

## VI. SECCION INFORMATIVA

### A) LA ACTUALIDAD LOCAL A TRAVES DE LA PRENSA

#### a) España:

SUMARIO: 1. *Avila*: El Hornillo, pueblecito privilegiado.—2. *Badajoz*: Fregenal, sus murallas y ermitas desaparecidas.—3. *Barcelona*: Difícil vecindad.—4. *La Coruña*: Valdoviño, complejo turístico. 5. Mugía y sus tradiciones.—6. *León*: Jornadas de Estudios sobre problemas políticos, económicos y administrativos.—7. *Madrid*: Nuevos aparcamientos.—8. *Murcia*: Molina de Segura y su importancia industrial.—9. *Segovia*: Hacia la industrialización.—10. *Valencia*: Reforma de la fachada de la Casa-Ayuntamiento.—11. *Valladolid*: Soncillo, nueve Casa-Ayuntamiento.—12. *Vizcaya*: Se reclama la vuelta al régimen foral. 13. Bilbao: Protección a las «siete calles».—14. *Zaragoza*: Epila, dos mil quinientas personas viven en cuevas.

#### 1. AVILA: *El Hornillo, pueblecito privilegiado.*

El Hornillo es un pueblecito de la Provincia de Avila. El Hornillo es un paraíso. La Naturaleza ha sido pródiga con ese pueblo serrano situado en las faldas de la sierra de Gredos, bajo la sombra de los Picos Gadayos. El pinar ha bajado al poblado para vivir entre los hombres. El río lame sus plantas. Lagos... árboles... Al fondo, la sierra pelada y abrupta. El Hornillo es uno de los pueblos más pintorescos y acogedores de España.

El Ayuntamiento de El Hornillo es uno de los más ricos de la Provincia. Posee inmensos pinares, valorados en muchos millones de pesetas.

No es de extrañar, pues, que el Ayuntamiento haya invertido en quince años casi veinte millones de pesetas.

La iglesia, recién construida, a base de piedra de granito, el edificio del Ayuntamiento, también construido con piedra de granito, amueblado lujosamente, con una biblioteca envidiable, la clínica, salón de juego para los jóvenes, con instrumentos de cuerda, etc., son las realizaciones en que se han concretado esos gastos. La iglesia se aproximó a los dos millones de pesetas. El Ayuntamiento, medio millón de pesetas. Hoy puesto en venta valdría varios millones. Al médico lo subvenciona el Ayuntamiento. Todos los vecinos tienen agua corriente y servicios. Felizmente terminaron las obras hace cinco años, con grifo gratuito a todos los vecinos y tuberías de desagüe. Los gastos ascendieron a cuatro millones de pesetas, sumando este presupuesto con el de la urbanización de las calles.

También dispone El Hornillo de una Casa Sindical, piscifactoría, matadero, cuyo presupuesto se elevó a 565.000 pesetas. Además, se han

invertido 1.050.000 pesetas en las siguientes obras: repetidor de televisión, escuela de párvulos, teléfono, ampliación del cementerio, dos puentes, abrevaderos en la sierra para el ganado, reformas en el cuartel y repoblación forestal.

El complejo escolar es de lo mejor del pueblo. Cinco maestros cuidan de la educación de la infancia. Para un pueblo de 800 habitantes, ¡ya está bien! Las escuelas disponen de calefacción, y un amplio y delicioso jardín es la alegría de los niños durante los espacios de recreo. Además, cuentan con una buena biblioteca infantil. Todo el material lo sufraga el Ayuntamiento.

La construcción del bloque San José: siete hermosos chalés, amplios y cómodos, prácticamente han sido un regalo del Municipio a los vecinos.

En un futuro próximo las carreteras serán asfaltadas a Arenas de San Pedro y El Arenal. Casi dos millones de pesetas se lleva la carretera. Además, urge ampliar los carriles forestales para el fácil transporte de los pinos. Como la afluencia de forasteros es cada día mayor, hay en proyecto una gran piscina fluvial, y se proyecta un teleférico a la sierra de Gredos, concretamente de El Hornillo a la Mira. El presupuesto está hecho: veinte millones de pesetas. Intervienen en el plan varios pueblos de la comarca: El Hornillo, Arenas de San Pedro, El Arenal, Guisando... (1).

## 2. BADAJOZ: *Fregenal, sus murallas y ermitas desaparecidas.*

Fregenal, la importante ciudad extremeña, fue fundada en el año 580 antes de Cristo. Con el nombre de Nertóbriga, y posteriormente de Concordia, estuvo integrada en la Lusitania. Fue sede episcopal. Estuvo en poder de los moros. Los templarios edificaron su castillo y murallas. La reedificación de dichas murallas, así como la cantidad de ermitas que rodeaban a Fregenal y que gozaron de popularidad en toda la comarca, son poco conocidas.

Siendo Fregenal la población más considerable de las vecinas y, por tanto, la que mejor podía hacer frente a las incursiones de los portugueses, y para su mejor defensa, se demolieron gran parte de las casas edificadas junto a sus murallas, remozando éstas y construyendo o reparando sus antiguas puertas. En la actualidad apenas hay vestigios de aquellas puertas.

La primera estaba de la parte de allá del matadero. Los más viejos quizá recuerden una portada de regular tamaño a la que sólo faltaba el arco superior. Otra puerta llamada Primera estaba conforme salimos del pueblo por la parte norte, cuya portada se destruyó del todo.

Al final de la calle Encinasola había otra puerta, conservada hasta hace poco tiempo. Era de las más hermosas. Fue destruida para aprovechar sus materiales. Todavía pueden verse sus firmes pilares. La última puerta conservada hasta hace muy poco es la de la Corchuela, ubicada en la misma plaza así conocida y frente al camino de la Higuera.

(1) De *Informaciones* (Madrid, 21 de septiembre de 1966).

Las ermitas que en otro tiempo rodeaban a Fregenal, eran diez. De casi ninguna se conservan ruinas.

Algunas fueron posadas para el peregrino, otras, pertenecieron a Ordenes religiosas o bien la piedad de algunas familias ordenó erigirlas en sus fincas conmemorando el favor de su santo protector. Las principales eran: San Antón, fundada por los religiosos de San Pedro de Alcántara. Sobrevivió hasta 1797 en que se mandó derribar. Se dice que fue parroquia con el nombre de San Antonio Abad.

Junto al arroyo de Valderrocines, en la parte oriental a la salida del pueblo estaba la ermita de los Mártires. Era de bastante capacidad. En ella se veneraba como Patrón principal a San Sebastián. Dicha iglesia, como San Antón, fue destruida para aprovechar sus materiales. Todavía el día de San Sebastián es costumbre en el pueblo celebrar una especie de romería. Patrono de Fregenal durante muchos años.

Camino de Bodonal estaba San Lázaro, igualmente derribada.

En la actualidad se llaman huertas de San Miguel a las que lindan con las ruinas del antiguo templo que llevó el nombre del Arcángel, monasterio de San Benito, en los que vivieron San Honorio y San Exuperancio, de quienes se refiere que con el agua de la fuente del monasterio curaban a los enfermos. Una inscripción sobre una peña cercana perpetúa la memoria de estos siervos de Dios.

De Nuestra Señora de Rociana se conserva su cruz de piedra, camino de Burguillos, y algunos restos de sus paredes.

La ermita de San Benito fue destruida hacia 1800. Tenía casa para el ermitaño y hospedería que acomodaba a cuantos menesterosos y peregrinos pedían cobijo. Y San Juan Bautista, a cortísima distancia del pueblo, también derribada.

San Fructuoso estaba en el lugar conocido por Valera, a corta distancia de la primitiva Nertóbriga, como podía leerse en las viejas paredes de las ruinas de dicha iglesia. En esta ermita se veneraba una imagen de la Santísima Virgen a la que los devotos allá por el siglo XVII se encomendaron para que les librara de la peste y otras calamidades; oídos por la Augusta Señora, empezaron a nombrarla por Virgen de la Salud y con este nombre se conserva su imagen en la parroquia de Santa Catalina.

Distante unos ocho kilómetros del pueblo, se encuentra el santuario de la Virgen de los Remedios, Patrona de Fregenal, uno de los más antiguos. En el cuerpo de la iglesia se encuentran, aparte del reciente dedicado a San Isidro, tres altares, estimables pinturas de gran tamaño y hermoso colorido que representan tres escenas de la vida de la Virgen. Al camarín, de forma circular, se asciende por una hermosa escalera de mármol, cuyo frente está ocupado por una artística vidriera. En el centro de aquél la imagen de la Virgen con el Niño en brazos; en los muros, medallones en medio relieve con momentos de la vida de la Señora y al fondo otra policromada vidriera.

Unida al santuario existen hospederías capaces de alojar gran número de personas. Una de sus salas está decorada con los retratos de

los hombres más ilustres nacidos en la villa. Muchos de ellos son pinturas de gran valor artístico (2).

### 3. BARCELONA: *Difícil vecindad.*

El Régimen especial del Municipio barcelonés, aprobado en mayo de 1960, tiene extraordinaria relevancia en lo que se refiere a la posible coordinación de unos servicios comunes, y que es, precisamente, en este aspecto de la cuestión que, hasta la fecha, no se ha podido dar un paso decisivo.

La promulgación del Reglamento de Organización y Administración pudo abrir ciertas esperanzas. La Comisión de Urbanismo y Servicios Comunes que se prevé en el capítulo VII de la propia Ley de Régimen especial, se constituyó en su día y, a pesar de la ilusión que algunos pusieron en aquella constitución, la verdad cruda es que todo sigue sin hacer. Dificultades innumerables y excesos de celo y temores de pérdidas de competencias y funciones han jugado su influencia. No es corriente que las grandes innovaciones se puedan llevar a la práctica sin dolor.

Las poblaciones que viven arracimadas en torno a Barcelona sufren un verdadero calvario. Los problemas que a diario se les plantean tienen la gravedad y envergadura de los que se plantean a la propia Barcelona, mientras que los recursos de que disponen son, en proporción, infinitamente más débiles. Basta con analizar los presupuestos de poblaciones como Hospitalet, Badalona, San Adrián, Santa Coloma, San Feliú, etcétera. No se comprende cómo con las reducidas cifras de las partidas de ingresos se pueda hacer frente a toda la problemática de unas aglomeraciones urbanas de difícil asimilación. Digo difícil asimilación, porque el lector habrá avizorado ya las características de tal población. Barcelona es una ciudad sugestiva por muchos conceptos. En las tierras de emigración se tiene a Barcelona en alto concepto. Tiene un clima apacible, es de carácter abierto y sobre todo tiene fama de que en ella las gentes disfrutan de salarios altos. Con esas recomendaciones, no es extraño que todos los años se vuelquen sobre Barcelona de cuarenta a cincuenta mil personas que aspiran a mejorar su nivel económico.

Pero lo que se olvida las más de las veces, es la indicación de que la ciudad ha agotado su término municipal. El área barcelonesa es muy reducida, de unos noventa kilómetros cuadrados aproximadamente. Muy inferior a Zaragoza, a Murcia y, ni que decir, a Madrid. La pequeñez de su término produce el fenómeno de convertir a Barcelona en zona de paso. Los andenes de sus estaciones son los receptáculos de la migración, pero los que llegan, al no hallar espacios libres, no tienen más solución que dirigirse a la periferia. La periferia barcelonesa son las

---

(2) MENDOZA CUÉLLAR, Mario: «Apuntes... sobre Fregenal», *Hoy* (Badajoz, 21 de septiembre de 1966).

poblaciones citadas que sufren las consecuencias de los desplazamientos de población a causa del proceso de industrialización (3).

#### 4. LA CORUÑA: *Valdoviño, complejo turístico*

Valdoviño ha sido actualidad por su importancia turística y veraniega, pero todavía cobrará mayor actualidad en el futuro debido al extraordinario plan de ordenación urbana que, merced a la iniciativa privada, va a empezar a ser realidad en un corto plazo.

Será el complejo turístico más importante del Norte de España.

El plan se denomina «Urbanización de Atios», y comprende una superficie de 104.000 metros cuadrados.

La zona de chalés ocupará la mayor parte de la urbanización en toda su zona central. Se ha dividido el terreno en cerca de cien parcelas, para la construcción en la misma de otros tantos chalés. Contará esta barriada con buenas calles que desembocarán en la de circunvalación y ésta a su vez en la general. Estos chalés no podrán tener una altura superior a seis metros y todos dispondrán de un jardincillo.

Para resguardar a esta urbanización de los vientos fuertes del Norte, en la zona inmediata al río de La Saíña se van a construir veinte edificios de cinco pisos que darán un total de cien apartamentos.

En la zona inmediata a la playa se construirán unas instalaciones en las que irá ubicada una zona comercial en la que no podrá haber más de un establecimiento del mismo tipo. A través de esta zona habrá unas escaleras que pondrán en comunicación la zona con el arenal y en la parte inmediata a éste de la zona comercial, se construirán casetas de baño en un frente de más de cien metros, con lo que se logrará un conjunto de cerca del centenar de casetas para los bañistas, necesidad muy perentoria en Valdoviño en la actualidad.

En la parte alta de la urbanización se construirá un complejo hotelero que constará de un hotel de primera categoría con gran capacidad de plazas. Además también se erigirán tres zonas de apartamentos circulares.

Detrás de la zona de apartamentos se construirá una piscina de 100 metros de longitud por 20 de anchura, así como una buena zona de baños.

Resumiendo, el complejo turístico de Valdoviño será el más importante del Norte de España (4).

#### 5. *Mugía y sus tradiciones.*

Mugía es un pueblecito situado en la costa baja de La Coruña. El casco de Mugía cuenta con mil trescientos habitantes, pero el Municipio

(3) MORETA, M.: «La difícil empresa de las ciudades vecinas a Barcelona», *Solidaridad Nacional* (Barcelona, 6 de octubre de 1966).

(4) PANCHETE: «Complejo turístico en Valdoviño», *La Noche* (Santiago de Compostela, 3 de octubre de 1966).

tiene siete mil quinientos. El presupuesto municipal apenas supera el millón de pesetas.

Es Galicia uno de los pueblos de España más conservadores de las antiguas tradiciones.

La romería de la Virgen de la Barca, que se celebra en Mugía, es una de las más famosas y concurridas de la región.

Cuenta la tradición que al venir Santiago a España para predicar el cristianismo, quiso empezar la cruzada en Finisterre, zona exaltadamente entregada a los cultos paganos. Le sorprendieron en el viaje espesas nieblas y después de largas y extenuantes jornadas se halló en las ásperas costas de Mugía.

Imploró la protección divina y acudió en su auxilio la Virgen, navegando en gran barca de piedra, pero tan ligera y dócil como si fuera hecha de finas tablas. Indicó el camino al Apóstol y desapareció de súbito, dejando la barca abandonada. Los bruscos embates de aquel mar fueron empujándola hacia lo alto del acantilado, y allí está hoy, deshecha en sus distintas piezas, como perenne advertimiento del poder del cielo.

Logró Santiago la conversión de toda la zona de Finisterre. Había tenido allí Roma gran poder hasta poco tiempo antes, y desde la cumbre del extenso cabo, última punta de la Tierra, el proconsul Junio Bruto mostró por primera vez a los legionarios la puesta del sol en el Atlántico: La grandiosidad que este espectáculo ofrece en tal sitio conmovió tanto a aquellos soldados que erigieron un altar consagrado al sol. El recuerdo de su existencia se le quiso hacer perdurar en la villa de Finisterre, donde la plaza central ostenta este magnífico nombre: Aaar Solis.

Más tarde, los cristianos quisieron, a su vez, conmemorar la aparición de la Virgen a Santiago. Y a la vera misma de las piedras que habían formado la divina barca levantaron un santuario, al que acuden desde entonces millares de romeros de todas las partes de Galicia, unos a pie; otros, de rodillas desde Mugía al santuario, distante más de un kilómetro.

Se comentan en la romería las maravillosas piedras de la barca en que navegó la Virgen: el timón, la vela y el casco, esparcidas sobre el acantilado a cortas distancias unas de otras. La más curiosa, por su posición sorprendente, casi inexplicable, es la que figura el casco. Se halla invertida con ligera convexidad. Su superficie será de unos catorce metros cuadrados y su grosor de quince a veinte centímetros en el borde, el cual está en toda su extensión algo separado del suelo. Colocadas encima varias personas, imprimen de babor a estribor un movimiento rítmico, y la gran piedra comienza a bambolearse, produciendo en su oquedad a cada golpe un sonido hondo e intenso. Al cesar el movimiento recobra el equilibrio. Se la llama la *pedra d'abalar*, y es creencia que únicamente *abala* cuando la Virgen lo permite.

La que representa la vela, *pedra dos cadrises*, apoyada en dos extremos, deja en el medio un pequeño puente. Por debajo de él pasan agazapadas las personas—casi siempre mujeres—que padecen de reuma en las caderas o en las piernas.

Tocar o besar la piedra del timón proporciona felicidad.

De los comentarios de los romeros parece desprenderse un ligero perfume panteísta. La *pedra dos cadrises* nos hace recordar un aspecto del culto a Diana, cuya protección en los alumbramientos era implorada con variados ritos.

La belleza del sitio es imponente. Colosales piedras que desde el negro fondo del mar trepan en espantosa huída, y en su angustioso afán se atropellan y sobrepone con horrorosos gestos; parda y hosca aridez de la alta cinta costeña, rota a trechos por oscuras simas que se sumergen y dejan entrever allá abajo fantásticas cavernas; ancho círculo de mar, y en el fondo, avanzando resuelto, el formidable y abrupto Cabo Villano, con su gran faro.

En la romería se oyen, durante los tres días que dura, las canciones más líricas de la musa gallega, dedicadas a la Virgen de la Barca. La copla que anima el baile de *pandeiro*; la *ruada*, siempre optimista; las notas bulliciosas de la gaita, las coplas de taimería; el violín de un ciego romancista; golpes de bombo; repiqueteos de tambor: ecos de *alalás*, de *foliadas*, de *muñeiras*; la saeta del *aturuxo*... todos los cantos gallegos tienen allí un prestigio lírico de rancio abolengo. Las armonías rítmicas de aquella lírica, suave, acariciadora, teñida levemente de dulce melancolía, adquiere en aquel ambiente su más puro sabor arcaico (5).

#### 6. LEÓN: *Jornadas de Estudios sobre problemas políticos, económicos y administrativos.*

La Jefatura Provincial del Movimiento ha convocado, dentro del Plan de Acción Política, unas «Jornadas de Estudios de problemas políticos, económicos y administrativos» dirigidos a medio centenar de Jefes locales y Alcaldes que en los últimos meses han tomado posesión de sus cargos. Los días 4 y 5 de octubre fueron los elegidos en intensivas tareas de mañana y tarde en el Colegio Menor «Europa» del Frente de Juventudes.

En la mejor idea de informar y formar en estas cuestiones a los nuevos cargos que irrumpen en la vida política y municipal de los pueblos, la Jefatura provincial se ha marcado hace ya algunos años esta trayectoria, que indudablemente, en la mayoría de los casos, ha dado ya sus frutos, como se ha demostrado en numerosas ocasiones los que por dichas Jornadas han pasado.

Al final de la convocatoria, la que en sucesivos meses será ampliada a las distintas cabeceras de los Partidos judiciales para que intervengan todos los Jefes locales del Movimiento, Alcaldes y otros mandos locales, se celebró la clausura de la misma por el Gobernador civil y Jefe provincial del Movimiento (6).

(5) TORNER, Eduardo M.: *A B C* (Madrid, 3 de enero de 1931).

(6) ARRIBAS, Luis: «León», *Arriba* (Madrid, 8 de octubre de 1966).

## 7. MADRID: *Nuevos aparcamientos.*

La capital de España contará con cinco nuevos aparcamientos subterráneos y dos mecánicos antes de año y medio. Los subterráneos se emplazarán en la plaza de España, plaza de Santa Ana, calle de Felipe II, calle de Montalbán y plaza del Rey.

Las condiciones que han de regir en la construcción de cada uno de ellos son las siguientes:

*Plaza de España:* El plazo de ejecución de obras del aparcamiento de la plaza de España será de catorce meses. El plazo de concesión será de treinta y nueve años a partir de la fecha de recepción de las obras, y el canon anual que cobrará el Ayuntamiento será de 100.000 pesetas al año, con una bonificación del 40 por 100 el primer año, del 30 por 100 el segundo y del 15 por 100 el tercero.

El aspecto exterior del jardín de la plaza, para el que habrá que disponer de 1,30 metros de tierra encima de la estructura, se realizará de acuerdo con las normas que establezca la Jefatura de Parques y Jardines del Ayuntamiento.

*Plaza de Santa Ana:* El plazo de concesión es de cuarenta y cinco años y el de ejecución de obras de un año.

El canon a satisfacer al Ayuntamiento será de 309.600 pesetas anuales, y en la parte externa del jardín de la plaza regirán iguales condiciones que para el anterior de la plaza de España, así como la superficie que habrá de ser utilizada como caseta de transformación.

*Calle de Felipe II:* Las obras tendrán una duración de dieciséis meses y la concesión es valedera para treinta y nueve años.

El canon anual que cobrará el Ayuntamiento a la empresa concesionaria será de 50.000 pesetas, con una bonificación del 40 por 100 el primer año, del 30 por 100 en el segundo y del 15 por 100 en el tercero.

*Calle de Montalbán:* El plazo de ejecución será de dieciséis meses. La concesión será de treinta y nueve años.

El canon que habrá de percibir el Ayuntamiento será igual que el señalado al de la calle de Felipe II.

*Plaza del Rey:* Este aparcamiento habrá de construirse en el plazo de un año. Las tarifas serán de 10 pesetas la primera hora y cinco por cada hora adicional, con un máximo de 75 pesetas por día. La concesión es por cuarenta y cinco años y habrá de satisfacer al Ayuntamiento un canon de 431.430 pesetas al año.

Finalmente, el aspecto externo de la plaza se realizará de acuerdo con las normas de la Jefatura de Parques y Jardines del Ayuntamiento (7).

## 8. MURCIA: *Molina de Segura y su importancia industrial.*

En el año 1950 la industria molinense estaba compuesta de unas cincuenta unidades. En casi la totalidad, el número de obreros no exce-

(7) De *Informaciones* (Madrid, 7 de octubre de 1966).

día de cinco, y en más de un caso eran los dueños los propios obreros. Los medios con que se contaba eran anticuados y la industria en general carecía de potencial, tanto técnico como económico.

De una población activa que superaba las 4.000 personas, sólo se dedicaban a la industria unas 1.500, y esto sólo en temporadas, quedando el trabajo anulado en fábricas durante el resto del tiempo, en el cual se dedicaba toda la atención a las faenas agrícolas, por lo cual el elemento humano llamado industrial desconocía en la práctica cualquier procedimiento que se pudiese admitir como industrial.

Tal estado no se prolongaría mucho, puesto que el aletargamiento sufrido durante bastante tiempo despertaría a partir del año 1950, hasta dar lugar a la industria actual, cuyo auge todavía no ha encontrado límite. En el corto espacio de tiempo que media entre 1950-1966, se ha triplicado la industria en cuanto a número.

Además, una de las actuales industrias supera en mucho la importancia de todas las anteriores juntas, tanto por su capacidad de producción como por la calidad de los artículos producidos, que en el mercado nacional e internacional han alcanzado gran prestigio.

Esta floreciente industria sigue creando anualmente unos 500 nuevos puestos de trabajo.

Ha sido la industria conservera la que ha encontrado mayor arraigo, pero no hay que olvidar las complementarias de ésta, las cuales la siguen paralelamente, como asimismo otras tan distintas como las de la construcción, transformación de maderas, etc., alojando en la actualidad más de un 70 por 100 de la población activa que en algunas épocas llega cerca de las doce mil personas.

Que se ha operado el cambio no cabe duda. El elemento que ha sido capaz de producirlo: el hombre, los hombres de Molina, cada uno en el lugar que le ha correspondido.

De los actuales directores de empresa, todos, o casi todos, partieron de cero, y prácticamente no han recibido ayudas exteriores.

Han precisado de unos auxiliares, unos hombres que han permanecido en el anonimato, mas hay que decir que estos trabajadores, hombres arrancados del surco de sus vidas agrícolas, se encuentran hoy efectuando trabajos que requieren, en la mayoría de los casos, una formación técnica y una preparación que ellos no han tenido y que han suplido con grandes virtudes y sacrificios.

En la actualidad viven en Molina más de 2.500 personas de fuera, entre las cuales se encuentran más de 500 que son de Provincias distintas.

El pueblo se ha convertido en una zona inmigratoria de primera magnitud, en la que casi se desconoce el paro obrero.

Como consecuencia de esta transformación, se va operando un cambio en el terreno social. Prueba evidente de ello son las realizaciones llevadas a cabo en el terreno cultural, tales como biblioteca municipal, sección delegada del Instituto «Alfonso X el Sabio», un gran número de escuelas de enseñanza primaria y los molinenses dedicados al estudio.

El nivel de vida sube constantemente.

Merece mención el problema de la vivienda, pues por la gran can-

tividad de inmigración, a pesar de haberse edificado un número de viviendas igual al que había anteriormente, son éstas insuficientes, sobre todo en los meses comprendidos entre mayo y noviembre, durante los cuales el censo de población se ve incrementado en unas 4.000 personas (8).

### 9. SEGOVIA: *Hacia la industrialización.*

El Consejo Provincial de Empresarios de la Provincia ha editado un estudio sobre las posibilidades y necesidad de la declaración de Segovia como polígono de descongestión industrial de Madrid. Recogemos a continuación el propósito del mismo, en el que se resumen claramente las aspiraciones del Consejo de Empresarios.

El Consejo Provincial de Empresarios de Segovia considera que para mejorar el nivel de vida de la Provincia es preciso llegar a su industrialización, hoy sumamente escasa, mientras que en otro tiempo, hasta mediados del siglo pasado, fue tan grande que la ciudad de Segovia era uno de los más importantes núcleos industriales del país.

Esta decadencia industrial fue debida a ciertas prácticas de importación de productos extranjeros y, con carácter de factor doble—directamente y como consecuencia de la iniciada decadencia—, la proximidad a Madrid: evasión de hombres, ideas y capitales.

Como consecuencia de esas causas, la Provincia de Segovia tiene una reducida población, menor de 200.000 habitantes, contando su capital unos 35.000. No obstante estas exiguas cifras, la emigración definitiva a otras Provincias y la temporal al extranjero son sumamente altas, lo que requiere un tratamiento rápido de este grave problema de la marcha de hombres y mujeres jóvenes antes de que sea de difícil solución. Esta migración y despoblación son debidas a la carencia de industria (Segovia es la cuarenta y siete de España por orden decreciente), a la falta de regadíos y por haberse roturado en el siglo pasado muchas tierras, que sólo eran aptas para bosques, cuando se extinguió la industria y la ganadería se redujo a un cuarto como consecuencia inmediata de la desaparición de la industria de tejidos y gran reducción de la de curtido.

La ciudad de Segovia dista 89 kilómetros de Madrid, de ellos, 41 por la mejor carretera del país, sin existir en tal trayecto ningún puerto de montaña, gracias a la construcción del túnel de Guadarrama, obra que se debe en proporción muy importante al esfuerzo de la Provincia de Segovia. Por otra parte, la desordenada concentración industrial y urbana de Madrid constituye un importante problema.

El Gobierno, muy acertadamente, creó en diciembre de 1958 la Comisión Interministerial para la Descongestión de Madrid, pero su labor no fue completa, excluyendo además a Segovia. Más tarde el Plan de Desarrollo Económico y Social no ha considerado tampoco las circunstancias de la Provincia, que ciertamente pueden ser mal enjuiciadas a través de ciertos datos económicos y estadísticos, por sencillas pero

---

(8) PALAZÓN VIDAL, M.: «Milagro económico-social en Molina de Segura», *Línea* (Murcia, 16 de septiembre de 1966).

importantes causas: que gran parte de la riqueza de la Provincia está en poder directo del Estado y de Municipios y Comunidades; que muchas de las tierras de Segovia son propiedad de gentes que viven en otras Provincias, e incluso la un tanto paradójica de que relativamente presenta una cifra considerable de ahorro popular, consecuencia de la falta de industria (no se conoce ni siquiera la existencia de acciones y obligaciones por la mayoría de las gentes, al revés que en las Provincias industrializadas) y a unas condiciones de vida tradicionalmente humildes y austeras en demasía.

El Consejo Provincial de Empresarios quiere que esta situación se remedie, y para ello solicita que se establezca en la ciudad un polígono de descongestión industrial de Madrid, con los beneficios que el Plan de Desarrollo concede a los establecidos en otras cinco ciudades, para cuya instalación Segovia tiene excelentes y excepcionales condiciones. Este desarrollo industrial de la ciudad se considera preciso y previo para que pueda tenerlo el resto de la Provincia de una manera sólida y progresiva, desarrollo que por otra parte no deberá romper el maravilloso ambiente de paz y tranquilidad que las caracteriza.

Segovia quiere volver a ser una Provincia industrial, de cuyo poderío son vestigios el acueducto, la mayor parte de sus obras históricas y sus famosos «hornos de asar». La ciudad y la Provincia ni pueden ni quieren vivir de los vestigios pétreos de su esplendoroso pasado industrial, por artísticos que aquéllos sean y pese al cariño que pone en su conservación.

En el año 1897, un ilustre cronista de la ciudad, don Carlos de Lecea y García, hablando sobre la antigua industria segoviana decía: «Genio industrial no falta a los hijos de Segovia; materiales que explotar, tampoco. Suplan el trabajo patriótico, la abnegación, la buena armonía y la inteligencia, lo que falte a la voluntad abatida por el desengaño, y así por ese camino, con constancia y con diligente empeño, llegará a recobrar Segovia el nombre de industriosa que en otros tiempos gozara por todo el mundo».

Pero en aquel momento, y tiempo después, siguieron actuando las causas de aquella decadencia, de modo que la frase sólo pudo quedar en una bella intención.

Es actualmente, en que España resurge en todos los aspectos, cuando la expresión tiene toda su fuerza. Pero ahora las Provincias y las ciudades que lo necesitan, además de esas condiciones referidas por el cronista de la ciudad—imprescindibles en todo empeño de resurgir—, gozan de unas excelentes ayudas del Gobierno a través del Plan de Desarrollo Económico y Social, de las que Segovia no puede estar excluida y, en consecuencia, solicita el que se le concedan los beneficios de polígonos de descongestión industrial de Madrid para los términos municipales de Segovia y Hontoria, con polígonos industriales en construcción y proyecto respectivamente, lo mismo que para aquellos otros que resulten interesantes en el futuro, como parte importante del apoyo oficial que la Provincia precisa para su necesaria industrialización (9).

(9) De *Informaciones* (Madrid, 6 de octubre de 1966).

#### 10. VALENCIA: *Reforma de la fachada de la Casa-Ayuntamiento.*

Han comenzado las obras de reforma de la fachada de la Casa-Ayuntamiento, para construir el balcón central. Las obras, adjudicadas en subasta el pasado 1 de abril, han comenzado en el lugar indicado, pero la empresa constructora lleva algún tiempo preparando la piedra que ha de ser colocada. El proyecto es del mismo arquitecto que construyó el Ayuntamiento, don Paco Mora (q. e. p. d.), realizado en 1958, y con unas modificaciones introducidas por el que fue hasta hace poco arquitecto mayor del Ayuntamiento, señor Testor. Ya está, pues, en marcha la solución de ese «bache» a la noble fachada, pero había que solucionar en el proyecto algunos aspectos que la dificultaban, así como el acrecentamiento de la altura, las particulares características del clásico palacete. Por poco más de tres millones de pesetas la Casa de la ciudad tendrá su correspondiente balcón a la calle, mejor dicho, a la plaza. Siempre será mejor, más artístico, más económico y más práctico, a la larga y a la corta, que montar y desmontar el provisional voladizo (10).

#### 11. VALLADOLID: *Soncillo, nueva Casa-Ayuntamiento.*

Soncillo, con quinientos nueve habitantes, perteneciente al Municipio del Valle de Valdebezana, contará en fecha breve con un nuevo Ayuntamiento al reformarse la actual Casa Consistorial. Reforma que se presupuesta en la cantidad de 499.999,55 pesetas.

El actual edificio destinado a Casa-Ayuntamiento se encuentra en deficientes condiciones. Será un buen ejemplo el nuevo edificio administrativo del Valle de Valdebezana. Constará de planta baja formando dos crujeas longitudinales. La planta principal es donde irán las dependencias municipales y por último se remata con una torreta para un reloj y campanil.

En la planta baja funcionarán también los servicios de Correos y Teléfonos, si bien continuará en igual forma todo el vano del soportal en la fachada principal. Se efectuarán modificaciones en la planta principal, que es ampliada considerablemente, situándose en el ala izquierda de esta planta el Juzgado de Paz y la Delegación Sindical. Igualmente se harán modificaciones en la torre de coronación, ya que es una de las partes más defectuosas del inmueble en la actualidad.

La obra, indudablemente concebida con los más modernos medios de que se dispone, es garantía ya de que la reforma será un total acierto en todos los aspectos. Baste decir que solamente en el capítulo de albañilería se han presupuestado 107.838,70 pesetas; en pavimento y frisos, 73.324,71 pesetas, y en carpintería, 89.781,50 pesetas. El plazo de ejecución de las obras parece ser que se ha fijado en un tiempo no superior a los siete meses (11).

(10) CHANZA: «El balcón», *Levante* (Valencia, 28 de septiembre de 1966).

(11) De *La Voz de Castilla* (Valladolid, 5 de octubre de 1966).

## 12. VIZCAYA: *Se reclama la vuelta al régimen foral.*

En Orduña un grupo de vecinos se dirigió a la Corporación municipal para pedirle que eleve a la Diputación el deseo del pueblo de pedir al Gobierno la anulación del preámbulo y el Decreto-ley de 1937, por el que se suprimió el concierto económico a Guipúzcoa y a Vizcaya.

Anteriormente el Ayuntamiento de Tolosa había elevado al Gobierno idéntica solicitud, apoyado por la Diputación de Guipúzcoa y por la Foral de Navarra (12).

Cuando el «abrazo de Vergara», el general Espartero prometió solemnemente, en nombre de la Reina, respetar los fueros vascos. Al finalizar la segunda guerra carlista, Cánovas transformó el sistema foral en un régimen de concierto económico. Ahora, con motivo de las citadas solicitudes, la problemática ha vuelto a tomar vigencia.

En el régimen de conciertos económicos se recogió el máximo de autonomía que para el siglo XIX podía tener una colectividad local, autorizando la autonomía administrativa de ciertos servicios y suprimiendo otros, como la existencia de Aduanas en el contorno del señorío de Vizcaya. Apenas comienza a funcionar ese régimen de conciertos se pone de manifiesto su oportunidad, pues el talento administrativo del vasco encuentra su camino a través de la responsabilidad y lleva a las Provincias a un alto grado de prosperidad merced al trabajo de las Diputaciones forales.

Escuelas, carreteras, fomento municipal, etc., se caracterizaron por su rápido crecimiento, compatible con la honestidad no sólo de la Administración foral, sino del propio contribuyente. Se han hechos largos razonamientos sobre la conveniencia de volver a implantar, en la correspondiente versión contemporánea, esos fueros y conciertos.

Calvo Sotelo escribió en el prólogo del *Anuario de la Vida Local* del año 1925: «Queden en este Anuario los estudios presupuestarios de las cuatro Provincias de régimen concertado para satisfacción de curiosos y estímulos de hombres de Estado, porque es indudable que el régimen económico administrativo desenvuelto en aquellas Provincias ofrecen ancho campo a los políticos y a los tratadistas, presentándose las más de las veces como modelo digno de imitación ante propios y extraños» (13).

Se espera con viva expectación la actitud del Gobierno ante este asunto de la anulación del Decreto. En la totalidad de las respuestas que se hacen se incluye la idea de descentralizar la Administración española y dar los fueros a todas las Regiones, de acuerdo con la doctrina tradicional.

---

(12) ASTIZ, Miguel A.: «Petición formal de Orduña», *El Alcázar* (Madrid, 21 de junio de 1966).

(13) VILAR, Sergio: «La actualidad de la historia del País Vasco», *La Vanguardia* (Barcelona, 6 de octubre de 1966).

13. *Bilbao: Protección a las «siete calles».*

La «siete calles» constituyen el núcleo primitivo y el solar de lo que después sería el Gran Bilbao. Representan las «siete calles» el gran espíritu de Bilbao en los siglos XVI al XIX. Este conjunto urbano se mantiene intacto hasta el momento sin haber sido afectado por la especulación del suelo. Por eso ahora se trata de conseguir para las «siete calles» la declaración de monumento nacional, y su Alcalde desea apresurarse, antes de que estas calles maravillosas de sugestión y de historia puedan ser víctima del tremendo mal de nuestro tiempo, que acaba con lo más noble y lleno de autenticidad de nuestras ciudades.

De este núcleo urbano se daría un salto sobre la ría para crear lo que hoy es más del 90 por 100 de su población.

La mayor parte de las ciudades españolas han visto sus barrios más típicos invadidos por el cemento de las nuevas construcciones, contemplando cómo desaparecía lo que constituía lo más entrañable y característico. Bilbao no quiere que suceda otro tanto con lo que representa su historia y su pretérito esplendoroso.

Para dar una idea de lo que son estas «siete calles», vamos a hacer un breve recorrido por lo más característico de ellas.

La de la Ronda fue la que recorría los reductos de fuera.

Somera era una de las más prestigiosas y llenas de solera de las «siete calles». Era la más próxima a la murallas. Se hallaban también las de Tellaache y Zornoza. En ella se asentaban gran número de albergues, almacenes y talleres diversos. Hoy Somera constituye el paraíso de los *gourmets*, con buenos restaurantes y tabernas.

Artecalle, que quiere decir la calle de enmedio, indica su situación entre las de Somera y Tendería. En algún tiempo se llamó también de Francos, porque a ella acudían gran número de mercaderes franceses. Actualmente existe un gran comercio, principalmente de lencería.

La calle de Tendería, estrecha y sombría, con aire arcaico, tiene un marcado carácter mercantil y financiero.

Belosticalle fue la calle de las pescaderías por antonomasia. En el atracadero de la vecina Barrencalle llegaban los barcos cargados con pescado originariamente. Actualmente conserva un carácter mercantil, con numerosos comercios, especialmente almacenes de confección y zapatería. Desde ella pueden contemplarse las arcadas góticas del templo santiagués.

En Carnicería Vieja estuvo enclavada la carnicería mayor, próxima al matadero, donde los bilbaínos iban a comprar la carne. Sin embargo, había otros muchos establecimientos mercantiles y talleres artesanos, donde se hacían muebles, especialmente sillas, además de numerosas quincallerías. También había barberos y esquiladores. Actualmente la calle tiene un ambiente apacible y recogido.

Barrencalle fue en cierto modo el núcleo primitivo de la villa. En ella se registró una gran actividad industrial. Al contrario que en las demás, no se halla en ella vestigio alguno de torre o residencia sun-

tuosa. Era una calle de mucho tráfico, donde circulaban gentes trabajadoras. Actualmente tiene numerosas tabernas y constituye uno de los lugares más acogedores.

En cuanto a Barrencalle Barrena, la última de las «siete», fue el eje de la circulación de la primitiva urbe. En ella hubo dos torres de mucho rango y linaje: las de Arbolecha y Pero Novia. Fue una calle elegante. Hoy da albergue a un comercio tranquilo y a una serie de tabernas.

Esas «siete calles» son la expresión del espíritu y la historia del Gran Bilbao. Bien merecen ser conservadas como la página más honrosa de la historia bilbaína (14).

#### 14. ZARAGOZA: *Epila, dos mil quinientas personas viven en cuevas.*

Epila dista cuarenta kilómetros de Zaragoza. Posee mil trescientas hectáreas de buenos regadíos y una potente industria azucarera, en cuya sección de refinado se emplean más de quinientas mujeres durante los ocho meses de campaña.

La mitad de los habitantes de Epila viven en cuevas. Epila tiene cinco mil habitantes. Las cuevas de Epila están horadadas en roca viva, en los montes que rodean a la ciudad. Las cuevas son visibles desde la línea férrea Madrid-Barcelona.

Todas esas viviendas han sido construidas a punta de pico, sacándole a la roca las distintas habitaciones y compartimientos. Los techos, por lo general, son bajos; pero a veces se dispone de tres, cuatro y hasta cinco habitaciones. Las paredes de las cuevas están pintadas; en ellas reina absoluta limpieza y pulcritud. Algunas disponen de ventilación; otras, no. Las fachadas que dan a las calles—auténticas calles de cuevas—están encaladas. El interior casi siempre resulta sorprendente. Hay luz en la totalidad de estas viviendas, y en algunas, incluso agua corriente y televisión. Además, los habitantes de estas cuevas disfrutaban de una temperatura ideal: frío en verano y calor en invierno.

Los vecinos habitantes de las cuevas, hasta ahora, no habían pagado contribución, porque el líquido imponible de sus viviendas no llegaba al mínimo establecido de doscientas pesetas. Estaban exentos. Ahora, en cambio, con arreglo a la Ley 41 de 1964, del Ministerio de Hacienda, el Ayuntamiento está procediendo a medir las cuevas, y existe el alarmante rumor de que el líquido imponible será elevado en un trescientos por ciento, con lo que habrá que pagar, en lo sucesivo, contribución urbana.

El problema afecta a todas las localidades de la ribera del río Jalón, que es la ruta de las cuevas en Aragón, pero en ninguna población se da el elevado porcentaje de Epila.

Las cuevas de Epila existen desde tiempo inmemorial. Son viviendas primitivas, aunque en la actualidad hayan llegado hasta ellas los medios modernos.

---

(14) De *Informaciones* (Madrid, 20 de agosto de 1966).

Las setecientas familias que habitan las cuevas de Epila, aunque quieren bajar al llano carecen de medios económicos para levantar otras viviendas por su cuenta.

En Epila están preocupados por las cuevas. Significan una pequeña afrenta para la localidad, por cuanto habitan allí la mitad de los vecinos.

El Ayuntamiento ha acometido la construcción de ciento ochenta y cinco viviendas protegidas que han sido adjudicadas a los vecinos procedentes de las cuevas, los cuales pagarán 300 pesetas mensuales en concepto de amortización.

El Ayuntamiento, al carecer de medios para resolver el problema por su cuenta, ha recabado ayuda de los organismos superiores y tiene proyectado, incluso, llevar a cabo una plantación de pinos en los lugares actualmente ocupados por las setecientas cincuenta y cinco cuevas (15).

Este problema de vida troglodítica no es nuevo en España, viene de siglos y afecta a parte considerable de la población española. En muchos lugares se trata de vecinos arraigados, que no han tenido posibilidades de promocionarse para ocupar otros estratos sociales más cómodos.

El caso de Epila afortunadamente es superior al nivel medio de esta población subterránea. Sus mil quinientas hectáreas de regadío y la fábrica azucarera permiten la confianza y la seguridad de los salarios. De ahí su arraigo y la falta de emigración.

Por esta imperiosa razón, el problema local es menos grave que en otras poblaciones donde se presenta con signo totalmente opuesto y hay que crear industrias para fijar al hombre en su medio y en su ambiente.

Se trata de una versión realista, que no debe ni puede sorprender a las autoridades competentes. Es algo interministerial, de encaje, acaso de pensar en una relación que armonice las necesidades según sus peculiares características. Sobre todo del conocimiento de datos precisos. De una estadística que impida aplicar la misma norma a distintos planteamientos (16).

## b) Extranjero:

### E U R O P A

#### I. ALEMANIA.

##### 1. *Los transportes públicos en las grandes ciudades europeas.*

En Hamburgo. El tráfico rodado alcanza en la ciudad hanseática de Hamburgo 1,8 millones de habitantes, aproximadamente. Se caracteriza por el lujo de redes de comunicación y la fabricación de toda clase de medios de transporte. El incremento del vehículo individual ha influido pode-

(15) De *El Adelantado de Segovia* (Segovia, 15 de septiembre de 1966).

(16) De *Noticiero Universal* (Barcelona, 14 de septiembre de 1966).

rosamente para que esta gran urbe, con sus magníficas perspectivas políticas y económicas, sea el lugar del que todos se nutren. A esta circunstancia se debe la profusión de enlaces y redes subterráneas a las que desde 1962 se ha ido liberando de su primitivo estado fragmentario y que han servido de punto de arranque para ordenar y fabricar toda suerte de transportes públicos: tranvías, ómnibus, etc. La Sociedad Anónima *Verkehrsmitteln der Hamburger Hochbahn*, el puntal más importante de los transportes hamburgueses, ha construido vías férreas de 134,6 kilómetros de longitud, redes de ómnibus de 466,1 kilómetros, vías subterráneas de 77,9 kilómetros y, por último, una ruta fluvial de 11,6 kilómetros. En números anteriores ya hemos dado cuenta de las gigantescas redes de comunicación que se extienden por Hamburgo, no nos detenemos ahora en enumerarlas de nuevo. Merece destacarse que todas las empresas de transportes entrarán a formar parte de una liga denominada *Hambueger Verkehrs-Verbundes*, sobre la que mucho será hablado y escrito.

## 2. *Discusión sobre la adaptación de las vías férreas españolas a las europeas.*

En España. Las vías férreas de la Península Ibérica no difieren esencialmente de las de los demás países europeos. Las diferencias que existieron se han ido corrigiendo (el caso, por ejemplo, del ferrocarril «Great Western Railway» y «Grossherzoglich Badische Eisenbahn»). Las vías españolas siguen manteniendo su ancho tradicional que, naturalmente, no corresponde al del resto de Europa. Esto crea a la exportación de España y Portugal grandes dificultades, que ni aun la Transfesa ha podido resolver satisfactoriamente. Se comprende que las controversias sobre la adaptación de nuestras líneas al sistema general de vías se exija cada vez con mayor apremio. El Ingeniero español Ricardo Zamacois ha hablado hace poco sobre el tema en un artículo publicado en el diario francés *Transmodia*. Decía: «Para que España se una a Europa es preciso que aquélla modifique el ancho de sus vías». Su artículo es digno de atención. Parte de un destino histórico, trata de las razones militares y técnicas y explica los motivos que determinaron en aquel entonces el ancho «especial» de nuestras vías. Entra de lleno en el problema con objeciones técnicas y acepta pequeñas soluciones, aunque aboga con insistencia por la vía de ancho internacional en nuestro país.

Está también en estudio la simplificación y perfeccionamiento del sistema de cambio de trenes de mercancías en la frontera hispano-francesa.

En cuanto a la electrificación de los ferrocarriles españoles, los progresos van en aumento. En 1966 se electrificaron los que conducen de Madrid a Oviedo-Santander, pasando por Valladolid, y los que van de Venta de Baños-León y Venta de Baños-Quintanilla. En este mismo año se sigue con la electrificación del trayecto Madrid-Medina del Campo-Venta de Baños, y en 1967 se electrificarán los de Avila-Medina del Campo. Más adelante se quieren introducir trenes eléctricos en una longitud de 174 kiló-

metros, que sería la línea principal Venta de Baños-Miranda de Ebro-San Sebastián (1).

### 3. *Toda Baviera tiene que pagar los vidrios rotos.*

Un Diputado de la República Federal Alemana, con motivo de los grandes planes de desarrollo que se quieren llevar a cabo en la capital bávara, se ha expresado en los siguientes términos:

«Se me pregunta por qué desaprubo los actuales proyectos urbanísticos de Munich, y respondo: que los progresos técnicos son una amenaza constante para los bosques situados al sur de la ciudad. Empresas e industrias quieren poner su planta en los lugares de recuperación y de recreo, como ha sucedido ya en Isartal. En los paisajes más bellos de la Alta Baviera ya están planeadas, como inversión, aldeas artificiales para pasar los fines de semana y las vacaciones, al estilo de las que se han construido en la comarca del Moor. Bloques de viviendas y de casas altísimas se extienden por doquier, aunque no vayan ni poco ni mucho con la Naturaleza. ¡Cuando se nos había prometido que esta campaña permanecería intacta!

Como Munich tiene gran poder político, quiere obtener a toda costa la toma de aguas de Luisachtal, monstruoso proyecto cuyos efectos sobre la economía forestal y agraria, sobre el abastecimiento de aquéllas y sobre el movimiento de forasteros, no pueden preverse por ahora. Junto a este cuadro, la capital no podrá dar abasto a los problemas del tráfico y servicios de limpiezas. A pesar de la cifra récord alcanzada en la construcción de viviendas, éstas seguirán siendo escasas. Según datos, la población de Munich hasta 1975 aumentará en más de un tercio.

Censuro la política de desarrollo por los medios que se ponen para realizarla. Entre otras cosas, porque el desarrollo ha sido provocado y permitido en unos tiempos en que Munich contaba con 25.000 puestos de trabajo vacantes y que sólo debían cubrirse con mano de obra extranjera o procedente de empresas del exterior.

En los últimos años, más de 600 agentes comerciales, corredores de comercio, etc., fueron atraídos por el «canijo»—valga la paradoja—desarrollo de Munich, lo que ha ocasionado grandes perjuicios. Los valiosos terrenos bávaros eran ofrecidos a compradores extranjeros con sugestivos anuncios y carteles.

Quien no haga nada contra este inquietante superdesarrollo o se inhiba pensando que nada puede hacerse por contenerlo y controlarlo, arriesga el bienestar de toda la población y es responsable de que nuestros bosques y paisajes se vean afeados con la plaga de *bungalows* y villas para nuevos ricos.

Verdaderamente que toda Baviera paga los vidrios rotos del centralismo de Munich» (2).

(1) De *Europa Verkehr* (Darmstadt, núm. 2, 1966).

(2) De *Deutsche Tagespost* (Würzburg, 3 de agosto de 1966).

## II. BÉLGICA.

*Bruselas: ¿Un estatuto para la ciudad?*

Ante el fenómeno irreversible del crecimiento de la gran ciudad, la Administración local ha encontrado estrechos los cauces legales, económicos y técnicos de su actuación. El problema de Bruselas es el mismo que han tenido que considerar Amberes, Lieja, Gante o Charleroi. Es preciso «adaptar la autonomía municipal a las necesidades de la vida moderna», teniendo en cuenta que su capitalidad le impone cargas y deberes que deben ser añadidos a los que implica su deseo lógico de comodidad y de expansión «normal y legítima». Es preciso atender las necesidades del transporte, circulación, de coordinación de las diversas policías, establecimientos hospitalarios, recogida y tratamiento de basuras, alumbrado viario, etc., pero de manera realmente eficaz y a la altura de una gran ciudad que es además, ya ha sido dicho, capital de Bélgica.

Los Poderes locales se enfrentan con una creciente variedad de problemas y suelen ver cercenados sus medios de acción y limitadas sus facultades. Y no se trata de retirar a los Burgomaestres actuales sus facultades policiales (represivas y preventivas), sino de coordinarlas y fijarlas. Se impone la revisión de los órganos actuales (Conferencia de Burgomaestres, Administración intermunicipal, Poderes provinciales—que no deben asumir una función de simple tutela, sino también de gestión—), y en una palabra, delimitar la «Región de Bruselas» y establecer un «Poder coordinador»: el Consejo metropolitano o «Consejo Regional» por encima de las diferencias lingüísticas e históricas de flamencos y valones (3).

## III. FRANCIA.

*Ha sido creada la Prefectura de la Región parisina.*

La reforma administrativa de 1964 continúa plasmándose en realidades. El Consejo de Ministros decretó en los últimos días de julio la creación del puesto de «Prefecto de la Región parisina». Esta medida entronca con la Ley de 10 de julio último, también, que creaba nuevos Departamentos en la Región para que el 1 de enero de 1968 los dos actuales del Sena y del Seine-et-Oise queden sustituidos por los cinco previstos.

El Prefecto de la Región parisina estará asistido por dos Secretarios generales, ambos pertenecientes al Cuerpo prefectoral, y su creación supone la desaparición de la Prefectura del Sena, si bien será creado un nuevo puesto: Prefecto de París. Según la Ley citada de 10 de julio, este cargo va unido a otras medidas: desaparición de los actuales Consejeros municipales, creación de un Consejo de París compuesto por 82 miembros y dotación de un Estatuto especial para la ciudad (4).

(3) De *La Libre Belgique* (Bruselas, 21 y 22 de septiembre de 1966).

(4) De *Le Monde* (París, 29 de julio de 1966).

## IV. ITALIA.

*Italia construye su ciudad del mañana.*

La ciudad ejerce siempre una poderosa fuerza de atracción sobre el hombre. Ha sido y es la esperanza, el refugio y el teatro de su destino humano. Es en la ciudad donde se incuban las guerras, donde se padecen los asedios, expolios y destrucciones hasta no dejar de ellas piedra sobre piedra. Es en su ámbito también donde la cultura y la riqueza se desarrollan, proyectando su esplendor. El país comprendido entre las dos corrientes del Eúfrates fue probablemente la cuna de la primera ciudad. El antiquísimo puerto de Ur, en la confluencia del Tigris y el Eúfrates, era ya un lugar residencial. Luego sucumbió bajo el Diluvio Universal, como nos relata la Biblia, unos cuatro milenios a. de J. C. Su época más floreciente la vivió dos mil años a. de J. C., y según cálculos, el número de sus habitantes oscilaba entre los 30.000 y los 100.000. Cuando el Eúfrates cambió su curso, su destino lo fue también. Hoy es un erial en cuyo centro yace la aldeíta de Manguijar. Hallazgos e investigaciones de los arqueólogos han demostrado que existió una de las ciudades más ricas y florecientes de aquellos tiempos. A lo largo de la Historia, las civilizaciones vienen y van. El auge de las culturas estaba ligado al nombre de las ciudades: Babilonia, Atenas, Bizancio, Florencia... Un dilatado arco se extiende desde aquella bíblica Ur hasta las actuales urbes de atrevidos complejos arquitectónicos surgidos en los últimos tiempos por todos los continentes que, traspasando sus fronteras, se ensanchan hasta invadir o anular el campo. En Ur, la vida y la muerte estaban al servicio del dios Luna, cuyo templo, colocado en lo más alto de la pirámide escalonada, era el santuario inviolable del pueblo. En las ciudades del siglo xx es la técnica la que determina y rige la vida de sus habitantes. La marea constante de oscilantes masas que acceden a los centros de trabajo y de producción impone este ritmo, que se presenta amenazador. El exceso de población y de medios de transporte, la escasez de vivienda y los problemas del tráfico son la pesadilla de los urbanistas de hoy, pesadilla que ni las ciudades satélites han logrado disipar.

Entre Milán y Bérgamo, en el recinto de cinco Municipios rurales, el Arquitecto romano Renzo Zingone construye su ciudad. Se llamará Zingonia, derivado del de su creador. Es el producto de maduras reflexiones. Se pretende la separación de zonas industriales y de trabajo de las residenciales. Tendrá espacios verdes, centros culturales, deportivos y de recreo. Se dice que como sede residencial e industrial es la más grande y más moderna, capaz de albergar unos 60.000 habitantes. Se presentan optimistas probabilidades en cuanto al pago de impuestos, de los que se beneficiarían las empresas industriales, laborales y comerciales. Además, el Gobierno italiano ayuda generosamente esta realización (5).

---

(5) De *Badische Zeitung* (Freiburg i. Br., 8 de julio de 1966).

## V. SUIZA.

1. *Suiza ensaya la semana laboral de cinco días y el descanso del mediodía.*

En abril de 1964, el Consejo municipal de Zurich fue encargado de ensayar la implantación de la jornada laboral de cinco días para el personal de la ciudad y el tiempo de que éste ha de disponer al mediodía. Este ensayo, en principio, fue pensado para funcionarios y empleados solamente, pero en vista de la buena acogida que ha tenido, es posible se extiendan estas ventajas a los trabajadores y empleados de las empresas de transporte.

Esto implica el establecimiento de cantinas y comedores especiales, lo que supone, poco más o menos, un gasto anual de un millón de francos, teniendo en cuenta los datos obtenidos hasta ahora. El Ayuntamiento hace esta proposición fundándose en la experiencia, ya que habiéndolo ensayado en algunas ramas del personal, se ha demostrado que esta jornada es una necesidad.

Junto a esta modalidad de jornadas laborales, hay que añadir el descanso del personal al mediodía. Funcionarios y empleados, en su mayoría, se han inclinado por una pausa de dos horas, mientras que una minoría prefiere una hora nada más, aun cuando por esta elección no disfrute de tantas facilidades para comer. Hay también una tercera posibilidad, y es la de disponer de un descanso más corto, con o sin manutención.

Como de momento no se sabe exactamente el número de trabajadores que se ha de mantener, seguirán con la hora de descanso para sus comidas (6).

2. *Formación y educación en los Bancos suizos para personal no especializado.*

No es un secreto que los Bancos suizos desde hace años se resienten de falta de personal especializado, viéndose obligados a echar mano del profano. Con ello surgen infinidad de problemas. Puesto que nuestros Bancos, tanto nacionales como extranjeros, gozan de gran prestigio, es preciso impedir a toda costa la mengua de su competencia en el desempeño de sus funciones. El que nuestros clientes puedan seguir contando con nuestra eficiencia y garantía hay que atribuirlo a dos razones fundamentales:

1.<sup>a</sup> Nuestros Bancos han sido previsores y no han temido la cuantía de los gastos para racionalizar la empresa.

2.<sup>a</sup> La desinteresada ayuda de su propio personal bien capacitado hacía posible que el no profesional fuera debidamente impuesto y supervisado por aquél.

---

(6) De *Luzerner Neueste Nachrichten* (Luzern, 19 de septiembre de 1966), y de *Neue Zürcher Zeitung* (Zurich, 21 de septiembre de 1966).

Pero es un hecho que esta clase de empleados cambia de trabajo con harta frecuencia. Sus razones son múltiples y comprensibles. Apenas puede calcularse el gasto que supone tener que llenar a cada instante estas vacantes e instruir, siquiera sea superficialmente, a estos «novatos» en su nuevo cometido.

Una solución sería lo que podría llamarse «escolaridad fundamental». Si se logra entusiasmar a estos jóvenes no especializados y demostrarles lo variado e interesante de su profesión, esta enseñanza sería rica en éxitos. Las ideas a este respecto son alentadoras; su realización, hasta ahora, no tanto... El Banco Popular Suizo ha buscado en vano dentro y fuera de sus fronteras el modelo apropiado para esta clase de estudios de formación bancaria. Sin embargo, lo va a ensayar. El Banco quiere demostrar a sus futuros candidatos que desde el primer momento se ocupa y preocupa de ellos e impedir que puedan sentirse «número». Por su parte, los aspirantes deben tener o adquirir conocimientos previos, a los que seguirán los de una preparación especializada de acuerdo con la función que hayan de desempeñar. Este ensayo se lleva a cabo en las inmediaciones de Thunersee, en un ambiente agradable y acogedor, donde no habrá vacaciones, sino días de intenso trabajo. Acerca de quiénes serán los instructores, parece que se tiende por los no especializados y reclutados en el elemento joven. Han sido nombrados cuatro al frente de los grupos correspondientes. Los participantes deciden qué lección desean preparar. Al inscribirse reciben una nota con los datos sobre el curso, no faltando la advertencia de que el cuestionario de estudios será controlado por una prueba de ingreso. Se exige asimismo la llegada el domingo por la tarde y la salida en la mañana del sábado, trabajando los demás días laborales de la semana.

Esta preparación es de cinco cursos y de cinco horas diarias de estudio. Se han inscrito 185 aspirantes. Para esta enseñanza se dispone de toda clase de medios y métodos. Sistema de preguntas y respuestas, estudios de memoria, cuestiones propuestas por los mismos alumnos, intercambio de opiniones e impresiones, diálogos con los instructores, proyecciones y cintas magnetofónicas (7).

### 3. *Reorganización importante de los servicios del Estado.*

El Consejo de Estado ha decidido la aprobación de dos Reglamentos relativos al funcionamiento de la Administración estatal suiza. El primero crea un Colegio de Secretarios generales, presidido por el Canciller del Estado, con la misión de «coordinar las actividades administrativas al nivel de la Administración cantonal». Sus reuniones serán convocadas por el Presidente una vez al mes y podrá asociar a sus trabajos elementos de la Administración general.

El mismo día 31 de mayo en que fue aprobado este Reglamento, el Consejo de Estado acordó, asimismo, la creación de un Servicio de Organización administrativa, que supone una auténtica novedad en la Con-

(7) De *Emmenthaler Blatt* (Langnau, 19 de agosto de 1966).

federación Helvética. Se trata de un «órgano de estudio en el campo de la racionalización del trabajo, especialmente encargado de buscar los medios de hacer más económica y eficaz la gestión de los Servicios de la Administración, teniendo en cuenta elementos adecuados para facilitar las relaciones entre el público y la Administración». El Servicio, dependiente del Departamento de Finanzas y Contribuciones, estará colocado bajo la autoridad de un Director. Cuidará especialmente de introducir en el Estado los procedimientos de organización burocrática más idóneos, la elección y uso de modernas técnicas y máquinas de oficina, y la puesta al día constante en los progresos de la electrónica aplicada a la oficina (8).

#### 4. *La Escuela de Administración de Bienne (Biel).*

Diversos actos han sido celebrados en el pasado mes de septiembre para conmemorar el 75 aniversario de la Escuela de Administración de Biel, en el Cantón de Berna.

Entre 1880 y 1912 fueron creadas diversas Escuelas, además de la de Biel, para la preparación de funcionarios de los servicios de comunicaciones por ferrocarril, siendo añadida a la de Biel en 1900 la formación de funcionarios de los servicios de telecomunicación y aduanas. Tras diversas crisis (la más grave, en la primera guerra mundial) y después de pensar en su disolución en 1920, goza hoy de pujanza y es en la actualidad Escuela Superior del Estado de Berna, sometida a la vigilancia directa de la Comisión de la Escuela Cantonal de Administración. El pasado curso ha registrado la mayor asistencia de su historia (126 alumnos) y hay la idea de dar la preparación adecuada para la obtención del Diploma federal de estudios administrativos en el próximo año 1967. Se piensa también en prolongar los estudios administrativos a tres años, terminando con un período de formación eminentemente práctica (9).

## A M E R I C A

### I. CANADÁ.

#### *Montreal: Vida subterránea de la ciudad.*

En evitación del azar del clima y de las congojas que el tráfico procura a los ciudadanos, Montreal ha construido en el centro de la ciudad una serie de plazas y paseos que albergan cuantos servicios pueden ser apetecidos, sin que en un solo momento moleste una gota de lluvia, una ráfaga de viento, un rayo de sol o la trepidación de un automóvil. El día entero puede ser invertido en un recorrido por esta ciudad subterránea, en la que tiendas, cafés, salas de espectáculos y restaurantes se alinean

(8) De *Journal de Genève* (Ginebra, 6 de junio de 1966).

(9) De *Journal du Jura* (Bienne, 23 de septiembre de 1966).

en un ordenado conglomerado de servicios. Se calcula que hacia 1972 se contará ya con casi ocho kilómetros de avenidas subterráneas o cubiertas con cristaleras al nivel de las calles.

Se quiere que tal creación sea un factor definitivo que contribuya a la descongestión viaria de la superficie y acaso se consiga, si aumenta el ritmo de usuarios de estos servicios subterráneos, que en la actualidad pueden ser cifrados en 100.000 almas por día (10).

## II. ESTADOS UNIDOS.

### *¿Reforma administrativa en los Municipios estadounidenses?*

El *Committee for Economic Development* (CED) aconseja que se dé una nueva organización a la Administración de Municipios. El número de 60.000 Administraciones locales debe reducirse por lo menos en un 80 por 100 para cumplir y satisfacer deberes y necesidades de sus Ayuntamientos y mitigar el poder que sobre éstos ejerce Washington. La Organización Privada Investigadora, que influye acusadamente en esta cuestión, se ha declarado a favor de la competencia entre las Corporaciones regionales. La elección pública debería ser reservada a miembros de la Legislatura, mientras que los electos regionales, aproximadamente 500.000, deberían ser pagados o considerados como Miembros de Honor. La mencionada Organización ha afirmado que en muchos Municipios y Distritos, por razones políticas y de partido, los Ayuntamientos no cumplen su cometido como se debe. Estas deficiencias dan lugar a su penuria económica, al aumento de la criminalidad, tanto en las zonas rurales como en la ciudad. Es curioso observar que en países que cuentan con menores ingresos por cabeza, la mortalidad infantil es más baja, y los ciudadanos esperan más de la vida que en U. S. A. El sistema escolar, precario ya de suyo, va de mal en peor. El programa de la Beneficencia pública y la competencia de su administración se resienten. La formación del personal docente deja bastante que desear. Los problemas del transporte van en aumento, mientras que sus soluciones y posibilidades disminuyen. La supresión del suburbio es lenta y falta mucho hasta lograr su completa desaparición (11).

(10) De *Chicago Sunday Tribune* (Chicago, 7 de septiembre de 1966).

(11) De *Handelsblatt* (Dusseldorf, 27 de julio de 1966).