en breve conseguirá Huelva ser una de las capitales más atractivas para la inversión, el turismo y la estancia

Pero si mucho se ha logrado, más son los proyectos: seguir la urbanización de las zonas. La construcción del nuevo emplazamiento de las fiestas colombinas, con plaza de toros y parque público. La construcción de la plaza Popular con el Ayuntamiento de Palos de la Frontera y seguir modernizando todos los servicios convenientemente. La gran obra trascendental para Huelva: un nuevo puerto, suficientemente dotado, que permita echar el ancla a barcos de mayor tonelaje que hasta ahora, será construido, quedando el actual puerto comercial, convenientemente remozado, para uso pesquero.

En el aspecto turístico, Huelva capital es el centro de irradiación del turismo hacia toda la Provincia, que, como la capital, está llena de encantos inigualables, de motivos de atracción, de insospechadas bellezas naturales, monumentos, la grandiosidad de sus plazas, «Costa de la Luz», el folklore popular, fiestas, romerías, etc., hacen de toda esta Provincia un centro de atracción irresistible y cautivador.

Próximo a la capital, frente a Punta Umbría, la desembocadura de la ría de Huelva, la isla de Saltés, de propiedad privada, en el término municipal de Huelva, donde se está estudiando un complejo de gran altura. El Gobierno aprobó ya el Plan turístico de la Provincia. Gracias a la riqueza mineral y forestal, a las inigualables playas, de limpias y finas arenas, a su progreso industrial e incalculables recursos turísticos, Huelva va convirtiéndose en una floreciente ciudad moderna.

4. ASPIRACIONES.

A finales del año 1964 el Consejo Económico Sindical provincial solicitó del Gobierno el establecimiento en Huelva de una Universidad laboral que respalde el desarrollo industrial y turístico de la Provincia (4).

También abogó por la creación de una de las centrales nucleares.

En enero de 1964 se celebró en Huelva la primera Asamblea provincial de turismo que hizo patente la carencia de un aeropuerto en Huelva.

En marzo de 1965 informó el Alcalde de la ciudad a este respecto que eran halagüeñas las noticias y que las Compañías de azufre y cobre de Tharsis, de Río Tinto y de Fertilizantes Iberia ofrecieron la entrega gratuita de los terrenos necesarios para la construcción del aeropuerto, así como para financiar y construir dicha pista (5).

Se proyecta un puente sobre el río Odiel que salvaría el río hasta

(4) De *Arriba* (Madrid, 2 de enero de 1965).

(5) CANALES, J. S.: «Huelva quiere tener aeropuerto», *A B C* (Sevilla, 31 de marzo de 1965).

Corrales y conectaría con la capital una amplia zona de la «Costa de la Luz». Sobre esto se escribió: «La colaboración del Municipio onubense a esta importante obra nos parece un acierto; su implicación en los planes de promoción turística del litoral, algo digno de los mejores elogios. Creemos que proyecto de tal envergadura como es el puente sobre el Odiel puede ser más factible a la vista, no sólo de la decidida colaboración municipal, sino porque será el Ayuntamiento quien vaya preparando el terreno, tanto en el aspecto técnico como en el urbanístico para que el comienzo de las obras no esté supeditado a unas realizaciones básicas indispensables. Ahora bien, esta implicación del Ayuntamiento en cuestiones de tanto interés para la economía onubense, no deben mermar, por otra parte, sus atenciones al resto de la ciudad. Ya sabemos que el Plan general de ordenación urbana es la solución que todos esperaban. Pero estimamos que esa solución no se debe demorar mucho, de lo contrario, la planificación de que ha sido objeto la ciudad sería más bien teórica y sus objetivos jamás llegarían a materializarse. No obstante, ahí está el criterio municipal y su consciencia previsor» (6).

5. LOGROS PARA EL TURISMO.

A mediados de 1964 tuvo lugar la inauguración oficial de la carretera de El Rompido a Punta Umbría, primera comunicación terrestre con esta playa que la coloca a poco más de 50 kilómetros de Huelva y se extiende a lo largo de unos 15 kilómetros de playa, bordeada de pinares.

La apertura de un hotel de primera categoría en la ciudad de Moguer, a diez kilómetros de La Rábida y dieciocho de la playa de Mazagón, tuvo lugar a mediados del año 1964. Tiene capacidad para unas 30 plazas (7).

6. RUTA TURÍSTICA PROVINCIAL.

El Presidente de la Diputación provincial aconseja la siguiente ruta para quien llega por vez primera a Huelva: Sin duda alguna, desde un punto de vista histórico y por su trascendencia humanística, nadie que visite Huelva debe salir de ella sin conocer la cuna del Descubrimiento y cuantos lugares rodean a La Rábida. El visitante debe iniciar su visita por este histórico lugar, en el que se comprende no sólo el monasterio franciscano y su recinto, sino la monumental ciudad de Niebla, con sus murallas árabes y su trasunto de algaradas árabes y cristianas, y la atractiva ciudad de Moguer con su pequeña giralda, patria de Juan Ramón, y sus conventos, y la ciudad de Palos de la Frontera, de donde saliera el agua que habrían de consumir las carabelas del Descubrimiento.

Desde allí, la excursión a las playas es consecuencia insoslayable

(6) CANALES, J. S.: «El Plan general de ordenación urbana y el proyectado puente sobre el río Odiel», *A B C* (Sevilla, 4 de septiembre de 1964).

(7) De *A B C* (Madrid, 25 de julio de 1964).

hacia Poniente y hacia Levante. Más tarde, la zona minera con sus típicos poblados de minas de Río Tinto y Nerva son también lugares de una atracción cuasi telúrica. Y por último, nuestra serranía, que con su quebrada belleza y sus pueblos derramados a lo largo de las vías de penetración hacia Portugal atrae la atención del espíritu y dicen mucho con sus numerosos castillos y fuertes de nuestra Historia y satisfacen el más exigente ánimo en cuanto a la limpieza y singularidad de sus poblaciones, colgadas algunas, como Zufre y Aroche, de las laderas montañosas o constituyendo lugares de descanso estival por su altura y su clima, como el urbano y atractivo centro de Aracena (8).

7. APORTACIONES ECONÓMICAS DE LA PROVINCIA.

Huelva es un lugar turístico de primer orden. Se dice que es, con Murcia, la reserva turística de España. Pero es también un poderoso factor en la economía española, para la que representa lo siguiente:

450 millones de toneladas de piritas (la mitad de la existencia mundial).

400.000 metros cúbicos anuales de madera.

62.000 toneladas de pesca (representa 700 millones de pesetas al año, ocupa el segundo lugar entre las Provincias litorales de España).

40.000 toneladas de manganeso.

250.000 toneladas de cloruro sódico.

Una supercentral térmica de 210 Kw. y pronto habrá una fábrica de celulosa con capacidad productora de 40.000 toneladas.

En Huelva se da la naranja como en Levante, y se han repoblado de guayule más de 4.000 hectáreas, cuyo rendimiento hace abrigar la esperanza de que un día España se liberará de importar caucho (9).

Enfocando el aspecto económico y el porvenir industrial de Huelva en un futuro próximo, el Presidente de su Diputación provincial declaró recientemente: «que el Polo de promoción industrial, ubicado en Huelva capital, es la palanca fundamental de su transformación total. Las perspectivas del mismo pueden considerarse altamente halagüeñas y las personalidades competentes consideran que su establecimiento es ya una realidad y un éxito completo. Derivados hacia la industria química fundamentalmente, los proyectos en marcha suponen unas inversiones de tal cuantía que han de producir consecuencias insospechadas en el desarrollo económico, y su atractivo es de tal naturaleza, que ya en sus límites se están montando industrias de gran importancia, incluso internacional. En resumen, estimo que nuestras perspectivas inmediatas son, sin duda alguna, de un porvenir excelente y que han de contribuir eficazmente a lograr los fines que fueron causa de su creación y establecimiento» (10).

(8) GORDILLO, Carlos: *Informaciones* (Madrid, 27 de noviembre de 1965).

(9) G. DE V.: «Huelva, la bella desconocida», *Ya* (Madrid, 25 de junio de 1961).

(10) GORDILLO, Carlos: *Informaciones* (Madrid, 27 de noviembre de 1965).

8. LABOR DE LA DIPUTACIÓN PROVINCIAL.

La labor de la Diputación provincial de Huelva es meritoria.

Desde la implantación del Servicio Técnico de Cooperación ha invertido más de 165 millones de pesetas, para establecer y mejorar los servicios mínimos en los núcleos rurales de la Provincia, tales como la electrificación, en la que han sido atendidos 39 núcleos rurales que carecían de servicio, con una inversión superior a los 20 millones de pesetas, sin que al presente exista Municipio alguno que no posea electrificación en su capitalidad.

En el servicio de teléfonos, con la colaboración de la Compañía Telefónica Nacional de España, se han implantado en 28 capitalidades de Municipios y en numerosas aldeas, alcanzando la labor cooperadora a unos 70.000 habitantes de la Provincia, y no quedando ningún Ayuntamiento sin esta vital comunicación.

Las realizaciones para dotación de abastecimientos de aguas a los Municipios han alcanzado a 23 núcleos rurales, con un presupuesto aproximado de 38 millones de pesetas. Otras obras importantes han afectado a centros sanitarios, servicios de incendios, mataderos, mercados y cementerios.

Grave preocupación de la Corporación provincial onubense es dotar a la Provincia de una red de caminos vecinales en las necesarias condiciones para que el tráfico rodado pueda desarrollarse en las mejores condiciones. Esta red supera los 800 kilómetros y es más extensa que la de carreteras del Estado en la Provincia. Está sufriendo una honda transformación, tratada con riego asfáltico en toda su longitud, cosa ya conseguida en más del 50 por 100.

Huelva hasta hoy ha sido una Provincia esencialmente agrícola, y por ello la Diputación trata de capacitar a los hombres del campo para especializarlos en aquellas técnicas hoy en día imprescindibles para la transformación de las atrasadas estructuras de la economía agropecuaria provincial. En este sentido se halla programada y financiada y a punto de subastarse una obra trascendente: la granja de capacitación agropecuaria, ubicada en una finca de 100 hectáreas.

La Diputación dispone de un tren de sondeos que, con módicas tarifas, permite su uso a los agricultores que deseen realizar investigaciones de aguas subterráneas. El servicio abarca además el estudio previo necesario de orden geológico que les garantice hasta el límite máximo la rentabilidad de la inversión que a este efecto deben realizar.

Esta labor del tren de sondeos se compatibiliza con la investigación de aguas para el abastecimiento de poblaciones que viene realizándose paralelamente.

Con referencia a los servicios tradicionales de la Diputación, comprenden dos grandes grupos: los servicios benéficos y los caminos vecinales.

En cuanto a los primeros, el Hospital médico-quirúrgico general, re-

cientemente ampliado y acondicionado; normalmente su capacidad es de 400 camas.

El Hogar Infantil José Antonio ha sufrido una honda transformación en el desarrollo de su misión, y sus modernas instalaciones acogen a los niños de las clases modestas de la Provincia y se les forma, superando cualquier clase de prejuicios, para dotarles suficientemente de los conocimientos profesionales y culturales necesarios.

Con independencia de otros servicios concertados, se está ejecutando un modernísimo proyecto de hospital psiquiátrico provincial, que ha requerido la inversión de 30 millones de pesetas.

La reciente aprobación por el Gobierno del Plan de promoción turística del litoral onubense, tiene antecedentes relacionados con la Diputación provincial, que en el año 1961 patrocinó la publicación de un folleto con el título de «Avance del Plan de promoción y desarrollo de la costa de Huelva», que junto a las conclusiones del I Congreso Provincial de Turismo fué la piedra de toque fundamental para la exposición de las riquezas y condiciones naturales de la Provincia.

Desde la fecha indicada de marzo de 1961 la Diputación integró en su Plan de caminos vecinales la mejora de aquellas vías que ponían en comunicación las líneas generales de la circulación con la costa onubense y construyendo aquellas otras que debían ser base esencial de la promoción, y así una tupida red de caminos vecinales cubre hoy la zona occidental delimitada por las desembocaduras de los ríos Guadiana, Odiel y Tinto, resaltando por su especial significación el que con un ancho superior al normal de estas comunicaciones, y desde luego con riego asfáltico, sigue la línea costera desde El Rompido hasta Punta Umbría, en donde se estudia la creación de un complejo turístico avanzado (11).

9. MOVIMIENTO CULTURAL.

En 1965 se publicaron cinco libros sobre Huelva. Cuatro se deben a José María Segovia Azcárate y uno a Aurelio Díaz Muñoz. Los de Segovia son: «Pregón de la Semana Santa de Huelva», «Cien años en la vida del Círculo Mercantil y Agrícola de Huelva», «Huelva» (de la colección «España en Paz») y «Punta Umbría, Sol y Mar».

Aurelio Díaz Muñoz publicó en Valencia un libro titulado «Aire, Mar y Cielo de Huelva». Es un libro bien presentado y digno de alabanza.

El grupo Santa Fe publica la colección poética «Litoral». Su primer número «Brocal», original de Manuel Garrido Palacios; el segundo, «Las cuatro esquinas del aire», de José Manuel de Lara; el tercero es «Canto nuevo», de Manuel Pizán.

Francisco Garfía publicó «Ciudad mía», sobre Moguer.

Xandro Valerio, también moguerense, publicó «Llegada de Dios y voces de la muerte».

(11) GORDILLO, Carlos: *Informaciones* (Madrid, 27 de noviembre de 1965).

José Antonio Gómez Marín publicó en Valverde del Camino, su tierra natal, «Palabras nuestras», primer número de la colección «La Oropéndola» (12).

10. COLOFÓN.

He aquí expuestos con brevedad algunos datos sobre una Provincia varia y de infinitas posibilidades que viene, sin embargo, padeciendo uno de los más bajos niveles de vida de España, debido al retraso de su industrialización (13).

No queremos dejar de citar aquí, aunque esquemáticamente, los méritos que avalan a algunos de los pueblos bañados por aquella luz atlántica. *Ayamonte* (ruinas del castillo, iglesias y conventos artísticos, puerta de España desde Portugal). *Moguer* (convento de Santa Clara, hermanando el mudéjar y el ojival, enriquecido con los sepulcros de los Portocarreros y su torre inspirada en la Giralda, y todo el pueblo como una viva ilustración de la obra inmortal de Juan Ramón Jiménez). *Valverde del Camino* (a caballo sobre la sierra y la tierra del Condado, centro geográfico de la Provincia, pueblo industrial con enorme repoblación forestal). *La Palma* (capital del Condado, con famosos caldos). *Aracena* (castillo de los Templarios con alminar almohade, iglesia de la Asunción y convento de Santa Catalina y sobre todo las Grutas de las Maravillas). *Niebla* (con su ingente conjunto de fortificaciones árabes). *Palos* (lleno de los recuerdos del Descubrimiento, con el monasterio de La Rábida en sus proximidades embellecido con los frescos de Vázquez Díaz). *Alájar* (retiro de Arias Montano, con su famosa ermita de los Angeles, en un paisaje de asombro). Y tantos otros pueblos, como *Cartaya*, *Lepe*, *Trigueros*, *Galaroza*, *Cortegana*, *Aroche*... que a voleo citamos, cuyos encantos merecen ser contados *in extenso*.

Parece que a Huelva, cenicienta de España, le ha llegado su hora. El bosque, las piritas y la pesca son sus tres riquezas. Industrializadas y resuelto previamente el problema del agua, serán los tres pilares en que se apoye para su engrandecimiento en un futuro próximo, que el Polo de desarrollo y el Plan de promoción turística ponen al alcance de la mano, aquella Provincia que no ha de ser sólo la orilla de las tres carabelas...

(12) De *España* (Tánger, 6 de enero de 1965).

(13) De *Blanco y Negro* (Madrid, 30 de abril de 1960).

b) Extranjero:

E U R O P A

I. ALEMANIA.

1. *La penuria financiera amenaza los centros culturales de Munich.*

Esta ciudad, custodia de grandes tesoros artísticos, vive días difíciles. Como en el resto de Alemania, los fondos públicos se resienten y ello repercute sensiblemente en lo cultural. El arte y la cultura cuestan dinero, más de lo que muchos creen, sobre todo hoy día. Sin embargo, no puede decirse que el Gobierno bávaro y el Municipio muni-qués no tomen en consideración la tarea cultural. El Gobierno, lo mismo que su Municipio, aporta anualmente muchos millones de sus fondos para estos gastos. Pero los torrentes de oro van siendo menos copiosos. Consecuencia: hay que ahorrar, lo que significa que muchos planes deben ser aplazados, si no es que hay que renunciar a ellos por completo. Un buen ejemplo es el mantenimiento de la Casa de la Cultura de Munich. Los nueve millones de marcos con que fue dotada en 1956 son ahora insuficientes. Su mantenimiento ha ascendido a los 23 y se cuenta con que alcance la cifra record de 27. La proyectada ampliación del Museo de la ciudad, un nuevo obsequio para la Galería Nacional y una joya más para los amantes del arte, se ha quedado en el camino —por citar un ejemplo más—, pues lo mismo es de temer suceda con otras instalaciones culturales. Aunque Munich seguirá siendo la ciudad del arte su desarrollo cultural se verá dolorosamente frenado (1).

2. *La reforma administrativa de Altmeier en el Rhin-Palatinado.*

Algo se ha conseguido en el planeamiento de esta región en lo que respecta a sus mejoras de estructuración administrativa. Sobre esto nadie puede quejarse. Las metas de estas reformas exigidas y ya comenzadas, apenas pueden realizarse al margen de lo político, y porque esto no se ha tenido en cuenta muchas veces, a pesar de todo el interés y celo puesto en alcanzar ciudades perfectas, el malestar en las grandes urbes se difunde. Un testimonio elocuente es el libro de Alexander Mitscherlich *La inhospitalidad de nuestras ciudades*.

Un medio indispensable para la ordenación del espacio es la Ley de Planeamiento regional, en algunas de ellas ya vigente. Pero de aquí se originan acaloradas y encontradas discusiones. Sobre todo entre los políticos de los Municipios y del C. D. U. Según sus críticas, el procedimiento es largo, aburrido y los resultados inciertos. En una palabra, no creen en el éxito de un planeamiento previo de distrito y región para una más satisfactoria urbanización. Sin embargo, se establecerán

(1) De *Badische Neuesten Nachrichten* (Karlsruhe, 9 de diciembre de 1965).

los planes de desarrollo territorial con la colaboración de los gremios más dispares, acordados por separado con las autoridades competentes, Ligas e Instituciones públicas. Uno se pregunta: ¿cómo es que el espacio a configurar sigue siendo intocable? La respuesta sería sencillamente: porque éste se ha visto forzado en una unidad que no corresponde al modelo de planeamiento de la estructura de la población. El planeamiento regional desprecia la mediocridad administrativa en la articulación del espacio y todo aquello que no cubra las exigencias de nuestro tiempo y del futuro. Este coto hasta ahora no lo ha saltado el planeamiento territorial. Por esta razón esta Ley, aplicada ya en el Rheinland-Pfalz, es tan significativa para la simplificación administrativa. El proyecto prevé la disolución de distritos rurales y de partidos, la creación de otros distritos rurales y el aumento de lugares y ligas comunales de mayor extensión (2).

II. FRANCIA.

1. *Acceso de la mujer a la E. N. A.*

Por primera vez desde su creación, en 1946, la Escuela Nacional de Administración que funciona en París, ha admitido a seis mujeres en las últimas oposiciones de acceso al curso de preparación de funcionarios que comenzará en enero. Sin embargo—y aun con el precedente de que en 1962 fueron admitidas cinco para realizar las pruebas de la oposición—, se pregunta la prensa cuál va a ser el destino de estas funcionarias. Porque si bien es cierto que los diversos Ministerios les confieren funciones, incluso altas funciones, tienen vedado el terreno, prácticamente, en puestos como los de Embajadores, Prefectos y muchos otros. Sin embargo, lo importante es abrir la brecha... y si bien seis mujeres entre doscientos puestos de escolaridad no representan un gran porcentaje, comienzo quieren las cosas (3).

2. *Llega a París el Metro colgante.*

Una sección de la Empresa Regie-Renault, la Sociedad de Estudios Safege, ha firmado un contrato para la construcción de una vía colgante de tres kilómetros de longitud en el sudoeste de París. Prácticamente se trata de la reproducción de la ya existente en Wuppertal y que cuenta sesenta años de existencia. Difiere de ésta en que las ruedas de goma se deslizan por el interior de una viga hueca en forma de caja. Las ventajas de este sistema de viga cerrada son la protección contra el mal tiempo, el silencio y sobre todo que su importe supone un ahorro de la cuarta parte de lo que se invertiría en el transporte

(2) De *Rheinischer Merkur* (Colonia, 25 de diciembre de 1965).

(3) De *L'Est Républicain* (Nancy, 21 de diciembre de 1965) y de *Tribune de Lausanne* (Lausana, 27 de diciembre de 1965).

subterráneo. También en Gran Bretaña la gran empresa constructora Taylor-Woodrow se ocupa de este sistema de transporte para establecer la comunicación desde Londres-Oeste a su aeropuerto (4).

III. ITALIA.

1. Roma: *Una experiencia sobre el tráfico toca a su fin.*

Durante ocho días, una zona del corazón de Roma, comprendida entre la plaza de España, la plaza del Pueblo y el Corso, ha quedado cerrada a la circulación rodada, constituyendo una «isla pedestre» en la que parece que sólo los chicos jugando al fútbol al pie de la Escalinata española y los coches de caballo han encontrado su medio natural para desenvolverse sin temor al ingenio mecánico.

Se pensó que en tal zona, la de mayor intensidad comercial y la del comercio más lujoso, el viandante intensificaría su hábito de andar y pasear, eliminado el peligro del tráfico rodado. Sobre todo, pensando en que era, también, la zona de mayor congestión rodada de todo Roma. Pero la medida no ha obtenido éxito y la experiencia ha sido dada por concluida. Parece que el romano prefiere quemar sus nervios y su tiempo frente al volante de su automóvil, que usar sus piernas.

Ocho días de relativa paz—comenta el cronista—han traído «algo demasiado bueno para que durara»; pero así opina él, que no es de Roma... (5).

2. *Proyecto para la descentralización política y administrativa de Roma. División de la capital en doce circunscripciones con otros tantos «Consejos» y «casi Alcaldes».*

Este proyecto se presentará al Consejo municipal la próxima semana. La descentralización anunciada el 12 de marzo de 1964 fue definida como «un primer experimento» en el ámbito de las leyes vigentes y ordenanzas de las Entidades locales. El criterio fundamental del proyecto responde a la exigencia de «extender a todos los ciudadanos, además del teórico poder público conferido por ordenamiento democrático, también el uso concreto del poder democrático». Es decir, que «la política de descentralización ha de considerarse no en sí y no sólo como una creación de estructuras más eficaces y más ágiles para la prestación de los servicios municipales y para la facilidad de los ciudadanos que la reciben, sino también y sobre todo, como medio de hacer al ciudadano participe de la antigua democracia cívica, a través de un proceso más directo de autogobierno y mediante la creación de unidades territoriales».

(4) De *Handelsblatt* (Düsseldorf, 29 de diciembre de 1965).

(5) De *The Christian Science Monitor* (Boston, Massachussets, 15 de enero de 1966).

Se trata, en concreto, de dividir la unidad orgánica del Municipio en 12 unidades particulares lo más homogéneas posible, donde se puedan resolver mejor y más directamente los problemas de la Administración local, reservando a la Administración municipal la resolución de las cuestiones generales y la competencia de sectores de utilidad general.

El proyecto se articula en los siguientes puntos fundamentales:

1) División territorial del Municipio en 12 circunscripciones, según las indicaciones del Plan regulador.

2) Institución de adjuntos del Alcalde, escogidos entre los elegidos, a quienes se atribuirán todas las funciones consentidas por la ley, y una serie de delegaciones de circunscripciones particulares.

3) Institución de Consejos circunscripcionales que tendrán carácter consultivo y articulado.

4) Creación de Centros de actividad administrativa, descentralizando las competencias tradicionalmente confiadas a las *Ripartizioni*.

Este proyecto tan complejo que concierne a una superficie de 150.000 hectáreas y dos millones y medio de habitantes no podrá resolverse apresuradamente. Habrán de tenerse en cuenta aportaciones, sugerencias y modificaciones de muy diversos sectores.

Sobre este tema tendrá que abrirse aquel largo y fecundo debate que la Junta ha querido evitar tantas veces atrincherándose en la intangibilidad de sus elaboradores. También existen grandes desacuerdos en el interior del centro-izquierda (6).

3. La reforma urbana se realizará en 1966.

El Ministro de Obras Públicas, on.Mancini, ha afirmado que «1966 será el año de la reforma urbana». Añadió que el proyecto de reforma se presentará al Parlamento antes de terminar la discusión sobre el Balance del Estado: lo que podrá significar que el Gobierno tendrá tiempo hasta febrero o marzo, es decir, antes de que termine el ya cierto ejercicio provisorio. Refirió las importantes razones que le indujeron a no precipitar la reforma urbana, ya que hubiera sido nocivo e inoperante durante la crisis edilicia. Reconoció que el Gobierno hubiera podido hacer más, pero que había que tener en cuenta las dificultades económicas y financieras y otras relativas a las actuales estructuras estatales, como las referentes al reclutamiento de personal técnico. En este punto, el on.Mancini se mostró sensible a la exhortación del senador Zannier de revisar los cuadros de la administración de Obras Públicas, reduciendo la masa de personal con funciones genéricas, aumentando los técnicos y asegurando a éstos un trato económico que anime a la elección de la carrera estatal.

Con relación a las obras hidráulicas, el Ministro convino en la prioridad de determinados territorios cuyo desarrollo depende de la regulación de las aguas. El Plan Quinquenal ya prevé algo respecto a esto, pero son necesarias fórmulas más eficaces.

(6) De *Il Tempo* (Roma, 19 de noviembre de 1965).

Con referencia a los puertos, mostró la misma opinión. Las asignaciones de la *Cassa del Mezzogiorno* han de añadirse a la cantidad que el Gobierno ha concedido a la zona meridional y a las islas.

El Ministro concluyó asegurando que todos los proyectos de la autopista Salerno-Reggio Calabria y su financiación están a punto.

Sobre el déficit de los Ferrocarriles del Estado (222.000 millones), el sen. Jervolino precisó que se debe, en parte, a menores ingresos de tráfico y también a los reducidos reembolsos del Tesoro por cargas extraempresariales, aunque para éstos se prevé la recuperación. El señor Mancini notificó que la disminución del tráfico ferroviario sufrida en 1964 bruscamente, sobre todo en el transporte de pasajeros, es debida, en parte, al acelerado desarrollo de la motorización (7).

AMERICA

ESTADOS UNIDOS.

1. *¿Tiene un futuro Nueva York?*

En un largo comentario suscitado por las recientes huelgas, que han probado la vulnerabilidad de la ciudad, el artículo que es glosado pasa revista a las huelgas, la disminución de puestos de trabajo, la despoblación del elemento activo y responsable de Nueva York, la creciente pobreza de un gran sector, que a su vez crece también, el peso de los impuestos, la impotencia de un presupuesto astronómico, la criminalidad en aumento, los disturbios raciales, los conflictos del tráfico, la caótica situación del sistema escolar, la escasez del agua y la polución del aire.

Todo este cuadro sombrío lleva a la consideración de si es posible la supervivencia de una ciudad amenazada con tantas calamidades más o menos acuciantes. Y así cree el editorial que está justificada la pregunta con que termina: la ciudad de Nueva York, ¿tiene realmente un futuro?

Por su parte el Alcalde Wagner, que acaba de ceder su vara al actual, John V. Lindsay, opina que no cabe más solución para los problemas estrictamente urbanos, que una ayuda federal masiva (8).

2. *Nueva York al borde de la ruina. La huelga de transportes públicos ha llevado a la bancarrota muchos de sus negocios.*

Recogemos a continuación las impresiones y noticias de algunos de los diarios de Suiza y Alemania acerca de la huelga de transportes

(7) De *Il Tempo* (Roma, 25 de noviembre de 1965).

(8) De *U. S. News & World Report* (Washington, 24 de enero de 1966) y de *The Wall Street Journal* (Nueva York, 7 de enero de 1966).

públicos que ha paralizado la vida de esta gran urbe. Durante dos semanas no han circulado por sus vías ni el metro ni los autobuses. Si la huelga ha terminado, sus consecuencias no se han superado. Según cálculos, las pérdidas ascienden a cien millones de dólares. Desde el 1 de enero Nueva York era desde todos los aspectos una ciudad intransitable. Gracias a la asombrosa paciencia de la raza neoyorquina, las innumerables funciones no se interrumpieron totalmente; aunque inevitablemente se redujeron sensiblemente. Millones de seres tenían que recorrer a pie distancias de tres o cuatro horas para llegar a sus puestos de trabajo, invirtiendo otras tantas para el regreso a su hogar. Aquellos que los tenían demasiado lejos y no podían permitirse el lujo de tomar un taxi se quedaban en casa. Cientos de miles de éstos han perdido su puesto definitivamente. Otros en cambio percibieron sus haberes por los días en los que no pudieron acudir a su trabajo. Esta huelga no ha sido menos dura para el pequeño negociante. Millones de empleados y trabajadores que tomaban el aperitivo o comían en las cafeterías y restaurantes que se hallaban en las inmediaciones de los lugares del trabajo y aprovechaban los descansos para hacer compras perentorias, se hallaban vacíos esperando en vano a sus habituales clientes. Aunque el Presidente Johnson ha puesto a su disposición fondos del Gobierno, de momento estas tiendecitas han ido a la bancarrota. Empresarios y altos funcionarios se permitieron el lujo de hacer reclamaciones en un tono más que bizarro. Mientras muchos se llagaban los pies para ir al trabajo, aquéllos se dirigieron al aeropuerto Kennedy regresando a la ciudad provistos de destornilladores. Sin embargo, no se han producido incidentes violentos. Los neoyorquinos permanecían tranquilos, con gran admiración de los visitantes extranjeros, pero estaban muy amargados y preocupados de que se produjese tamaña huelga que preveían habría de originar una gran penuria como consecuencia de la paralización de sus transportes, penuria que resultaba más dolorosa y agobiante teniendo en cuenta que el norteamericano está muy orgulloso del brillante estado financiero de su país. Hoy ha desaparecido este orgullo y falta capacidad de profecía para poder predecir qué nuevas formas de vida tendrá que adoptar después de la huelga el neoyorquino medio que ha huido en grandes masas de la ciudad al suburbio. Los propietarios de nuevos negocios y fábricas siempre manifiestan su deseo de abandonar la urbe antes de verse de nuevo amenazados por la ruina y el caos. Esta huida en masa, temida y prevista, si se extiende empeorará, sin lugar a dudas, la situación financiera de la ciudad. Hasta tal extremo que sus autoridades tendrán que intervenir rápidamente. Para evitar estas consecuencias y situaciones hay que emprender y aceptar la modernización no sólo en lo que al tráfico urbano se refiere, sino también a su personal. Hay que afirmar que el germen de esta huelga es también político. El tratado de trabajo colectivo debe renovarse cada dos años, lo que con frecuencia origina serios conflictos. Hasta ahora no se había llegado a la huelga, saliendo del paso con una «solución de compromiso» por la mediación del Alcalde. Esto fué salvando la situación mientras se tratase de un Alcalde de-

mócrata y sobre todo a la subida de tarifas de billetes de viajeros que en los años 40 se triplicó a costa de los usuarios.

El caudillo de la Liga AFL/Cio y de los sindicalistas es Michael Quill, quien desde hace treinta años ganaba 36 dólares semanales como empleado del metro. El decidió que el sindicato de aquel entonces, al que consideraba inútil, fuese sustituido por otro nuevo y lo consiguió. Hasta 1947 derivó a la izquierda extrema disfrutando de la eficaz ayuda de los comunistas. Vino luego la expulsión de éstos de los sindicatos en la que Quill tomó parte situándose después en el bando opuesto, la derecha, permaneciendo en estrecho contacto con la Administración. Como consecuencia de su teatral táctica fué una de las figuras más reñidas del movimiento de los sindicatos.

Pese a que la huelga ha terminado y que el Presidente Johnson y su Alcalde Lindsay han puesto su empeño en arreglar este estado de cosas, la capital neoyorquina se halla frente a grandes problemas que abarcan casi todos los terrenos: político, económico, financiero e incluso cultural. Quizá esta huelga haya demostrado que los ciudadanos no pueden ser considerados únicamente desde el punto de vista técnico y que estas ciudades para funcionar bien deben ser radicalmente descentralizadas (9).

(9) De *Neue Zürcher Zeitung* (Zurich, 7 de enero de 1960) y de *Frankfurter Rundschau* (Frankfurt, 14 de enero de 1966).