

VI. SECCION INFORMATIVA

LA ACTUALIDAD LOCAL A TRAVES DE LA PRENSA

a) España:

SUMARIO: 1. *Gerona*: Cinco Municipios del Valle de Bas en vías de fusión.— 2. Ripoll y su monasterio.—3. *Granada*: Conferencias para Alcaldes.—4. *Huelva*: Acuerdo para la creación de un Instituto de Estudios Onubenses.—5. *Logroño*: Descubrimiento de una ciudad prerromana.—6. *Madrid*: Próximas elecciones provinciales.—7. Consideraciones sobre el presupuesto provincial.—8. Inauguración de un aparcamiento vertical de norias rotatorias.—9. Villa del Prado, huerta de Madrid.—10. *Sevilla*: El Ayuntamiento compra terrenos al Patrimonio del Estado.—11. *Zaragoza*: Agrupación de Municipios rurales.

1. GERONA: *Cinco Municipios del Valle de Bas en vías de fusión.*

Los Municipios de San Esteban de Bas, San Privat de Bas, Las Presas, La Piña y Juanetas del Valle de Bas, con una población de 4.500 habitantes, han tomado la decisión de agruparse en uno solo. A este efecto han redactado los correspondientes estatutos que han pasado a estudio de los respectivos Ayuntamientos para su ulterior trámite reglamentario.

En una reciente reunión de Alcaldes y representaciones municipales de dichas localidades ha quedado de manifiesto el acuerdo que anima estas gestiones al formalizarse los mencionados estatutos y se han convenido los detalles para llevar adelante dicha aspiración. La agrupación de los referidos Municipios en uno sólo, que pasaría a denominarse «Vall de Bas», se considera como un paso más en la positiva orientación del valle, tan felizmente iniciada con la concentración parcelaria del mismo que ha sido la primera de Cataluña.

La capitalidad de «Vall de Bas», su Ayuntamiento, se propugna un lugar equidistante de todos los pueblos que han de integrar el nuevo Municipio señalándose dentro del actual término de San Privat, entre Juanetas y San Esteban, lugar donde a su vez sería erigido el monumento a la familia campesina, cuyo proyecto está en disposición de llevarlo a la realidad (1).

(1) De *La Vanguardia* (Barcelona, 24 de febrero de 1967).

2. Ripoll y su monasterio.

Ripoll es una población gerundense que impresiona por las altas montañas de su contorno, con indescritibles panoramas, así como por sus bosques y la riqueza de su ganadería y agricultura.

El campo de Ripoll produce cereales, legumbres y frutas. En Ripoll abundan las fábricas de hilaturas de algodón y de lana y las industrias metalúrgicas. Hay también fábricas de tejidos, de cementos y cales; de curtidos, de fundiciones y de mosaicos, de batido de electricidad del cobre y también de chocolate y de pastas para sopa. En suma: Ripoll es una población fabril por excelencia que ocupa a millares de productores. Es una villa activa y próspera, y da, con el bullicio y movimiento de sus calles, la sensación de una privilegiada ciudad. Es importante, le consta y no se priva de nada.

En Ripoll hay dos puentes, bajo los cuales pasan las aguas de los ríos Ter y Fresner, que proceden de las altas montañas del Pirineo.

Uno de los encantos de Ripoll son esos puentes, como también lo son sus calles estrechas con diminutas aceras. La ciudad cuenta con jardines y bellas plazas, como la de Santa María junto al monasterio, la plaza antigua o del Corral, la del Mercadal, la del Ayuntamiento. En la parte superior del edificio municipal campea el escudo de la villa, sobre el que destaca una corona. En su centro hay un gallo y a sus pies la confluencia de los dos ríos, que tiene por fondo las montañas. Está orlado por una rama de olivo y otra de laurel, sin leyenda.

Cuenta también Ripoll con un museo y una notable biblioteca con más de doce mil volúmenes, y abundan las librerías, los centros recreativos y culturales y los deportivos.

En Ripoll también hay problemas, tales como el del agua, aunque existe un proyecto, aprobado por la Superioridad, que trata de resolverlo. Otro de los problemas de Ripoll, relacionado con su famoso monasterio, era el de la enfermedad de la piedra del conocido edificio. Parece que de momento el terrible mal se ha logrado detener en la portada por unos cinco o seis años. Continúan los tratamientos, no obstante. Se realizan obras en el claustro por un valor de medio millón de pesetas aproximadamente, que cuida la Dirección General de Bellas Artes.

Una gran mejora sería la desaparición de la fábrica que obstaculiza la perspectiva de la plaza del Monasterio Abad Oliva. Existe el proyecto de construir un hotel en lugar de la fábrica. El monasterio de Ripoll se merece cuanto por él se haga. Fundado por Wifredo el Belloso, ha sido llamado Covadonga de la reconquista de Cataluña. El noble edificio y los encantos que de Ripoll hemos enumerado harán que el turismo afluya a la ciudad llena de abolengo y tradiciones, pero en la línea del progreso que no se detiene ante ninguna innovación.

El turismo fue cosa abandonada hasta la fecha; sin embargo, se proyecta actualmente la creación de un centro de iniciativas y turismo para el próximo año, así como una edición de folletos para este mismo año. Se piensan ejecutar obras de desvío de la carretera Barcelona-Puigcerdá.

Asimismo se terminan importantes obras de iluminación por valor de tres millones de pesetas (2).

3. GRANADA: Conferencias para Alcaldes.

En el VII Cursillo de Formación de Alcaldes y Jefes locales del Movimiento, celebrado en Granada del 23 al 25 de febrero, se ofreció un ciclo de conferencias con arreglo al siguiente temario:

«La Junta Provincial de Servicios Técnicos, Obras y Servicios Municipales», por don Antonio Hernández-Carrillo y Fernández, Secretario general de la Diputación provincial.

«La Delegación de Juventudes a esfera local», por don Pascual Pascual Recuero, Delegado provincial de Juventudes.

«El turismo en la vida municipal», por don Antonio Gallego Morell, Delegado provincial del Ministerio de Información y Turismo.

«Los servicios de la ganadería en el Municipio», por don José Lora y Suárez de Urbina, Diputado provincial y Director de la Granja experimental de la Diputación provincial.

«La gestión urbanística», por don Julio Iglesias de Ussel y Lizana, Delegado provincial de la Vivienda.

«La Sección Femenina y sus Delegaciones locales», por la señorita Rosalina Campos Valenzuela, Delegada provincial de la Sección Femenina.

«La enseñanza primaria en los Municipios. Construcciones escolares», por don Felipe Lucena Rivas, Inspector jefe de Enseñanza Primaria.

«El Ayuntamiento como entidad jurídica. Funciones de la Corporación y del Alcalde», por don Manuel Bueno de la Cruz, Jefe provincial del Servicio Nacional de Inspección y Asesoramiento de las Corporaciones Locales.

«Apuntes sobre la acción sindical en la Provincia», por don Bernardo Cuenca Cerveró, Delegado provincial sindical.

«Los servicios de extensión agraria», por don Manuel Bullejos, Jefe del Servicio provincial de Extensión Agraria.

«Relación de las autoridades locales con el Gobierno Civil», por don Antonio Fernández Díaz de Villegas, Secretario general del Gobierno Civil (3).

4. HUELVA: Acuerdo para la creación de un Instituto de Estudios Onubenses.

A principios de febrero del corriente año, el Presidente de la Diputación provincial de Huelva, señor Zorrero Bolaños, elevó a la Corporación una importante moción haciendo constar la conveniencia de que

(2) NADAL DE SANJUÁN, Ana: «El monasterio y la población de Ripoll», *La Vanguardia* (Barcelona, 26 de noviembre de 1966).

(3) De *Ideal* (Granada, 21 de febrero de 1967).

sobre diversas facetas de tipo histórico, arqueológico, económico, agrícola e industrial se promuevan con el rigor científico adecuado los estudios pertinentes para mantener vivo el acervo de la Provincia de Huelva de una parte y se obtengan las conclusiones precisas que la actual evolución industrial demanda.

Hizo el Presidente de la Diputación una amplia exposición sobre dicho punto, manteniendo la idea de que para dar cauce a las mencionadas aspiraciones, así como a otras necesidades que se vienen planteando, nada mejor que la creación de un Instituto de Estudios Onubenses, en el que bajo el patrocinio de la Diputación provincial, Caja de Ahorros y otros organismos y entidades, se lleve a cabo la labor investigadora con el nivel y la eficacia que se requieren para el cumplimiento de tan elevados fines.

La Diputación provincial haciéndose eco de esta moción acordó aceptarla en principio y facultar a la presidencia para que con los asesoramientos precisos se proponga en el plazo más breve posible la creación del Centro y la redacción de los estatutos por los que habrá de regirse (4).

5. LOGROÑO: *Descubrimiento de una ciudad prerromana.*

En el término municipal de Herramélluri, a siete kilómetros de Santo Domingo de la Calzada, en la Rioja Alta, ha sido descubierta la ciudad prerromana de Lybia. Y ha nacido bajo los restos de otras dos localidades posteriores, pertenecientes al esplendor de la época romana y a la decadencia de la misma.

Fue don Alejandro Marcos Pous, catedrático de Arte en la Universidad de Navarra, quien llegó a la conclusión de que en aquellos terrenos cultivados de Herramélluri, en la ladera baja del llamado montículo de Levatorres, existió la ciudad de Lybia. Bajo el apoyo de la Diputación provincial de Logroño, comenzó las excavaciones. Y, en efecto, en cuantos hoyos ha realizado han aparecido restos fuertes, restos sanos de construcciones de aquella época, además de un sinfín de objetos, como vasijas, mosaicos, restos humanos, etc.

Perfectamente se advierte el trazado de las construcciones y calzadas en lo ya excavado, que aún es poco si es cierto que se trata de una ciudad importante, que podría tener unos mil habitantes. La importancia de la ciudad puede desprenderse también del hecho de que se ha encontrado una fachada con dos columnas, que bien pudiera ser de un palacio, lo que justificaría la presencia de alguna autoridad principal. Es maravilloso comprobar la solidez de estas construcciones, que, a pesar de tantos siglos, se encuentran aún en tan magníficas condiciones.

Desde que la prensa riojana lanzó la noticia del hallazgo, gentes de toda la región norteña han llegado hasta Herramélluri. El hecho ha causado interés desde el primer momento. El mismo interés de la Dipu-

(4) De *Odiel* (Huelva, 3 de febrero de 1967).

tación provincial riojana, que está dispuesta a comprar los terrenos que abarcara la vieja Lybia. Claro está que es cuestión ésta muy delicada, puesto que de seguir las excavaciones se afectará en parte importante a los terrenos de los que hoy vive Herramélluri. En este punto están las cosas.

Las excavaciones, de todos modos, han terminado por este año, dada la presencia de las lluvias otoñales. Los objetos hallados y el plano realizado sobre las excavaciones se están estudiando a fondo en la Universidad de Navarra; los primeros, para su recomposición; el segundo, para llegar a una limitación exacta de lo que merece ser excavado en el futuro. El interés de lo descubierto es indiscutible, por lo que las excavaciones se llevarán hasta llegar a descubrir de lleno para nuestra turística época tan importantes restos de nuestra historia (5).

6. MADRID: *Próximas elecciones provinciales.*

Un reciente Decreto del Ministerio de la Gobernación convocó elecciones para renovar los miembros de las Diputaciones provinciales, Cabildos insulares y Mancomunidades interinsulares.

Al cupo de renovación trienal de los designados en 1964 se añadieron los que no hubieran sido renovados desde su elección de la convocatoria de 1961, las vacantes producidas por fallecimiento o por cualquier otro motivo legal y aquellos representantes que hubieran sido elegidos por su cualidad de Concejales y hubiesen cesado en su cargo municipal cuando, hace unos meses, cesaron parte de los Ayuntamiento, aunque en los comicios subsiguientes hubiesen sido reelegidos.

La renovación afectó, pues, a la mayor parte de los Diputados provinciales y Consejeros de Cabildos y Mancomunidades. Lo que quiere decir que vamos a tener organismos provinciales prácticamente nuevos, pues el texto del Decreto interpreta como renovable cualquier situación ambigua, tal el caso de los Concejales que han cesado en 1966, aunque hayan sido reelegidos inmediatamente.

El Decreto ha encontrado un escollo: la imposibilidad de renovar aquellos puestos provinciales para los que estaban elegidos algunos Alcaldes. Puesto que la condición de éstos, al no ser electiva, no está sometida a los turnos de renovación de los Ayuntamientos, los actuales Alcaldes que sean Diputados provinciales seguirán siéndolo hasta tanto no sean relevados de su cargo por la misma autoridad que los nombró.

Si las elecciones ofrecen la ventaja de que con ellas se da juego político a la sociedad y ocasión a que presten servicios públicos los ciudadanos, un relevo amplio, como el realizado, da una sensación de aire renovado. Cuando desde otros sectores se está notando una fuerte presión por evitar cambios fundamentales de estructura, las Diputaciones, Cabildos y Mancomunidades han dado un ejemplo de joven vitalidad.

(5) LUMBRERAS, José: «Una ciudad prerromana descubierta en la Alta Rioja», *Ya* (Madrid, 19 de noviembre de 1966).

Finalmente, estas elecciones tienen otra significación digna de tenerse en cuenta. Los nuevos representantes van a vivir la ocasión de asesorar y aplicar en sus inicios las disposiciones que, acerca de la Administración local, se promulguen en aplicación de la Ley Orgánica (6).

7. *Consideraciones sobre el presupuesto provincial.*

La Diputación provincial de Madrid aprobó su presupuesto para el próximo ejercicio, importante 779.943.489 pesetas, cifra equilibrada en gastos e ingresos.

En lo que respecta a la tutela de los pueblos de la Provincia de Madrid, función básica de la Diputación, ésta se propone, contando con las nuevas posibilidades, y aparte las mejoras de los Municipios de Chinchón y Móstoles, que reciben especial apoyo desde el próximo ejercicio, incrementar los servicios públicos fundamentales y ejecutar en ellos importantes obras de saneamiento, edificación y abastecimiento de aguas. Entre los primeros servicios que se intensificarán, está el servicio contra incendios, que tanto viene preocupando a la gestión de la Diputación en su nueva etapa. Más de tres millones de pesetas serán, por otra parte, destinados a atenciones deportivas. En cuanto a cultura, una importante cantidad se destinará a becas y a otras ayudas para estudiantes sin medios económicos, radicados en esos pueblos, así como al incremento de las bibliotecas públicas y de otros servicios culturales.

En su discurso de presentación al Pleno y a la tribuna pública, de los nuevos presupuestos, el Presidente dijo se trataba de presupuestos reales, sin cifras ilusorias, muy estudiados y meditados, que permitían contemplar el futuro inmediato de la función corporativa, en pro de la Provincia, con fundadas perspectivas de optimismo y esperanza.

Finalmente, fue aprobado el proyecto especial de los servicios recaudatorios provinciales, formulados de acuerdo con lo dispuesto por la Ley de Régimen local, presupuesto que asciende a 40.200.000 pesetas, y que, asimismo, y como el anterior, responde a un programa económico real y equilibrado (7).

8. *Inauguración de un aparcamiento vertical de norias rotatorias.*

Presidido por don Nicolás Franco, Presidente de Aparcamientos Mecánicos, S. A., se ha celebrado a finales de noviembre el acto de inauguración de un aparcamiento mecánico vertical para automóviles situado muy cerca de la plaza de España. Consiste en un sistema de cabinas rotatorias de colocación vertical que tiene cabida, en cada caso, para un total de veinte vehículos. Funciona por un sistema de norias, de patente suiza, y no ocupa más que treinta metros cuadrados, con lo que se ahorra una importante superficie. En el mismo lugar está prevista

(6) De *ABC* (Madrid, 26 de febrero de 1967).

(7) De *El Alcázar* (Madrid, 19 de noviembre de 1966).

la instalación de cinco torres más. Funciona con un motor de 35 caballos y un sistema de células fotoeléctricas impide que, cuando el sistema está en movimiento, pueda haber accidentes de ningún tipo. Por otra parte, cada torre va recubierta por una superficie de aluminio cromado que añade belleza al ingenio. Está prevista la inauguración de un aparcamiento similar en la plaza del Rey (8).

9. *Villa del Prado, huerta de Madrid.*

Villa del Prado está más allá del Alberche, a 60 kilómetros de Madrid, a cuya Provincia pertenece. La torre de Villa del Prado se ve desde lejos y muestra las claras líneas herrerianas. Las calles de Villa del Prado, bien urbanizadas, dan, sin embargo, impresión de haber sido trazadas para mayor urbe. En Villa del Prado tuvo casa el Condestable don Alvaro de Luna. La iglesia se construyó en el siglo xv y muestra buena fábrica de sillería. En el interior su extensa nave ojival ofrece en sus diversos capiteles salpicaduras románicas. Su sacristía custodia un interesante archivo y posee también dos bulas históricas de León X y Alejandro VI.

Puede decirse que los vecinos de Villa del Prado viven exclusivamente de la agricultura. Cultivan 5.500 hectáreas de las 7.800 que forman el término. El principal cultivo es el de la hortaliza, aunque también se dedica la tierra a olivares y viñedos. Sin embargo, las hortalizas constituyen la principal riqueza de Villa del Prado. Los siguientes datos dan idea de lo dicho:

Durante el verano salen del pueblo con destino al mercado de Madrid más de cuarenta toneladas diarias de tomates, durante treinta días, y en la actualidad, y durante dos meses, por lo menos, se exportan también a la capital unas cuarenta toneladas diarias de repollos y casi otras tantas de judías de verdeo. El olivar produce al año cerca de los 300.000 kilos de aceituna, y en las quince bodegas que existen entre cooperativas y particulares se elaboran más de millón y medio de litros de vino, de extremada fama y calidad. Los cereales suponen menos, y la ganadería puede cifrarse en 2.500 ovejas y un centenar de vacas lecheras.

El problema de escasez de mano de obra no existe en Villa del Prado. El campo es rentable y la gente se dedica a las faenas agrícolas, sin que haya hecho aparición la industria.

Los problemas que ha tenido planteados el pueblo (suministro de agua a los domicilios particulares, red de desagüe y alcantarillado y pavimentación de calles) el Ayuntamiento los ha ido acometiendo con la ayuda de los organismos provinciales. Ahora hay proyectos para terminar las obras de canalización del arroyo de la Plaza, construir viviendas económicas y un mercado municipal. La Casa-Ayuntamiento, recién construida, es un edificio notable.

(8) De 3e (Madrid, 23 de noviembre de 1966).

Los 500 chalés del Encinar del Alberche, próximos a Villa del Prado, con instalaciones de piscinas y campos deportivos, hacen de este Municipio madrileño un lugar donde se conjuga la vida tradicional con un claro porvenir (9).

10. SEVILLA: *El Ayuntamiento compra terrenos al Patrimonio del Estado.*

En los Reales Alcázares tuvo lugar la firma de la escritura que formaliza la venta realizada por el Patrimonio del Estado al Ayuntamiento hispalense de una franja de terrenos correspondiente a la antigua huerta del palacio. Estos terrenos serán empleados para llevar a efecto la reforma de la calle de San Fernando.

Con el dinero obtenido por la venta de terrenos, el Patrimonio procederá a la restauración y consolidación de techumbres y al descubrimiento de los patios de los Asistentes, del Príncipe y otros rincones de interés artístico. Al mismo tiempo se realizarán excavaciones en el solar que ocupaba la antigua Casa de Contratación y donde es opinión generalmente aceptada que existen las ruinas de unos baños árabes (10).

11. ZARAGOZA: *Agrupación de Municipios rurales.*

Se está llevando a cabo en la Provincia un vasto plan de agrupación y fusión de Municipios rurales menores de 500 habitantes, de conformidad con lo regulado en la Ley de 23 de julio de 1966.

Los fines de dicho plan consisten en principio en mantener y explotar conjuntamente los servicios administrativos. En lo que ha transcurrido de año se han fusionado varios pueblos.

La aspiración de las autoridades provinciales y las de los propios Municipios no para ahí, sin embargo, sino que han acordado planificar la comercialización de la Provincia, atendiendo a criterios de riqueza agrícola, ganadera, industrial, minera, etc., actualizando a su vez las necesidades reales de cada una de las comarcas con miras a obtener mayor productividad y potenciar al máximo la actividad industrial y mercantil de todos los Municipios, al menos de aquellos de más de cinco mil habitantes y de manifiesta riqueza imponible (11).

G. GUERRA-LIBRERO.

(9) VAREA, Bonifacio: «Madrid-Provincia», *Arriba* (Madrid, 2 de noviembre de 1966).

(10) De *Arriba* (Madrid, 26 de febrero de 1967).

(11) De *ABC* (Madrid, 26 de febrero de 1967).

b) Extranjero:

E U R O P A

I. ALEMANIA.

1. Hay que acabar con el aliciente de las subvenciones de las grandes ciudades.

Raras veces se han dado soluciones eficaces para resolver la cuestión del tráfico en nuestras grandes urbes. Un urbanista de Frankfurt ofrece la solución. No tiene en consideración los derechos ni los tabús que con la fuerza de la costumbre han llegado a ser amados. Proclama simplemente los principios de la economía. Sus ideas probablemente serán tachadas de utópicas, pero nadie podrá negar que sus razones son bien lógicas, razones que en los planeamientos urbanos se pasan por alto.

Sabe el joven urbanista que traza la primera raya sobre el papel que en nuestro orden económico lo que domina en la ley de la oferta y la demanda son los precios. Frenados éstos, la oferta y la demanda van a una en razón del precio. Manhattan es la única, en su categoría de gran urbe, que no conoce las penosas horas-punta de la circulación de vehículos privados, lo que demuestra el justo uso de los principios económicos. Sus urbanistas han limitado el número de aparcamientos, por tanto, la oferta. En cambio, su precio es libre, lo que para nuestra mentalidad es «antisocial». El número de demandas es libre, en principio todos los autos pueden entrar en Manhattan, pero el precio de los aparcamientos es monstruoso, lo que ha contribuido a un sano equilibrio, y la capacidad de las calles está siempre a tono con los vehículos en circulación.

En tiempos del capitalismo primitivo, las ciudades eran los centros de la producción industrial. Los trabajadores comenzaron a organizarse y a exigir elevados salarios. La respuesta de todos los países europeos era más o menos la misma: con la reducción de billetes de los transportes públicos se obtenía del campo mano de obra más barata para trabajar en la ciudad y a esta modalidad se la llama tranquilamente «tarifas sociales». Y esta estructura sigue en vigor. Si nuestras ciudades no hubiesen adquirido y subvencionado a costa de los ciudadanos esta clase de mano de obra, las empresas productoras en el transcurso del siglo la hubiesen encontrado rentable en el campo, los campesinos hubiesen hallado trabajo remunerador y se hubieran visto obligados a la racionalización, y en la crisis económica de los años treinta el labrador hubiera encontrado su medio de vida, siquiera secundario, en el campo.

Pero las tarifas sociales han perturbado el orden económico de los transportes y así hemos llegado a la actual situación. Deberían estar en condiciones de ampliar sus redes y estacionamientos, pero no ganan lo suficiente y se las racionaliza por medio de medidas raquíticas y así resulta que como el transporte público resulta incómodo, todos los que

pueden compran su «auto», que sólo emplean unos minutos, pero que estacionan horas en las calles, con lo que culmina el lamentable estado de nuestra circulación. Y puesto que «aparcarlo» no cuesta, resulta un transporte doblemente barato, que permite, además, a su dueño vivir en las afueras, donde el terreno que ha adquirido para su vivienda familiar le ha costado mucho menos que en la ciudad. La avalancha humana que circula por la urbe resulta indirectamente subvencionada y de la misma manera contribuyen todos los ciudadanos a los impuestos de «aparcamientos» de vehículos privados, aunque muchos de los contribuyentes carezcan de ellos.

¿Qué sucedería si los que tienen su coche pagasen en razón de la duración del aparcamiento? Por lo menos, el diez por ciento de éstos quedarían libres, a tanto debía subir el alquiler, pagarlo sólo el usuario y pagarlo en concepto de alquiler, y no de impuesto y a costa del contribuyente anónimo. Los transportes públicos deberían estar también incluidos y elevar sus tarifas con carácter de impuesto hasta obtener ganancias y entrega de billetes de abono que permitan más adelante la rebaja: sólo cuando exista un número de reducciones normal. Se pretende que en las temidas horas-punta quede libre el diez por ciento de los asientos de los transportes públicos. La población flotante disminuiría. Con la falta de mano de obra más barata, la ciudad se liberaría de muchas empresas, que desde hace ya cincuenta años son anacrónicas. El terreno y el solar no se encarecerían tan rápida y escandalosamente. La difusión de empresas en el campo sería más equilibrada y su aparición en éste se reduciría, así como el tener que subvencionar la economía agraria. El suburbio, en lugar de invadir nuestros alrededores, sería sustituido por un resurgir de aguas, canalizaciones y ensanche de calles. La gran urbe, por muy bien que se planee, no puede ser nunca un paraíso. Mi sueño es—ha dicho el autor de este reportaje—ir en contra de la actual estructura de los poblados de nuestro país, lo que debería realizarse dejando curso libre, con precaución, a toda clase de subvenciones, tanto públicas como de otra clase. Todo lo que se lleve a cabo debe delimitarse estrechamente, averiguar su precio y exigirlo inmediatamente en el lugar del consumo o de la explotación. Tengo el convencimiento de que con estas medidas se produciría un gran incremento económico, que cuando menos bastaría para reparar muchos errores del pasado, sin necesidad de que los impuestos de los ciudadanos tengan que ir a parar a un pozo sin fondo (1).

2. *Amplios planes de servicios de tráfico para Berlín.*

Siempre que sale a relucir la palabra Berlín, se piensa tan sólo en la situación política de la dividida Alemania. Ciertamente, hay otros problemas que para los 2,2 millones de seres de Berlín occidental presentan una serie de desventajas todavía no previsibles. El cerco de 160 kilómetros de muro o de alambrada y el hecho de que se halle separado de la

(1) De *Frankfurter Allgemeine Zeitung* (Frankfurt, 21 de enero de 1967).

parte occidental de Alemania, a cuya zona no se puede viajar sin riesgo, ha contribuido sensiblemente a que el mercado del automóvil se mueva con grandes dificultades.

Sólo el tener que proveer de accesorios a 370.000 coches que ruedan actualmente por el Berlín Este, presenta hasta en el detalle más nimio un detenido y profundo examen de la Inspección General Técnica de la empresa. Desde el cambio de un motor hasta el simple lavado del parabrisas, hay que hacerlo pagando sumas cuantiosas y largos caminos de transporte para cumplir las formalidades que se llevan a cabo en las interzonas de la autopista a la frontera.

Esto fuerza a evitar el poner piezas de recambio y a un «redondeo» en la cuenta. «Normalmente nos basta con diez pares de guardabarros de un modelo de coche determinado», nos explicó el jefe de una gran estación de servicio. «En cuanto a la provisión de accesorios, tenemos que actuar a tenor de las circunstancias, que ahora son bien difíciles y por esto precisamente hemos de realizar el inventario haciendo figurar doble cantidad. Nunca se puede saber...». La motorización completa de Berlín se halla ahora en curva descendente, como lo demuestra el reducido número de las nuevas admisiones del año.

Tomando como base el desarrollo alcanzado hasta ahora, hay que calcular que para 1975 Berlín Este contará con medio millón de coches. En cuanto a una extensión importante del mercado de coches usados o nuevos, es un sueño del que los peritos se han despedido desde hace tiempo, en vista de la situación. Con meros cálculos el mercado del automóvil debería alcanzar para esta fecha la cifra de 600.000.

Es digno de mención que el tráfico automático va aumentando.

El placer de conducir, en ninguna parte es tan grande como en Berlín. Gracias a sus modernas redes de circulación, con cuya capacidad puede contarse a largo plazo, es posible atravesar la ciudad con toda rapidez y comodidad. La penuria de aparcamientos es desconocida para el berlinés, aun tratándose de lugares tan céntricos y frecuentados como el Kurfürstendamm. Quien como extranjero se ha acercado a Berlín, se imagina hallarse en el paraíso. Como afirman los que lo han conocido, Berlín es un viaje que vale la pena (2).

II. FRANCIA.

1. *Actualización del concepto de «centros comerciales».*

El crecimiento del consumo determina mayores exigencias para el comercio, a fin de que éste cumpla su primordial misión de proveer a las necesidades de la comunidad urbana.

Su localización central o periférica respecto del casco urbano puede

(2) De *Der Bund*, edición matinal (Berna, 30 de noviembre de 1966).

obedecer a razones ajenas a las propiamente urbanísticas, pero se va perfilando la idea de sustraerlo a la circulación rodada y de dotarlo de medios que cubran no sólo las perentorias necesidades comerciales, sino también que constituyan otro tipo de prestaciones o servicios, elementos de distracción y esparcimiento, etc. Así, el «centro urbano» sería no simplemente un «centro comercial», sino un sector urbano dotado de fuentes, jardines de infancia, hoteles, restaurantes, salas de deportes, etcétera. Se vuelve, en suma, al concepto de centro comercial de la Edad Media, que no sólo brinda la idea de lo mercantil, sino también de la expansión corporal y solaz del espíritu (3).

2. *París: Montmartre en el año 2000.*

En 1949, M. Claude Charpentier obtuvo del Gobierno francés la inscripción de Montmartre en el Inventario de monumentos naturales y legendarios. Veinticinco años luchó para conseguirlo. Ahora se trata de ir despojándolo del tremendo cúmulo de *pastiches* que han ido desvirtuando el carácter tradicional del Montmartre decimonónico. La altura de los edificios será reducida a tres pisos. Los de nueva planta crecerán hacia el subsuelo, y se ha logrado en 1957 una zona de defensa para que Montmartre continúe con su privilegiada situación «colgado» sobre París.

Muchos lugares ocupados por edificios quedarán cubiertos de jardines y aquellos que no puedan ser eliminados quedarán subterráneos. Desaparecerán las antenas de televisión, incluso, y, sin embargo, no quedará sustraído a las ventajas de las modernas técnicas. Habrá, en efecto, un helipuerto y en las entrañas de la colina habrá un refugio antiatómico, aparte de grandes zonas de estacionamiento de vehículos, una sala de conferencias y a una profundidad mucho mayor aún será atravesada la montaña por la vía rápida Norte-Sur. Se espera, incluso, la desaparición de los pintores—plaga de pulgas sobre una cebra—, ya que para que salga de entre ellos un Utrillo o un Valadon, es preciso soportar una heterogénea multitud de seres atrabiliarios (4).

3. *París: Papel de la Administración en una economía moderna.*

En los ambientes intelectuales de Francia—y esta situación puede ser trasladada a cualquier otro país—flota la idea de que la Administración requiere modernizar sus procedimientos y sobre todo su mentalidad, para acompasar su marcha en el concierto nacional.

Esta vez es el miembro de la Academia Francesa, M. Louis Armand, quien anhela ver un mejor «rendimiento» del Estado a través de una modificación sustancial en la psicología del funcionario civil o militar que de una u otra forma participa en la administración del país. «A todos satisfecería más su cometido si se sintieran más útiles y respon-

(3) De *Les Echos* (París, 25 de noviembre de 1966).

(4) De *Le Figaro Littéraire* (París, 10 de noviembre de 1966).

sables». Es necesario introducir en Francia «una mentalidad de empresa». El sentido de la competencia industrial o comercial ha evolucionado menos que en otros países, por la fidelidad tradicional francesa a las instituciones agrícolas y jurídicas. La mentalidad empresarial no ha sabido domeñar al espíritu administrativo como en otros países avanzados y en ello juega un papel primordial el impulso a la investigación científica en la que la empresa privada norteamericana, por ejemplo, juega un papel decisivo, en conexión con la existencia de Universidades libres.

La articulación defectuosa de la Administración y las actividades industriales o comerciales puede influir de manera nefasta en la productividad general de la colectividad, y de cara al Mercado Común esta situación debe reglarse lo antes posible (5).

4. *Estrasburgo: Una ciudad europea.*

¿Qué es lo europeo? ¿No se han hecho acreedores a tal denominación los conglomerados de cerrada y apretada edificación construidos en nuestro suelo? No se trata de una manifestación de poder ni de la difusión cultural, sino de la atracción turística que ofrece la metrópoli alsaciana que se vuelve cada vez más al turismo extranjero en contraposición a lo que sucede con los balnearios y los campos de deportes.

En Londres, Roma, París, Zurich es cada día más difícil encontrar hoteles de primera clase a corto plazo, lo que es imputable no sólo a sus encantos turísticos, sino al incremento de los negocios.

Lo europeo ha de entenderse como una situación de ambiente y es obvio que las mencionadas ciudades en este sentido no se hallan siempre a la cabeza o por lo menos el visitante no las considera tan europeas, aun cuando se trate de ciudades tan características como Londres, Madrid, París, Lisboa, Roma, centros en otros tiempos de riqueza en los que no se ponía el sol. Londres, aun con sus construcciones de cemento y cristal, y París, a pesar de su incesante tráfico, siguen conservando su típico sabor. En las capitales italianas domina el espíritu imperial de la antigüedad al que el Papado en la época del Barroco se mantuvo adherido y cuya fuerza se ha extendido por el ancho mundo. Lo europeo trasciende necesariamente a lo ecuménico. El Barroco, con sus guerras de religión, rompió la unidad del desarrollo europeo, que en la alta Edad Media, en el Renacimiento, en el Humanismo y, sobre todo, en el esplendoroso siglo XVII, alcanzó su punto culminante. Por estas razones Florencia, Augsburgo, Copenhague y otras ciudades nos hablan tan «europeamente», en tanto que Viena, gracias a su capacidad de aliar armónicamente lo centro-europeo con lo eslavo-húngaro y lo italo-occidental, ha impresionado asimismo gratamente a todo visitante como ciudad europea. Algo parecido ocurre con Berlín y Bruselas. Amsterdam, este prodigio de edificaciones, por el contrario, está impregnada en su ambiente del salino hálito del mar, de su glorioso pasado de un mundo rico y que influyó más allá de sus fronteras en el Viejo Continente.

Su destino está determinado por su situación. Fundado en un punto de

(5) De *Figaro* (París, 18 de noviembre de 1966).

cruces de importantes vías de comunicación, fluye abundantemente la riqueza comercial mientras que su fortaleza cara al Rin fue la causa, a través de la Historia, de sitios, bombardeos y expolios. Esto le ha hecho llegar a una temprana madurez tanto en lo individual como en lo común. La guarnición romana *Argentoratum* fue destruida por los alemanes el año 357 de nuestra era y en 842 Carlos el Calvo y Luis el Alemán le juraron fidelidad eterna. «Juramento de Estrasburgo». Gutenberg desarrolló en esta ciudad su invento de la imprenta y en tiempos de la dinastía de los Hohenstaufen y Minnesinger la capital alsaciana atrajo las miradas literarias de Europa, cuando Godofredo de Estrasburgo redactó en alemán *Tristán e Isolda*. En la catedral, en aquel entonces, al término de la ciudad, se conjugan felicísimamente los influjos de lo occidental y centro-europeo. Un tropel de canteros y escultores comenzó la fábrica en 1225, culminando su terminación con el más depurado estilo gótico primitivo. El alpende fue secularizado a mediados del siglo XIII, instalándose en él el *Musée de l'Oeuvre de Notre Dame*, donde aún se custodian parte de los tesoros de la Edad Media. La Ciudad Libre de Estrasburgo dependiente del Imperio es una ciudad de gremios. Erasmo de Rotterdam la alabó como modelo de constitución.

Numerosas casas del Renacimiento nos hablan de aquella gran época de Europa. Juan Taulero, Geiler von Keyserberg y Martín Bucero influyeron en la evolución de la Iglesia sin caer en lo cismático. Por la Paz de Westfalia la Alsacia pasó a Francia, en tanto que la pequeña República de Estrasburgo ensayó penosamente un equilibrio entre Alemania y Luis XIV; en 1681 fue *Ville royale libre* de Francia. Vauban erigió una ciudadela. Son muy visitadas las casas de fachadas combinadas con obra de albañilería y vigas de madera al descubierto con sus puntiagudos hastiales que dan a la fisonomía de la ciudad una nota germanonórdica.

Una valiosa aportación al arte del siglo XVII en esta ciudad la ofrece el sepulcro del Mariscal de Sajonia, von Pigalle, en la iglesia protestante de *Saint Thomas*. Por la *Orangerie* se extiende la construcción proyectada por Le Notre. Carácter francés y grandeza gala se despliegan del modo más natural en la *Place Kléber* con sus aceras llenas de cafés, en la arbolada *Place Broglie* y en el ancho malecón del Ill.

Desde hace poco posee un moderno hotel de Congresos—*Sofitel*—con 180 habitaciones de lujo y *suites*, en el corazón de la ciudad antigua con garajes subterráneos, tiendas y bares. Se la ha adornado también con un «patio» y tiene cámaras de sesiones.

La Universidad surgió en 1538 de la antigua Escuela Latina en la que descollaron más tarde personalidades como Louis Pasteur y Fustel de Coulanges, Goethe y Metternich.

Estos dos últimos, custodios de lo romántico, fueron más tarde los caudillos de la vida espiritual y política de Europa. ¿De qué lado está ahora el Consejo de Europa creado en 1940? Es muy honroso y significativo para esta ciudad europea, que su sede está en ella establecida sin que durante las tres guerras germanofrancesas haya sufrido una verdadera rivalidad.

Y ahora, a pesar de las dudas, incertidumbres y aun burlas que en cuanto al porvenir histórico puedan oponerse, como ocurre en toda grande empresa, la idea *Strasbourg* vive pujante en el corazón de todos los contemporáneos de buena voluntad:

*«le nouvelle fronde
di che si vede Europa rivestire»* (6).

III. U. R. S. S.

Los rusos quieren hacer de Moscú la ciudad más bella del Mundo. Una ley especial ha puesto a disposición de ingenieros y arquitectos la suma de 700 mil millones al año. La estética pesará en la elección de los proyectos. En 1970 habrá un teléfono por cada dos apartamentos.

Moscú, con sus seis millones de habitantes, una de las mayores metrópolis del mundo, está bajo la responsabilidad directa del Gobierno, que para evitar su aumento no concede más permisos para nuevos establecimientos dentro del territorio de la capital y busca el modo de evitar la afluencia de mano de obra, procedente de otros lugares del país. Los dirigentes del Kremlin quieren dar a Moscú un aspecto que la acerque lo más posible al resto del mundo. Quieren que desaparezca el monótono manto gris que oprime todos los barrios, a excepción de las doradas cúpulas del Kremlin, obra del italiano Fioravanti, del siglo xv.

La máxima expansión urbana estará delimitada por el enlace anular, parecido al de Roma, que circunda la ciudad.

Ya se han expuesto las maquetas: los complejos urbanísticos estarán formados por rascacielos—no demasiado altos—bien distanciados entre sí y mezclados con manzanas de edificios más amplios y numerosos parques, jardines y zonas verdes.

La congestión de la zona del centro se reducirá al mínimo, a fin de mantener y defender el carácter histórico de monumentos y edificios. La ley prevé una drástica reducción de 600.000 a 250.000 habitantes de la población residente en el interior del perímetro de las antiguas fortificaciones. Para este plan mastodóntico, esta ley ha asignado mil millones de rublos anuales (unos 700 mil millones de liras). La mayor parte de esta suma se dedicará a la construcción de viviendas, para intentar afrontar y resolver la explosión demográfica que ha caracterizado los últimos cincuenta años de esta ciudad, cuya población se ha cuadruplicado desde la Revolución de Octubre.

El Gobierno ya no se gloriará de los enormes cubos de cemento elevados durante el tiempo de Krutchev.

L. K. Dynbek, Director del Instituto Moscovita de Proyectos Standard, dijo: «Los edificios deben también satisfacer la vista, decorar la ciudad y dar a la gente el máximo confort». Los dirigentes comunistas

(6) De *Neue Zürcher Zeitung* (Zurich, 3 de noviembre de 1966).

se van haciendo indulgentes; la estética vuelve a pesar en la decisión y creación edilicia de los rusos.

Las viviendas de antes que no superaban los cinco pisos y carecían de ascensores, serán sustituidas por las de 15 y 17 pisos. Algunos edificios alcanzarán los 22, pero serán raros. A los balcones de vieja construcción los sustituirán modernas terrazas.

También prevé la ley un millón y medio de teléfonos para 1970; es decir, un teléfono por cada dos apartamentos y tres millones de aparatos antes de terminar el decenio 1970-1980.

Además se han previsto aulas escolares para poder eliminar el doble turno, jardines de la infancia y millares de nuevos comercios (7).

O C E A N I A

MALASIA.

Centro de Formación para Telecomunicaciones.

En 1957 Malasia ingresó como miembro en la Unión Internacional de Telecomunicaciones y en 1961 firmaba un Convenio con el Programa para el Desarrollo, de las Naciones Unidas, para el establecimiento del Centro de Formación para Telecomunicaciones, al que el Fondo Especial de las Naciones Unidas contribuye con 900.000 dólares y el Gobierno de Malasia con otros 2.260.000 dólares.

La finalidad del Centro es la de coordinar las complejas necesidades de la telecomunicación en el país y refundir a todos los sectores interesados en una organización tangible que atienda, además, a la formación y puesta al día de los funcionarios que han de servir las comunicaciones al día del país.

El Centro ocupa, en modernos edificios, más de 4,5 hectáreas y acogerá a 150 estudiantes; estará dotado de todos los elementos docentes y el cuadro profesional será aportado por el Fondo Especial. Las ramas de enseñanza son ocho y cuenta con una editorial con la misión de difundir las obras técnicas que reporten interés al sector de las telecomunicaciones (8).

(7) De *Il Mattino* (Nápoles, 7 de octubre de 1966).

(8) De *Telecommunication Journal* (Ginebra, 15 de octubre de 1966).