

A) LA ACTUALIDAD LOCAL A TRAVES DE LA PRENSA

a) España:

SUMARIO: 1. *Almería*: Problemas cara al turismo.—2. *Badajoz*: Premio provincial de embellecimiento a Zafra.—3. *Cádiz*: El puente sobre la bahía.—4. *Gerona*: Problemas y realizaciones.—5. *Huelva*: Plan de caminos vecinales.—6. *León*: Agua para treinta y tres pueblos del Bierzo.—7. *Segovia*: Plan de obras para 1967.—8. *Viscaya*: Proyectos y necesidades de la Provincia.—9. *Zamora*: Concentración de Municipios.

1. ALMERÍA: *Problemas cara al turismo.*

La Provincia de Almería está en plena promoción turística, así como su capital. A las ciudades turísticas se les presentan múltiples problemas. En Almería el primer problema de esta índole es el del agua.

Almería pide agua para sus tierras sedientas que, fértiles y en un clima extraordinario, se ven en gran parte condenadas a la esterilidad. Se pide agua para su desarrollo industrial, para sus habitantes. Se pide agua para atender los complejos turísticos que hoy nacen en la Provincia. Se han hecho captaciones subterráneas, contando con la colaboración del Instituto de Colonización y de particulares, sin llegar a obtenerse nunca una solución más allá que local, insuficiente y costosa. Existen nuevos planes, nuevas iniciativas, y una gran esperanza. En el Ministerio de Obras Públicas está terminado el proyecto de defensa del río Adra, una operación hidráulica que se eleva a seiscientos millones de pesetas. En la reciente visita del Ministro de Obras Públicas a la localidad de Adra aseguró el firme propósito de acometer estas obras de abastecimiento de aguas a Adra, así como la confirmación de que el Ministerio pondrá el 50 por 100.

Junto al problema del agua se plantea en Almería el problema de las comunicaciones. Seiscientos diez kilómetros de Madrid y 842 de Barcelona. Una carretera estrecha que la une con Málaga, insuficiente para un tránsito veraniego. Unos servicios deficientes de ferrocarriles.

Entre las muchas esperanzas que tiene Almería, una es el aeropuerto. La organización de vuelos *charter* facilitará grandemente la llegada de turistas y abrirá las puertas de un clima sin bajas temperaturas en favor de los visitantes nórdicos. La esperanza aeropuerto tiene señalada su inauguración para el mes de junio próximo.

Quedan las comunicaciones ferroviarias sin solucionar, aunque han mejorado recientemente. Almería necesita una línea directa más extensa: Madrid-Almería.

Almería se queja por la falta de unas adecuadas comunicaciones marítimas, de verse privada de visitantes marroquíes, dada su mala co-

municación con Ceuta y Melilla; desea la llegada a su puerto de vapores de Barcelona y Canarias, con escala en los puertos de la Provincia. Es una ciudad que al cabo de los años ha encontrado su industria, y exige, porque debe hacerlo, los medios precisos para su explotación.

La afluencia de turistas llega hoy por carretera, insuficientes como en todo sitio por el exceso de tráfico. Necesita buenos accesos a las playas.

Aunque la capacidad hotelera de Almería ha crecido en el 757 por 100, sin embargo existe aún gran déficit de plazas hoteleras.

El Ministerio de Información y Turismo ha concedido un crédito hotelero de 152.940.153,20 pesetas, al que hay que añadir 27.780.999,25 pesetas para obras de urbanización en el centro de interés turístico nacional de Aguadulce.

Se puede decir que se han puesto en marcha cuatro hoteles de primera B, con 425 plazas; cinco de segunda, con 154 plazas; tres de tercera, con 133 plazas, y varias pensiones de diversas categorías. La última realidad hotelera había sido el parador nacional construido en la playa de Mojácar. Hoy, la última realidad hotelera es el hotel Aguadulce, lujoso, confortable, con 160 plazas (1).

2. BADAJOZ: *Premio provincial de embellecimiento a Zafra.*

En el I Concurso provincial de Embellecimiento de Núcleos Urbanos y Rurales, la Comisión provincial de Información, Turismo y Educación Popular, a propuesta del Jurado nombrado al efecto, adoptó, entre otros, el siguiente acuerdo:

Conceder el premio a la ciudad de Zafra por el interés turístico que la destaca, la eficiente labor municipal en orden a la limpieza, ajardinamiento, iluminación, adorno y urbanización de calles, plazas y avenidas (2).

3. CÁDIZ: *El puente sobre la bahía.*

El día 8 de diciembre se colocó la primera piedra del puente sobre la bahía. La iniciativa surgió en 1930 y va a verse cumplida después de treinta y seis años de esfuerzos.

En 1930 el ingeniero señor Torroja, ante el reducido perímetro de Cádiz y su falta de expansión, presentó su proyecto para un puente que partiendo de la barriada de Puntales terminara en terrenos de la factoría de Matagorda. Aceptado el proyecto y presentado al Rey, fue acogido por todos con gran simpatía y entusiasmo, por lo que hubiera sido pronto una realidad, pero la República, el Alzamiento, la guerra mundial y la explosión de 1947 lo obstaculizaron.

Resucitado el proyecto por el ingeniero don Antonio Durán, se vio

(1) JIMÉNEZ, Margarita: «Almería, cara al turismo», *Ya* (Madrid, 7 de diciembre de 1966).

(2) *De Hoy* (Badajoz, 19 de noviembre de 1966).

que hay en la actualidad muchas circunstancias que simplifican el mismo, al haberse ganado al mar el amplio polígono de la zona franca. No obstante, no ha sido poca la dificultad que ha tenido que vencer el Ayuntamiento actual hasta conseguir la puesta en práctica de aquella idea del señor Torroja.

Por fin, todas las oposiciones han sido vencidas, con lo que no sólo Cádiz, sino todos los pueblos de la bahía recibirán un extraordinario beneficio. Se ha calculado que la población de la bahía para 1970 será de unos quinientos cuarenta mil habitantes. El Gobierno, para evitar la especulación, ordenó la inmovilización de toda la zona del polígono «Bahía Gaditana».

La longitud del puente será de 3.345 metros, de los que 127 forman la obra móvil para el paso de los buques. Su ancho es de 12,10 metros, lo que permite dos amplios carriles de circulación y andenes para peatones. El presupuesto total de la obra se aproxima a los 400 millones de pesetas, para el que se ha fijado un período de amortización de treinta años. Teniendo en cuenta que en el primer año de funcionamiento cruzarán por el puente unos 173.000 vehículos, el Ayuntamiento ha decidido dedicar los beneficios a su amortización.

Una vez realizado, Jerez quedará a 28 kilómetros de Cádiz, en lugar de los 46 actuales. Se abrirán amplias perspectivas para el desarrollo comercial e industrial de la zona.

La bahía necesitaba el puente. Aparte de las razones apuntadas, en la actualidad, el futuro económico de la zona atraviesa momentos de preocupación, consecuente de la asfixia que pueda ocasionarle el cerco de los polos de desarrollo de Sevilla, Huelva y Algeciras, a los que hay que añadir el polo natural que se está formando en Málaga por el gran desarrollo turístico.

No obstante, Cádiz siempre ha sabido salir adelante, gracias a su privilegiada situación (3).

4. GERONA: *Problemas y realizaciones.*

Gérona es una capital que se ensancha, y su continuo crecimiento, con la absorción de las localidades limítrofes y la presencia del turismo internacional crean una obligada e incómoda situación de emergencia que el Ayuntamiento ha de afrontar con todas las consecuencias.

Una de las grandes preocupaciones de los ediles gerundenses es el mantener limpia la ciudad a todo trance. Raya casi en la obsesión. Es una lucha de años, nacida y mantenida con tradicional tenacidad contra cierta leyenda negra en la que se llegó a insinuar que la ciudad de Los Sitios, por razón del río que la cruza o por otras circunstancias no ha sido todo lo limpia que era de desear. Sin embargo, en la actualidad el Municipio gasta en el capítulo de saneamiento cinco millones de pesetas anuales, habiendo adquirido nuevo material de limpieza, siendo de des-

(3) GÓMEZ CARRASCO, FRANCISCO: «Cádiz», *Arriba* (Madrid, 6 de diciembre de 1966).

tacar los vehículos de compresión destinados a la recogida automática de basuras y los encargados del riego y limpieza mecanizada de las calzadas. Con respecto a la destrucción y quema de basuras, que hasta ahora tiene que hacerse al aire libre, con la consiguiente formación de humos y mal olor, antes del transcurso de un año estará instalada y puesta en funcionamiento una gran fábrica-piloto para convertir las basuras en abonos.

Gerona hace tiempo dejó de ser aquella triste ciudad de luz escasa, amarillenta y mortecina, que en invierno aparecía amortajada por la niebla. El Ayuntamiento no ha regateado esfuerzos para lograr que la renovación del alumbrado sea hecho notorio y tangible. Existe la preocupación para que Gerona sea una auténtica ciudad-luz, y a medida que los presupuestos lo permitan, el objetivo se irá llevando progresivamente a la práctica. El moderno sistema de lámparas y focos de mercurio vaporizado será instalado cuanto antes no sólo en la totalidad del casco urbano propiamente dicho, sino que, también, en lo que afecta a las poblaciones agregadas de Palau y Santa Eugenia.

Uno de los problemas más serios que se planteaba el Municipio gerundense era el de la enseñanza. Con el notable aumento del censo y la llegada de nuevas olas de inmigrantes, la capacidad de los centros docentes establecidos y en funcionamiento amenazaba con desbordarse. Para paliar en lo posible el déficit en puertas, la Corporación llevó a cabo urgentes y laboriosas gestiones cerca del Ministerio de Educación y Ciencia para, mediante acuerdo con la Caja Postal de Ahorros para su financiación, ampliar los grupos escolares en servicio e ir directamente a la construcción de otros. Está a punto de inaugurarse el nuevo Instituto de Enseñanza Media, así como la Escuela Normal del Magisterio. En Sarriá de Dalt va a instalarse la Escuela de Maestría Industrial. Las nuevas residencias para jóvenes estudiantes de ambos sexos constituirán solución para los alumnos con residencia fuera de la capital.

En cuanto a pavimentaciones, hasta el momento, se ha pavimentado un 90 por 100 de la parte antigua de la ciudad, empleándose para ello el adoquín. Con respecto a la parte nueva, no podemos hablar de pavimentar hasta y cuando se lleve a cabo la instalación del nuevo alcantarillado.

También se han alcanzado notables logros contra el peligro de las inundaciones. Sabido es que Gerona, por estar a caballo de cuatro ríos, corre peligro de inundaciones. La historia, antigua y reciente, está cuajada de dolorosos antecedentes. Para soslayar este peligro, se han llevado a cabo ingentes obras de defensa y protección que como las del río Oñar, están ahora en su tercera y última fase. También está en subasta la desviación del río Güell. Con respecto al río Ter, la realización de la presa y pantano de Sau parece que ha orillado de manera definitiva el pavoroso peligro.

Todos estos logros eran imprescindibles para una ciudad que en diez años ha saltado de los 31.000 habitantes a los 44.000. Ello, sin contar las poblaciones satélites del cinturón, que prácticamente forman parte de la capital.

Ahora se va a la industrialización. Como noticia cabe señalar que va a instalarse en la zona una gran factoría de alto nivel. A ésta le seguirán otras, a las que sumadas la importancia internacional de la Costa Brava, que es gerundense, y la próxima inauguración del aeropuerto, abren a Gerona las puertas de un futuro lleno de posibilidades (4).

5. HUELVA: *Plan de caminos vecinales.*

La Diputación provincial ha sometido a los organismos del Estado un Plan general de construcción, reparación y mejoras de caminos vecinales, por un importe de 51.250.000 pesetas.

El Plan provincial de inversiones del presente año, financiado por la Diputación en colaboración con la Comisión provincial de Servicios Técnicos contiene la cantidad de 22.552.860 pesetas, que uniéndola a la anterior como a los 8.000.000 de pesetas votados para conservación y reparación de la red y adquisición de vehículos y material con dicha finalidad, los 2.000.000 de pesetas conseguidos en el presupuesto de 1967 para el Plan de inversiones de este mismo año, que en su mayoría se adscribirán a este fin, y los 13.825.345 pesetas a que alcanzan las consignaciones de presupuestos extraordinarios en vigor para mejorar la citada red de caminos vecinales, arrojan la cifra de 97.428.205 pesetas. Cantidad importante que podrá hacer que los caminos vecinales de la Provincia logren una reforma considerable.

De ese total, 56.178.205 pesetas se invertirán en el bienio 1966-67, y el resto, en previsión inicial para el cuatrienio siguiente, a completar con las aportaciones anuales y ordinarias de la Diputación, que, cuando menos, duplicará la cifra.

Se prevé, por consiguiente, que en el próximo quinquenio quedará completada la red de caminos vecinales, tanto en construcción de los nuevos precisos, como el acondicionamiento y reparación, en su mayoría con riego asfáltico, de todos los que al presente componen dicha red, que alcanza los 900 kilómetros aproximadamente de extensión (5).

6. LEÓN: *Agua para treinta y tres pueblos del Bierzo.*

En sesión recientemente celebrada en el Gobierno Civil, bajo la presidencia del Gobernador civil de León, la Comisión provincial de Servicios Técnicos conoció el interesante estudio formulado por el ingeniero de Caminos don Andrés Garrido Conde sobre abastecimiento de aguas a Cacabelos y Quilós, que puede extenderse a otros treinta y tantos pueblos del Bierzo de los Municipios de Cabañas Raras, Campomaraya, Toral de los Vados, Sancedo, Arganza, Carracedo, Carracedelo y ampliación del abastecimiento de Ponferrada. La toma se haría en el embalse de Bárcena a la profundidad necesaria para garantizar cota de deri-

(4) PASTOR, Antonio: «Gerona...», *La Prensa* (Barcelona, 28 de octubre de 1966).

(5) FLERY, Domingo: «Huelva», *Arriba* (Madrid, 27 de noviembre de 1966).

vación en tubería de agua rodada, caudal en todo momento y plena potabilidad del agua. La obra en total representaría una inversión superior a los treinta millones de pesetas y resolvería un gran problema, base de un notable desarrollo, para una extensa comarca del Bierzo. La Comisión permanente de Servicios Técnicos, consecuente con los postulados actuales de comarcalización de obras y servicios, con lo que se logra, aparte de una mayor eficacia una indiscutible economía en la instalación de los mismos, acordó que el asunto pasase a la Diputación provincial al objeto de estudiar, juntamente con los Municipios afectados, la constitución de una mancomunidad para la realización de esta gran obra, para la que se conseguirán importantes cooperaciones del Estado, a través de la Comisión provincial de Servicios Técnicos y seguramente también de algunos Ministerios (6).

7. SEGOVIA: *Plan de obras para 1967.*

A mediado de noviembre se reunió la Comisión permanente de Servicios Técnicos, siendo aprobada la propuesta de Plan de obras y servicios para el año 1967, la cual comprende la cantidad de 12.981.814 pesetas, interesándose una subvención estatal de 10.281.814 pesetas. Esta se distribuye de la siguiente forma: para once abastecimientos, 5.395.704 pesetas; un saneamiento, 486.110 pesetas; una red de distribución, 1.000.000 de pesetas; dos centros sanitarios, 800.000 pesetas; dos pavimentaciones, 600.000 pesetas, y cuatro alumbrados, 2.000.000 de pesetas (7).

8. VIZCAYA: *Proyectos y necesidades de la Provincia.*

El Gobernador civil de Vizcaya ha hecho recientemente unas manifestaciones en las que intenta dar una visión conjunta, aunque sintetizada, de la situación actual de la Provincia.

Al hablar sobre el equilibrio de los distintos sectores económicos dijo: «La actual coyuntura económica resulta sumamente compleja y delicada, por lo cual un análisis detallado de la misma nos obligaría a realizar estudios más profundos que no es posible llevarlos a cabo dado el carácter de urgencia con que se nos ha pedido opinión. De todas formas, vamos a dar una impresión de carácter general y panorámica de cómo vemos la situación económica de nuestra Provincia. No cabe duda de que la industria vizcaína ha realizado durante estos últimos años un enorme esfuerzo para reestructurarse y equipararse con vistas a la competencia, tanto interior como exterior. Este esfuerzo está comenzando a dar sus frutos. En lo que se refiere a la situación coyuntural, la industria vizcaína está sometida al juego de dos fuerzas contradictorias:

(6) De *Proa* (León, 3 de diciembre de 1966).

(7) De *El Norte de Castilla* (Valladolid, 16 de noviembre de 1966).

Primero. Las tensiones inflacionistas originadas en parte por las dificultades y estrangulamientos que origina todo proceso de rápido desarrollo y, en parte, por excesivo crecimiento operado en la demanda global. Por paradójico que parezca, estas tensiones alcistas que le han perjudicado notablemente—ya que han mermado el poder adquisitivo de las masas trabajadoras y, en consecuencia, se han exigido mejoras salariales—, han repercutido en muy escasa medida en la elevación de los precios de los productos industriales, lo que ha obligado a profundas reestructuraciones a fin de aumentar la productividad y, cuando ello no es posible, a costa de reducir los beneficios empresariales.

Segundo. Como consecuencia del excesivo crecimiento de la demanda global, el Gobierno adoptó el pasado mes de diciembre una serie de medidas restrictivas que han hecho sentir su impacto en Vizcaya a partir del mes de abril. Estas medidas restrictivas han afectado al comercio y a la industria en general, ya que no se trataba solamente de cortar los créditos, sino, lo que es mucho más grave, de restringir el descuento de papel comercial y financiero. Esta situación se ha producido en el crítico momento en que muchos industriales estaban lanzados en un programa de modernización y ampliación de sus negocios».

Sobre los sectores más favorecido y más débil, manifestó:

«La industria vizcaína ha vivido hasta 1959 dentro de un clima de amplio proteccionismo. A partir de esa fecha la liberalización de la economía y el cambio radical operado en la política económica le ha forzado a realizar ímprobos esfuerzos para ponerse al día. A nuestro juicio, los sectores más afectados han sido los de la industria básica (siderurgia, química, etc.). Por lo que respecta a la actual situación coyuntural, creemos que el comercio y la pequeña y mediana empresa han padecido en mayor medida las restricciones impuestas, ya que les ha afectado el descuento del papel comercial y financiero, que resulta vital para su desenvolvimiento».

Sobre el problema más grave que tiene planteado la Provincia manifestó:

«No cabe duda de que el problema más grave es el déficit existente en inversiones públicas. Este déficit se viene acumulando durante estos últimos años debido a los graves problemas que tenía planteados nuestra Provincia: puerto, ría de Bilbao, aeropuerto, carreteras, ferrocarriles, agua, urbanismo, viviendas, enseñanza, redes arteriales, etc.

Afortunadamente, parece que la política actual del Gobierno es la de atender a estos problemas, como lo demuestran las fuertes inversiones públicas que actualmente se están llevando a cabo en Vizcaya, tanto en carreteras, puerto, aeropuerto, abastecimiento de aguas al Gran Bilbao, viviendas, etc. Es obligación de todas las fuerzas representativas de Vizcaya el apoyar con el mayor empeño esta nueva política y hacer ver a los rectores del país las necesidades urgentes que tiene ésta y lo grave que resultaría un gravísimo estrangulamiento, por no decir un colapso, en nuestra próspera vida industrial y financiera, lo cual redundaría en perjuicio no sólo de los vizcaínos, sino de todos los españoles en general.

De todos los proyectos en cartera, pediría urgente solución para el

abastecimiento de agua, accesos a Bilbao, autopista Behovia-Bilbao, saneamiento...» (8).

9. ZAMORA: *Concentración de Municipios.*

Por Decreto del Ministerio de la Gobernación se incorpora el Municipio de Riego del Camino al de Manganeses de la Lampreana y el de Tardemézar, al de Santibáñez de Vidriales. La primera autoridad provincial presidió los actos celebrados primeramente en Manganeses y después en Santibáñez, reuniéndose en ambas localidades las Corporaciones municipales en sesiones plenarias. Fueron leídos los correspondientes Decretos, hablando los Alcaldes respectivos y por último el Gobernador civil, quien resaltó la importancia de estos actos. La concentración de Municipios, dijo, es tan necesaria como la parcelaria, si se desea que los Municipios hagan frente a los servicios (9).

G. G.-L. y A.

b) Extranjero:

EUROPA

I. ALEMANIA.

1. *Colonia no quiere entrar en la Liga de transformación de detritus establecida para los Municipios del Rhin.*

En 1968 se quieren comenzar las obras de transporte y cremación de basuras para toda la comarca del Rhin. El depósito será instalado en Goldenbergwerk. Colonia está al margen de la Liga creada con este fin y se preocupa en que se tomen acuerdos para que se bajen los precios de las instalaciones de su Ayuntamiento. Según informes dados hace poco por televisión, sus servicios de limpieza son más caros que en Essen y Düsseldorf donde los quemaderos transformarán los detritus en energía eléctrica. También en Goldenbergwerk la incineración producirá electricidad. De manera que no se sabe exactamente a qué obedece la negativa de Colonia para formar parte de esta Liga. «¿Es que acaso esta ciudad quiere tener su propio horno?». Esto ha preguntado el Director general de los distritos de Colonia, quien lamenta esta inhibición y afirma que una estufa sólo para la mencionada ciudad no sería rentable (1).

2. *Los rascacielos no son la salvación, es la respuesta al proyecto de la nueva ciudad satélite de Hamburgo.*

El Director general de la Construcción, Otto Sill, se ha pronunciado enérgicamente contra la propuesta de que con carácter general se levanten pisos en las viviendas situadas en el centro de Hamburgo. «Quien esto exige, debe probarme dónde hay superficies suficientes para el trá-

(8) De *Hierro* (Bilbao, 11 de noviembre de 1966).

(9) De *El Norte de Castilla* (Valladolid, 10 de noviembre de 1966).

(1) De *Kölnische Rundschau* (Colonia, 15 de noviembre de 1966).

fico y aparcamientos ya hoy escasos, pero que con viviendas de mayor altura lo serían aún más».

Sobre esta cuestión, relacionada también con el proyecto de la nueva ciudad de St. George de Hamburgo, no se ha tomado todavía una determinación.

En la serie de conferencias de la Sociedad Patriótica sobre cuestiones actuales de la construcción, el mencionado Director presentó una ponencia: «Estructura y circulación de la ciudad». En su opinión, la Carta de Atenas de 1933 está aún vigente y ésta, entre otras cosas, prevé la separación de los centros de trabajo y la vivienda. La experiencia y la intuición no bastan para una buena urbanización y se ha de tener en cuenta el espesor de las viviendas, número de habitantes, fuentes y metas del tráfico, desarrollo de las distintas clases de vehículos. Ve una solución del problema con la construcción de nuevas redes de comunicación que descongestionen las calles del tan pernicioso tráfico profesional. Otro ponente aportó observaciones críticas y complementarias haciendo ver que no es tan sólo la circulación la que opone fronteras a la construcción. El precio de las viviendas debería ser precisado con exactitud y puesto en cuenta. De la escasez de aquéllas se benefician la intuición y los intermediarios, en una palabra: se especula. Las calles han perdido su verdadero carácter de vías de comunicación para convertirse en lugares de tránsito quebrado y penoso, ricos en peligros. Los urbanistas hasta ahora no han hecho más que destruir la verdadera fisonomía de nuestras ciudades, porque en su celo por el orden han sido parciales y sólo han considerado los aspectos funcionales de la vida. El Urbanismo, ha dicho este ponente, es un asunto político de configuración y de ambiente (2).

II. AUSTRIA.

En vías de reforma administrativa.

En el Consejo de Ministros celebrado en Viena el pasado septiembre el Canciller de la Federación informó sobre los trabajos realizados por el Comité establecido para resolver lo referente a la reforma administrativa. Ya desde el comienzo de sus trabajos ha demostrado este Comité que una restricción de personal en los puestos de trabajo sólo sería factible si se simplifica la misma Administración con una racionalización más objetiva y directa. Para obrar con conocimiento de causa es necesaria la formación de Comisiones que comprueben en los mismos puestos de trabajo su estado de necesidad y el de su economía. Estas Comisiones deberán estar formadas por representantes de cada una de las Secciones del plan propuesto y refrendadas por la Oficina de la Cancillería y del Ministerio de Finanzas. Su discusión será sometida después a un representante del Ministerio correspondiente. En cuanto al informe, se tomó cuenta de él y se acordó la formación de las citadas Comisiones propuestas (3).

(2) De *Die Welt* (Hamburgo, 8 de octubre de 1966).

(3) De *Wiener Zeitung* (Viena, 28 de septiembre de 1966).

III. BÉLGICA.

Bruselas: Una ciudad que se disloca.

El periodista se hace eco de algo que está en el ambiente callejero: la capital belga sufre una incoherencia legislativa que impide toda planificación de su Urbanismo. La protección de los monumentos no impide que a su lado se levanten rascacielos que los ahogan. Es necesario un «mando único», pero los burgomaestres defienden su autonomía a capa y espada.

La aglomeración de Bruselas, el Gran Bruselas, es la resultante de la incorporación de diecinueve Municipios, con otros tantos Ayuntamientos e igual número de servicios de policía; sólo por citar alguna causa real de este desconcierto. La maravillosa Plaza Real, o la evocadora Plaza de los Mártires apenas se benefician de medidas protectoras, ya que en sus inmediaciones los rascacielos instauran un espectáculo «vándálico». El centro administrativo y político de la ciudad, la calle de la Ley, ofrece hoy un lamentable espectáculo urbanístico. Para colmo, el desdoblamiento de los Ministerios en unidades flamencas y valonas priva a los Ministros de una visión de conjunto de los problemas de su Departamento. Es de lamentar que en este aspecto del Urbanismo no haya sido seguido el ejemplo de Brujas, en la que la estación queda a extra-muros de la ciudad, y con igual criterio va a ser construído el gran Hospital en sustitución del antiguo edificio actual. Es preciso acudir a las fuentes del mal, atacarlo en su raíz y salvar a Bruselas... si es que todavía puede ser salvada (4).

IV. DINAMARCA.

Funcionamiento de un transformador de basuras en Kolding.

Se ha puesto en marcha la primera estufa de basuras en la mencionada ciudad danesa. Basta con apretar un botón aplicado en un sencillo edificio, sin chimeneas, para que se reduzcan a cenizas 18 toneladas diarias de desperdicios. Ha costado un millón y medio de coronas danesas, produce por día 700 metros cúbicos de gas ciudad y 12 millones de kilocalorías que se aprovechan para la industria y la economía doméstica, y en un sector de la ciudad incluso se obtiene agua caliente. Estos hornos lo transforman todo: material plástico, escoria industrial, limo y aceites pesados. Con nuevos sistemas de depósitos que se han instalado en los hogares, todos los desperdicios son transportados a la central, siendo transformados en gas y calor, sin producir olores pestilentes ni polución del aire. La menor partícula residual queda completamente esterilizada y las cenizas se utilizan para mezclarlas con abonos. Las aguas subterráneas no se contaminan en absoluto. Kolding no necesita un lugar para depositar sus detritus, pues ha resuelto con el mejor procedimiento del mundo el tan generalizado problema del acarreo e incineración de basuras (5).

(4) De *Journal de Genève* (Ginebra, 7 de noviembre de 1966).

(5) De *Frankfurter Rundschau* (Frankfurt, 16 de noviembre de 1966).

V. FRANCIA.

París: Un gran rascacielos en Montparnasse.

Después de diez años de conversaciones las autoridades francesas han concedido autorización a la *Société de la Tour Maine-Montparnasse*, franco-norteamericana, para levantar en los terrenos de la antigua estación de Montparnasse—que ha comenzado a ser demolida—un rascacielos de atrevidas dimensiones, plenamente destinado a usos comerciales.

El coste de la construcción está previsto en seis mil millones de pesetas, y aparte de un hotel de doscientas habitaciones contará con una pista de patinaje sobre hielo, un helipuerto, aparcamientos subterráneos para vehículos y treinta ascensores de gran velocidad. Todo ello significa una superficie desarrollada de más de 280.000 metros cuadrados, frente a los 185.000 largos que ocupa el *Empire State Building* de Nueva York. Tras esta gigantesca mole de aluminio y cristal oscuro trabajarán quince mil personas.

Se explica el dilatado plazo invertido por las autoridades galas en el estudio del proyecto porque aún persiste en los medios oficiales una opinión ampliamente extendida contraria al aflujo de capital extranjero en el país. Por otra parte los parisienses han organizado Comités de protesta contra la conversión de París en un segundo Nueva York (6).

VI. ITALIA.

1. *Roma: Ha sido inventado el «mio-taxi».*

Para remediar el abrumador problema del tráfico rodado en Roma el *signore* Adriano Lagostina ha brindado una solución, fruto de su inventiva. Pequeños taxis de rueda baja y con techo, pero sin puertas y con capacidad para dos personas, con motor de dos cilindros, alimentado por una mezcla de petróleo y aceite, podrían ser ocupados por los usuarios para trasladarse a velocidad muy discreta a cualquier punto de la capital, en el que dejarían abandonado el coche para que, en su caso, lo ocupara un nuevo usuario. El cochecito sería puesto en marcha mediante la introducción de una moneda en el taxímetro de que iría dotado, que posibilitaría un recorrido de diez minutos de duración. Al comenzar el minuto décimo, una lucecita indicadora señalaría la conveniencia de introducir otra moneda, para no suspender el recorrido si éste hubiera de tener mayor duración. Por el suministro de combustible en cualquier punto de la red prevista al efecto, el usuario percibiría cierta cantidad en compensación a la pérdida de tiempo que tal detención le supondría.

El inventor estima que una buena red de estos *mio-taxis* desplazaría, por comodidad y baratura a los coches privados y a los taxis actuales. Mil *mio-taxis* suplirían la función de 10.000 automóviles convencionales (7).

(6) De *New York Herald Tribune*. Ed. europea (París, 20 de octubre de 1966).

(7) De *The Listener* (Londres, 13 de octubre de 1966).

2. *El Patriciado de Giornico.*

Los Patricios de Giornico han acordado unir las distintas Corporaciones en un solo Patriciado. Por una parte, faltan los hombres para administrar las asociaciones que poseen extensos fundos, y de otra, los grupos ya existentes, de hechura parecida en la jurisdicción municipal, aumentan los gastos de la Administración. Y esto debe ser impedido. Con la colaboración del Inspector de los Municipios Raimondo Ponci, las Corporaciones de Boggesi y las de Alpe Cristallina se fundirán con el Patriciado Giornico (8).

3. *La instalación crematoria para basuras de Bérghamo.*

Esta ciudad italiana el pasado año puso en funcionamiento un quemador de basuras que ha construído la firma *Fonderie e Officina de Saronno-Milano*. De momento se beneficia de sus servicios tan sólo Bérghamo, que cuenta con 120.000 habitantes. Los desperdicios que se recogen son de 28.000 toneladas por año. Es una limpieísima instalación, sin explotación de calor, consistente en dos estufas, cada una de las cuales tiene una capacidad crematoria de 90 toneladas en veinticuatro horas. El procedimiento es de gran comodidad e higiene para los empleados de este servicio y de garantía para los habitantes de la comarca, ya que no hay exhalación de malos olores ni ensucia el aire con partículas de ninguna clase.

En los sótanos de la instalación hay baños y guardarropa. La estufa trabaja en tres etapas durante cinco días a la semana y deshace 80 toneladas de detritus por cada veinticuatro horas. Para su funcionamiento se emplean cuatro hombres en cada una de las fases de que consta la cremación, si bien se podría sin dificultad emplear tan sólo tres, porque uno de los empleados que empaquetan los desperdicios de hierro podría atender el cajón de las escorias.

Los gastos de esta instalación son de 750 liras por tonelada, que ascenderán a las 1.000 cuando los Municipios de la jurisdicción se beneficien de este servicio modelo (9).

VII. SUIZA.

1. *Lausana: Se camina hacia la total asfixia de la ciudad.*

La creación del cinturón verde en la capital del Cantón de Vaud apenas ha servido para el fin a que apuntaron los proyectistas. En Alemania, muchísimas ciudades están atravesadas por amplias vías de tráfico con varias pistas y se cierran al tráfico sectores de la ciudad. Pero puede uno aproximarse hasta éstos y encontrar magníficos espacios donde abandonar el coche. Así, el centro de la ciudad vive; en Lausana no hay sino asfixia.

Esta crítica del arquitecto Vouga, Jefe del Departamento de Urbanismo y edificios del Cantón de Vaud está motivada por la decisión de vedar la circulación de vehículos en la *Banhafstrasse*.

(8) De *Die Südschweiz* (Locarno, 22 de octubre de 1966).

(9) De *Technische Rundschau* (Berna, 11 de noviembre de 1966).

Insiste: hay un dilema: o el automóvil retrocede o estallan las ciudades. En Europa no cabe hacer como en Chicago o Detroit, donde por ser ciudades sin pasado, no se daña al arte ni al sentimentalismo al arrasar hectáreas y más hectáreas para hacer sitio al tráfico. Es preciso dotar a las ciudades como Lausana de cinturones verdes, de rutas de circunvalación salpicadas de grandes zonas de aparcamiento y enlazadas con los centros de la ciudad mediante una red eficaz de transportes colectivos. El centro urbano debe ser recobrado para el peatón. El aumento creciente de la zona azul y de la roja decretado por las autoridades municipales da a entender que se dirige sin previsión, se gobierna sin considerar la proyección de los problemas en el espacio y en el tiempo y de que existe una alegre Administración alejada de la realidad de los problemas (10).

2. *Vevey: Es modificado el estatuto del personal del Ayuntamiento.*

El Ayuntamiento de Vevey ha estudiado la modificación de los haberes de los funcionarios municipales, cuya escala—integrada por veinte grados de remuneración—va de 100.000 a 335.500 pesetas (en equivalencia de los correspondientes francos suizos). A estos sueldos ha de ser añadido un 19 por 100 en concepto de plus de carestía de vida, que se piensa elevar al 20 por 100 en 1967.

Está proyectado incorporar este plus al sueldo base a efectos de regulación de pensiones de forma que éstas respondan efectivamente a los requerimientos del nivel de vida (11).

VIII. U. R. S. S.

Moscú: Estudios sobre el ruido.

En Moscú ha sido organizado un seminario, patrocinado por la Organización Mundial para la Salud, dedicado a estudiar los orígenes y consecuencias del ruido en las ciudades y los medios para prevenir sus efectos.

Los trastornos cardiovasculares, gástricos y del sistema nervioso proliferan en ambientes ruidosos y no son ajenas al ruido las disminuciones producidas en las capacidades auditiva y visual de muchos afectados. Numerosas observaciones y experiencias lo confirman.

Aparte de la lógica actuación en el propio origen del ruido (circulación rodada y servicios domésticos—calefacción, ascensores y agua, principalmente—), han sido codificadas una serie de normas urbanísticas relativas a la disminución de sus efectos, contándose entre ellas el empleo de materiales constructivos adecuados, adopción de estructuras geométricas corta-ondas, utilización de mamparas (tapias, setos, arbolado, fosos) que dificulten la propagación del sonido, disposición de la circulación en planos verticales y horizontales adecuados y agrupación de los tráfico

(10) De *Voix Ouvrière* (Ginebra, 4 de noviembre de 1966).

(11) De *La Tribune de Genève*. Ed. nacional (Ginebra, 26 de noviembre de 1966).

ruidosos en zonas alejadas de los lugares de reposo. Con estas normas es posible rebajar a 30 decibelios el nivel acústico urbano, que llega a ser de 100 y aún 115 decibelios. El ruido comienza a ser nocivo desde el índice de 35 decibelios (12).

A M E R I C A

ESTADOS UNIDOS.

1. *Porvenir de los transportes colectivos.*

En el Reino del automóvil (alude el periodista a los Estados Unidos), crece y se afirma la idea de que el transporte colectivo es la forma más racional de llevar a cabo el desplazamiento de las personas. Esta tendencia marcha paralela a otra contraria de otro coloso mundial: la Unión Soviética. En ésta hay una especie de hipnotismo provocado por el automóvil.

Norteamérica considera que los suburbanos y otros medios de transporte rápido colectivo son el único remedio contra la congestión de los vehículos ligeros y pueden provocar un *boom* en los nuevos bloques residenciales y de oficinas, transformando a la par el estilo de vida de los ciudadanos (13).

2. *La ayuda federal a las ciudades.*

Hasta ahora, la ayuda federal a los problemas de las concentraciones urbanas era algo que éstas tenían que conseguir a través de no pocas dificultades, y que la mayor parte de las veces era inalcanzable. Por otra parte, y hasta hace cuatro décadas, el Gobierno federal dedicaba su atención preferentemente a las zonas rurales: renta agrícola, electrificación rural y cuestiones semejantes eran los puntos que concentraban la actividad federal. Hoy ésta se va desviando y son las zonas urbanas las que atraen y requieren la ayuda federal.

En éste sentido acaba de ser dado un paso importante; leve, pero que constituye un avance: El Senado y la Cámara de Representantes han aprobado el *demonstration cities bill* que orienta la actividad federal hacia los problemas urbanos. El *bill* no pretende resolver la totalidad de dichos problemas, sino que esboza un plan de acción general posibilitando contemplar las dificultades de la ciudad en su conjunto y desde un punto de vista amplio, y favoreciendo un planeamiento general que provea a las dificultades que gravitan sobre los recursos de las grandes metrópolis norteamericanas. Se está marchando, además, tras el logro de medidas que alivien las dificultades fiscales de las ciudades estadounidenses que con mayor gravedad acusan las deficiencias de sus sistemas tributarios (14).

(12) De *Journal de Genève* (Ginebra, 25 de octubre de 1966).

(13) De *L'Entreprise* (París, 17 de noviembre de 1966).

(14) De *New York Herald Tribune*. Ed europea (París, 19 de octubre de 1966).