

VI. SECCION INFORMATIVA

LA ACTUALIDAD LOCAL A TRAVES DE LA PRENSA

a) España:

SUMARIO: 1. *Barcelona*: Planta de transformación de basuras.—2. *Cádiz*: Para mejorar las carreteras de la zona del Campo de Gibraltar.—3. *Córdoba*: Cooperación de Provincias andaluzas.—4. *Madrid*: La red arterial.—5. *Navarra*: Asamblea de Municipios turísticos navarros.—6. *Pontevedra*: Obras de importancia.—7. *Soria*: Comarcas afectadas por la Ordenación rural.

1. BARCELONA: *Planta de transformación de basuras.*

El Ayuntamiento ha adjudicado la construcción y explotación de una planta para transformar 700 toneladas diarias de basuras en abono, lo que constituirá la mayor estación de esta clase existente en Europa y, probablemente, en el mundo. Dicha planta absorberá más de la mitad de las basuras actualmente producidas en Barcelona, y en cuanto al destino del resto de las basuras de la ciudad, se esperará, una vez en funcionamiento aquella instalación, a determinar si el campo puede absorber todavía mayor producción de abono, o si, por el contrario, es preciso recurrir a la construcción de plantas de incineración, que podrían producir energía térmica para servicio de calefacción o bien eléctrica.

La producción media diaria de basuras en la ciudad de Barcelona alcanza hoy las 1.250 toneladas. En los últimos siete años se duplicó la cantidad de basuras recogidas por día; sin embargo, la población de la Ciudad Condal sólo aumentó en un 9 por 100. Este fenómeno, también observado en París, se debe al aumento del nivel de vida.

El aumento del volumen de las basuras producidas es mucho más rápido, por cuanto con la mejoría del nivel de vida se produce una muy notable reducción de la densidad de las basuras al disminuir su humedad y aumentar su contenido en papel, cartón, plástico, etc. Para confirmar todo ello, basta indicar que la densidad de las basuras de Barcelona, solamente en un año, ha bajado de 280 a 203 kilogramos por metro cúbico, y que es de esperar que continúe descendiendo.

De lo dicho se deduce que anualmente se recoge en Barcelona un total de más de 460.000 toneladas de basuras, con un volumen también superior a 2.250.000 metros cúbicos.

Desde 1960 Barcelona ha venido empleando en gran escala el método del vertido controlado, que ha permitido resolver en forma extraordinariamente económica otro problema que tenía planteado la ciudad, como era el que suponía las antiguas canteras de Montjuich, de las cuales se

ha extraído, durante cientos de años, la mayor parte de la piedra necesaria para la construcción de Barcelona. El problema se presentaba al querer dedicar a parque, algún día no muy lejano, la parte de la montaña ocupada por las canteras, que constituye un obstáculo natural difícilmente salvable. El terraplénado de dichas canteras habría supuesto un fuerte gasto que se ha evitado mediante su relleno con basuras. En dichas canteras, desde la fecha indicada, se han enterrado ya más de 800.000 toneladas de basura que si se hubiesen tenido que quemar, habrían supuesto un gasto de más de cien millones de pesetas, aparte del gasto de construcción de la instalación, cuyo coste sería superior a 300.000.000 de pesetas, parte, todo ello, de lo que en su día habría costado el terraplénado de las canteras de Montjuich, cuyo valor en la parte ya realizada, puede estimarse en más de 60.000.000 de pesetas, cifra, esta sola, superior a lo que ha costado la eliminación de dicha masa de basura mediante el vertido controlado.

Sin embargo, la continuación indefinida de este método de eliminación supone el inconveniente de que la capacidad de las canteras de Montjuich es limitada; por lo que sería preciso encontrar otro terreno de gran extensión capaz de absorber, mediante el vertido controlado, la masa siempre creciente de basuras producidas por la ciudad. Ello es muy difícil en el caso de los alrededores de Barcelona, por la escasez de su término municipal y por la densidad de población que presenta (1).

2. CÁDIZ: *Para mejorar las carreteras de la zona del Campo de Gibraltar.*

El Ministerio de Obras Públicas tenía prevista la inversión de 200 millones de pesetas para mejorar el firme de las carreteras de la comarca. Hoy aquella cifra se ha rebasado. Los accesos a la comarca han sido incluidos en esta fase de mejoras y además, para remozar las que se hallan dentro de los límites del Campo de Gibraltar se puede contabilizar la cantidad de 28 millones y medio.

Estas obras se hallan en fase de subasta para su inmediata ejecución. Tan inmediata que algunas de ellas tiene previstas importantes anualidades para el año en curso y concretamente la de la carretera entre San Roque y La Línea ha de quedar terminada antes de que expire 1967, ya que tiene un plazo de ejecución de seis meses y una inversión de 25.369.051'33 pesetas.

En total, antes de veinticuatro meses han de quedar finalizadas las siguientes obras:

Tramo de carretera entre San Roque y La Línea, por 25.369.051,33 pesetas. Tramo de la CN-340, comprendido entre los kilómetros 120 al 143 (desde San Roque a Guadiaro, en la carretera de Cádiz a Málaga), por 95.408.260,62 pesetas.

Ensanche y mejora del firme entre Algeciras y San Roque, por un

(1) ECHARRI, José Antonio de: «1.250 toneladas de desperdicios cada día», *Tele Expres* (Barcelona, 23 de mayo de 1967).

total de 78.512.882,49 pesetas; nuevo puente sobre el río Guadiaro, con un presupuesto de 73.310.971'39 pesetas, y mejora del firme de las carreteras que desde San Martín del Tesorillo conducen a la general y CA-3.331 por un total de 13.113.599,62 pesetas.

Aparte de agilizar los medios de comunicaciones, las mejoras de las carreteras cubren una necesidad cada vez más apremiante, la de facilitar el enlace entre la parte occidental de Andalucía y la Costa del Sol, en beneficio de ambas por el movimiento turístico que pueda incrementarse por dicha ruta, sobre todo teniendo en cuenta que Algeciras es el puerto de mayor número de pasajeros de la Península y representa la puerta sur de España (2).

3. CÓRDOBA: *Cooperación de Provincias andaluzas.*

En carta dirigida por el Alcalde de Cádiz, a través del diario *Córdoba*, aboga por una cooperación entre las Provincias que forman la Andalucía occidental.

El Alcalde de Córdoba comenta esta idea diciendo:

«Amplia y elogiabile visión, muy en consonancia con las actuales concepciones para promover el desarrollo económico y social desde la base de unidades regionales, que superen las estrechas limitaciones del provincialismo.

En ello estuvimos y seguimos estando desde hace tiempo, los cordobeses, respaldados por densa y aleccionadora historia, de la que son ejemplo las Cartas de Hermandad suscritas desde la Conquista con la mayor parte de las ciudades andaluzas. Hoy, en los aspectos de industrialización, agricultura y turismo, de los festejos inclusive, pueden llevarse a cabo tareas comunes que, sometidas a los correspondientes estudios y coordinación, pueden deparar óptimos frutos no sólo para la región promotora, sino para todo el país y su armónico desarrollo en todos los órdenes.

En el informe que presenté al Pleno municipal cordobés, a los pocos meses de posesionarme de la Alcaldía, exponiendo la necesidad de que se potenciasen al máximo los Municipios españoles, decía que había que llegarse a ello sin renunciar a los imperativos de nuestro tiempo y a la planificación regional, nacional y aun internacional que coordina y promueve medios y recursos, por lo que sin olvido de las fecundas posibilidades que entrañan estos Municipios como células diferenciadas de ordenación de la convivencia, se imponía llegar a un planteamiento alejado tanto de la caótica atomización que se desconecta de la realidad, como del uniformismo que ignora la variedad, condición de armonía.

La evolución histórica, caracterizada por la transferencia de la decisión política y de la soberanía a niveles progresivamente superiores de organización, hace que propugnar hoy la ciudad o la región como base de totalitaria estructuración política, resulte tan trasnochado como pretender el retorno de la economía de trueque, ceñida al ámbito urbano, sin que, por otra parte, esa planificación que, en todos los órdenes, afecta

(2) CASAUS, J. A.: «Campo de Gibraltar», *Arriba* (Madrid, 24 de mayo de 1967).

hoy a zonas cada vez más amplias, deba relegar a la simple condición de históricas a las agrupaciones menores, porque no podemos olvidar que, en definitiva, son seres humanos los que participan en la vida política, social y económica, y entonces, lo inmediato y entrañable de la proximidad vecinal, la historia hecha en común, las tradiciones y la diferenciación acrisolada en el tiempo, plantean no un problema de existencia, sino de articulación de entidades naturales y de sus funciones con las necesidades de la unidad política superior, inspirada en el principio de la subsidiariedad que aproxime y delimite al mismo tiempo los distintos niveles» (3).

4. MADRID: *La red arterial.*

Hace casi un lustro que el Ministerio de Obras Públicas y la Jefatura Central de Tráfico vienen auscultando las más importantes vías de la capital y sus accesos, tomando nota detallada a lo largo de las horas de cada día, para determinar los índices diarios del tráfico, el carácter laboral o recreativo de las vías, y su variación horaria y estacional.

El análisis de dichos datos, con la consideración del desarrollo actual y futuro de la ciudad, ha permitido proyectar las vías que integran la red y dimensiones de cada arteria, de acuerdo con el papel que cada una deba desempeñar en la futura circulación.

La configuración concéntrica de la capital ha determinado el esquema de sus principales arterias de la siguiente forma: A) Radiales de penetración. B) Cinturones de conexión sin necesidad de penetrar en los centros congestionados. C) Transversales de intersección para comunicar los núcleos autónomos.

El primer grupo está formado por el llamado «casco antiguo», formado por el Madrid de los Austrias y el centro. La actuación de este sector consistirá en acondicionar el existente dotando a las calles de nuevo firme, suprimiendo los bulevares y travesías y ordenando los aparcamientos.

El segundo cinturón lo comprenden los antiguos paseos de Ronda, Reina Victoria, Joaquín Costa y Doctor Esquerdo, con sus adyacentes, y zona ferroviaria de Atocha. En este sector la actuación consistirá en acondicionar de acuerdo con las directrices las vías existentes que, por ser ya más modernas y amplias, permitirán dotar al sector de mejores características que al primer cinturón, previéndose varios pasos elevados y subterráneos que harán el tráfico muy fluido.

El tercer cinturón se proyecta ya con carácter de autopista, circulaciones separadas, control de accesos y cruces a distinto nivel. Se formará con las vías del Manzanares, avenida del Abroñigal y la creación de autopistas nuevas en el noroeste, norte y sur de la capital. Concretamente el nudo del sur está previsto que sea uno de los más bellos accesos capitalinos, el cual transformará totalmente esta árida y hasta ahora

(3) GUZMÁN REINA, Antonio (Alcalde de Córdoba): «Presencia de Córdoba», *A B C* (Sevilla, 27 de mayo de 1967).

descuidada zona, siendo la aportación más interesante para esta red arterial de Madrid ya en marcha.

Por último, existe el proyecto de un último cinturón, cuarto de la serie, que enlazando con la red radial de carreteras que confluyen en Madrid, una las zonas exteriores de los pueblos circunvecinos. Tendrá carácter de gran autopista sin aprovechar las vías vecinales ya existentes que quedarán como carreteras adicionales.

Las obras de acceso a Madrid actualmente en marcha suponen una inversión totalizada de 1.527 millones de pesetas. Los trabajos marchan a buen ritmo, sobre todo en la sección comprendida entre el puente de San Fernando y Las Rozas, que permitirá reunir con mayor fluidez los tráficos de Villalba y El Escorial. Las obras del paseo de Extremadura, en la carretera Madrid-Badajoz, ya han sido adjudicadas.

El Ministro de Obras Públicas, señor Silva Muñoz, hace pocas fechas declaró ante los periodistas, a los que presentó el proyecto de la red arterial de Madrid: «Dentro de la línea que se sigue en mi Departamento, consistente en simultanear la planificación con la realización, la obra emprendida en la capital y sus contornos es un vivo ejemplo de la tónica del Gobierno para proporcionar la infraestructura necesaria al crecimiento del tránsito rodado» (4).

5. NAVARRA: *Asamblea de Municipios turísticos navarros.*

En el palacio de la Diputación de Pamplona se celebró una Asamblea de Municipios turísticos navarros, bajo la presidencia del Director general de Promoción del Turismo, don Juan de Arespachaga.

Se dio lectura a las conclusiones adoptadas por el Delegado provincial de Información y Turismo y el Jefe de la Sección cultural y turística de la Diputación, que fueron aprobadas en la reunión del día 31 de mayo, celebrada en el Gobierno Civil. El Gobernador hizo una glosa de los principales puntos de estas conclusiones, y el señor Arespachaga invitó a los Municipios a que colaboren con el mayor interés en la promoción turística (5).

6. PONTEVEDRA: *Obras de importancia.*

En sesión celebrada por la Comisión Provincial de Servicios Técnicos se dio cuenta de las contestaciones recibidas a las gestiones realizadas por el Gobernador civil, y entre ellas destaca la del Ministerio del Aire, del que se interesa la ampliación de la pista de aterrizaje del aeropuerto de Peinador, en Vigo, y cuya propuesta ha pasado a estudio del organismo correspondiente.

La Confederación Hidrográfica del Norte de España comunicó haber aprobado el proyecto de replanteo previo de conducción para abastecimiento de aguas al polígono industrial de Porriño, con un presupuesto de 23.807.852 pesetas.

(4) De *Tiempo Nuevo* (Madrid, 25 de mayo de 1967).

(5) De *Informaciones* (Madrid, 6 de junio de 1967).

La Delegación Provincial del Servicio Nacional del Trigo informó a la Comisión que el suministro de semillas de maíz híbrido para la siembra de 20.000 hectáreas en la Provincia ha sido concedido y supondrá una inversión de 40 millones de pesetas.

Los jefes de los distintos Servicios provinciales dieron cuenta de las inversiones realizadas en la Provincia en el transcurso del mes de marzo último, y que ascendieron a un total de 51.075.899 pesetas. A este respecto, el Gobernador civil señaló que en el primer trimestre del presente año fueron invertidos en la Provincia 98.139.308 pesetas, frente a los 40.690.977 que se invirtieron en el mismo período del año 1966 (6).

7. SORIA: Comarcas afectadas por la Ordenación rural.

Las causas que influyen en el abandono del campo por la mayor parte de la juventud, aparte del legítimo deseo de mejoramiento del nivel de vida por la misma, pueden ser muy diversas, sin soslayar la dureza del trabajo agrícola.

No es justo silenciar lo que se hace por los pueblos.

En la Provincia de Soria, con virtudes eminentemente ahorrativas —solamente una entidad popular de ahorro ofrece un saldo superior a los mil doscientos millones de pesetas—, la redención está en marcha, y no precisamente por la inversión del ahorro de los sorianos, sino por la ayuda estatal.

Promoviendo la concentración municipal, eliminando presupuestos y servicios ruinosos, se ayuda a los pueblos, como no se oculta a ningún soriano.

Junto a la concentración municipal impulsada, viene la Ordenación rural, aprobada en el Consejo de Ministros celebrado el 10 de marzo, con una serie de ventajas, cuyos beneficios percibirán cincuenta y nueve pueblos de la Provincia, pertenecientes a dos zonas: la de Burgo de Osma, con 32 pueblos, incluido uno del Partido de Almazán, y la de San Esteban de Gormaz, con 27.

En orden al servicio que el Estado desarrolla en bien de la agricultura recordamos la finalidad de la Ordenación rural, concretamente el artículo 1.º del Decreto del 2 de enero de 1964, en el que se dice: «La Ordenación rural tiene por finalidad elevar el nivel de vida de la población agraria mediante la transformación integral de las zonas y la concesión de estímulos adecuados para la mejora de estructuras agrarias».

Esta finalidad tiene práctica demostración en la zona de Burgo de Osma y la tendrá en la de San Esteban de Gormaz, estando igualmente en trámite la aprobación de la Ordenación rural en la comarca del Jalón y la de la zona alta de Rituerto (7).

G. GUERRA-LIBRERO.

(6) De *Arriba* (Madrid, 2 de abril de 1967).

(7) MONGE, Celestino: «Dos comarcas afectadas por la Ordenación rural», *Arriba* (Madrid, 2 de abril de 1967).

b) Extranjero:

E U R O P A

I. ALEMANIA.

1. *Berlín: Se quiere elevar a nivel mundial la plaza de Alejandro. Gigantescos proyectos de construcción del Berlín Oriental deben hacer de su plaza una atractiva ventana al mundo.*

Hace ya tiempo que tanto el Berlín Occidental como el Oriental han entrado en competencia. Si aquél, con sus modernas construcciones, bares, el boulevard Kudamm, era el sueño y la atracción de propios y extraños, los urbanistas de Ulbricht no quieren ser menos y pretenden poder estar tan orgullosos de su Zona como lo están los berlineses del Oeste. Así, pues, han comenzado a «decorar» la ciudad con edificaciones de cristal, cemento y acero. Se han olvidado los tiempos en que los arquitectos del Este aceptaron la cursi monumentalidad de Stalin. A Ulbricht no se le pasó por las mientes negociar con el Berlín Occidental, desde el momento en que ordenó a sus súbditos la reconstrucción de la zona Este. La avenida de Stalin surgió con un desfiladero de casas de dulzón estuco de las que sus 2.000 moradores de los primeros tiempos del socialismo tan orgullosos estaban. Pero muy pronto las espantosas fachadas de estos edificios empezaron a exfoliarse más que a imponer. Con Stalin acabó la gloria y también el nombre de la calle. De la actual plaza de Carlos Marx, los «patriarcas» del Urbanismo, tampoco quieren cantar las glorias a la que califican de «estilo de tarta». Pero la plaza permanece como documento histórico de esta etapa de la construcción.

En el Berlín Oriental se quiere copiar el estilo urbanístico de Occidente. Y así surgió, en 1961, el centro de la ciudad en todo su esplendor. Y lo que más vale es que se restauró piedra por piedra, como la Puerta de Brandeburgo, la Ópera, etc. Ahora se quiere reconstruir los edificios históricos de los últimos tiempos. La calle Unter den Linden—dejando a un lado antiguas reliquias—ofrece un moderno aspecto, con sus Ministerios, restaurantes, apartamentos, etc.

La abertura comprendida entre la calle Unter den Linden y la avenida de Karl Marx, será la avenida de Alejandro aumentada en un quintuplo. Hasta 1971, Berlín pretende tener aquí su nuevo centro donde se levantará un enorme hotel de 2.000 camas, un super-super mercado, comercios y la ya existente Casa del Maestro.

Esta ventana al mundo tendrá un rango preeminente. Su punto más culminante y elevado, materialmente hablando: la torre de la televisión, de 360 metros de altura, a la que rodeará un restaurante giratorio.

Según imagina Ulbricht se respirará un ambiente de «optimismo y de cultura de vida socialista». Este orgullo que sienten en general los ber-

lineses debe contemplar también la más horrible y conocida construcción de la era de Ulbricht: el Muro (1).

2. *Lo que sería Bonn como gran ciudad y capital.*

El Presidente del Gobierno, Stakemeier, ha atraído poderosamente la atención con sus planes de engrandecimiento de la ciudad de Bonn, y a la vista del Derecho político alemán ha examinado si existe realmente una definición de lo que es ser «capital» y se encuentra con que hasta ahora esto no ha sido objeto de investigación.

Las capitales se forman, crecen y se agrupan en torno a los órganos superiores del Estado, y en Europa constituyen además el centro del que dimanan las grandes fuerzas espirituales y culturales.

Bonn, por el contrario, se encuentra en otra situación. Desde luego, alberga al Gobierno Federal y al Parlamento, pero no debe ser capital. Con su Estatuto interino de capital del Gobierno, Bonn pretende documentar la política federal de que Berlín siga siendo la capital, hasta que Alemania vuelva a su unidad y se halle de nuevo en sus antiguas funciones. Esto tiene su fundamento, y en principio no debe desistirse de esta idea.

En la práctica, este carácter de provisionalidad tropieza con grandes dificultades que entorpecen la marcha de los negocios. Los Ministerios no están bien instalados, las condiciones de trabajo del Parlamento son ramplonas y los gastos que origina esta interinidad son considerables.

Nadie quería aceptar que una gran ciudad, en este caso Bonn, a la que se adicionarían los Municipios de Bad Godesberg, Beuel y Duisburg, surgiese de repente esplendorosa, pues, ante los ojos del mundo, Berlín y la reunificación de Alemania aparecerían como borradas. Tampoco este argumento debe tomarse a la ligera. Además, una capital provisional—condición que desgraciadamente se va prolongando mucho—debe estar en situación de un buen funcionamiento de su aparato gubernamental. En una época en la que todo el mundo habla de «ordenación del espacio» hay que procurar que Bonn no se quede rezagado, pese a que su capitalidad sea transitoria. Los problemas del tráfico y de la construcción se resolverán con planeamientos de grandes vuelos (2).

3. *Magníficos planes urbanísticos en Hamburgo. A pesar de la situación económica, si todo sale bien, se invertirán en mejoras y obras de nueva planta 68,5 millones de marcos.*

Según anteproyectos de presupuestos presentados por la Administración y el Municipio de Hamburgo, se dispone este año de 68,5 millones de marcos para obras de urbanización. Se cuenta también con la aportación de 11 millones de marcos de los impuestos que paga el aceite mineral.

(1) De *Süddeutsche Zeitung* (Munich, 25 de marzo de 1967).

(2) De *Süddeutsche Zeitung* (Munich, 3 de enero de 1967).

Los planes son magníficos y ambiciosos y comprenden desde la instalación de señales de tráfico hasta la construcción de grandes autopistas, puentes, etc. (3).

II. HOLANDA.

Las aportaciones de Van der Broek y Bakemas al desarrollo de la arquitectura holandesa.

Es muy poco lo que se conoce y se difunde el alcance y significado de la arquitectura holandesa. Una de las razones que pueden explicarlo es que en Holanda no se dan nombres aislados de más o menos fama. Contribuyen al desarrollo arquitectónico grupos vivos que desempeñan sus actividades a través de escuelas o de colectividades. Aun aquellos nombres que nos han llegado en los últimos tiempos no van aislados, como es el caso que nos ocupa con los arquitectos Bakemas y Van der Broek, y aún hemos de citar a Brinkmann, quien los dio a conocer. Estos arquitectos han contribuido con lo mejor de sus fuerzas y conocimientos al desenvolvimiento de la nueva arquitectura holandesa.

Y así se emplea por primera vez en Rotterdam el cemento armado para la construcción de un cipo (1919). Se construyen también *maisonnettes* superpuestas, con calles para peatones en el tercer piso del bloque.

Desde la revolución industrial fue imponiéndose una ordenación gradual en lo referente a la urbanización. Los elementos ciudad, vecindario y vivienda presentan una unidad armoniosa. Desde los comienzos de esta evolución se intentó una arquitectura social de acuerdo con las exigencias de los tiempos (esto aun cuando en las escuelas se estudiaba el capitel griego), introduciendo nuevas formas y materiales de construcción como el cemento, cristal y acero. Las crisis que sobrevinieron habían de dar lugar a nuevas concepciones urbanísticas.

Para Van der Broek la construcción «ahorrativa» no es un mal necesario, sino más bien un postulado social. A él hay que agradecerle el que antes de la guerra mundial el conocimiento de esta necesidad fuese penetrando.

En el plano que pudiéramos llamar espiritual los arquitectos Bakemas y Broek han sido los verdaderos propulsores en la segunda fase del desarrollo. Según los principios de estos arquitectos, la forma debe ser un total de cuanto se relaciona con el hombre. Esto es lo que llevó a la afirmación y expansión de lo funcional. Hay que subrayar que estas nuevas formas no deberían nacer tan sólo pensando en la técnica y la organización, sino que deberían llevar consigo elementos humanos de vida: espirituales, morales, estéticos, etc. Estos pensamientos los ha formulado también Le Corbusier.

Cuando se consideran esos proyectos se presiente cuán lejos han

(3) De *Die Welt* (Hamburgo, 13 de marzo de 1967).

entrado estos arquitectos en la esfera de lo utópico. Pero ya que de utopías se trata se ha de tener presente que se han fundado en las exigencias humanas intentando no precisamente en profundizar en el milagro de la vida, sino en dignificarla.

Tienen más valor las utopías sentenciosas que las realidades sin sentido (4).

III. HUNGRÍA.

Construcción de nuevas líneas subterráneas de transporte en Budapest.

Budapest, la capital de Hungría, fue la ciudad del Continente que aportó al tránsito rodado la primera línea de «metro». De esto hace ya setenta años. Pero esta línea, cuando se construyó, no tenía otro objeto que el de establecer una rápida y directa comunicación entre el centro de la ciudad y su bosquecillo, en el que se hallaba instalada una milenaria exposición.

Como en estos tiempos y en las actuales circunstancias esta línea no tiene finalidad ni utilidad alguna, por no poder satisfacer las exigencias y necesidades del tráfico de hoy día, el Gobierno ha decidido construir en Budapest nuevas redes de «metro» prescindiendo de la ya existente.

Después de detenidos estudios y deliberaciones se confirma, según cálculos, que en los trayectos se ahorrará mucho tiempo y las primeras líneas que se tenderán son las que van de Este a Oeste (de 10 kilómetros de longitud) y de Norte a Sur (de 15 kilómetros).

En la primera fase de la construcción, ésta se extenderá sólo por el interior de la ciudad, y en pequeña escala se instalarán, además de las inevitables estaciones, talleres de reparación y dependencias para las distintas clases de servicios.

Más adelante se piensa en construir una tercera línea que, partiendo de la margen derecha del Danubio, conducirá al centro de la ciudad.

En atención a que forzosamente hay que atravesar el Danubio y a las particularidades geológicas que ofrece el terreno, la primera línea se construirá en general a una profundidad de 20 a 35 metros.

Las estaciones se construirán a lo grande y teniendo en cuenta los puntos más importantes del tráfico, paradas de transportes de superficie, densidad de población, etc.

El espacio entre las estaciones depende de la velocidad que se logre y de las capacidades de realización de estas líneas. Se ha confirmado que por hora pueden circular unos 50.000 viajeros en una dirección, lo que puede llevarse a cabo con coches de 210 viajeros en un tren de 40 vagones (5).

(4) De *Schweizerische Bauzeitung* (Zurich, 20 de abril de 1967).

(5) De *Osterreichische Ingenieur-Zeitschrift* (13 de marzo de 1967).

IV. ITALIA.

Huelga de empleados de la Administración local.

Unos 700.000 empleados y obreros de las Administraciones provinciales y municipales de unas 92 Provincias y 8.000 Municipios decidieron ir a la huelga los primeros días de mayo en apoyo de sus reivindicaciones, que se refieren a la baja de haberes que han experimentado y a la elevación de pensiones de jubilación que propugnan, aparte de otras cuestiones de menor entidad. Dada la proximidad de la festividad de la Ascensión y del sábado—en que no se trabaja en sus oficinas—, la huelga se extendió casi a una semana.

Quedaron paralizados todos los servicios públicos, salvo los de cementerios, conducción de enfermos y desinfección de locales ocupados por enfermos contagiosos. Los veterinarios continuaron atendiendo las exigencias del plan de lucha contra la peste porcina (6).

V. SUIZA.

1. *La Administración, desempeñada por aparatos electrónicos.*

En la Administración de Biel los pagos de guerra se siguen efectuando a mano. A pesar de que desde hace ya año y medio se había decidido por una Comisión competente para el caso la adquisición de un computador electrónico. La automatización de las oficinas de Biel tardará aún dos años. Pero este retraso no aporta tan sólo elementos negativos, pues a medida que vaya extendiéndose la automatización en la burocracia y la industria privada, estas instalaciones experimentarán una baja económica sensible por lo que podrán adquirirse a precios más favorables. Por ello no se fomenta ni se presiona. Entre tanto se irá formando el personal necesario para una buena manipulación de los aparatos (7).

2. *Probable Instituto de Altos Estudios Internacionales de Administración en Neuchâtel.*

La sesión ordinaria del Gran Consejo ha conocido de la petición sobre la creación de un Diploma de Ciencias Administrativas en la Universidad de Neuchâtel, destinado a los estudiantes deseosos de entregarse a la función pública y a los funcionarios que desean perfeccionar sus conocimientos.

El Consejero de Estado, M. Gaston Clottu, ha señalado que el Departamento Federal del Interior conocía asimismo una petición de este

(6) De *La Tribune de Genève*. Ed. nacional (Ginebra, 2 de mayo de 1967).

(7) De *National-Zeitung* (Basilea, 4 de abril de 1967).

tipo y que se tiene la esperanza de ver a Neuchâtel dotado de un Instituto de Altos Estudios Internacionales, único de este tipo concebido hasta la fecha en Suiza (8).

A M E R I C A

I. BRASIL.

Empresas alemanas construyen el «metro» para São Paulo.

En São Paulo se ha firmado un acuerdo germano-brasileño para la construcción de un «metro» en la mencionada ciudad. El concierto está bajo la dirección de la firma Hochtieg, S. A., de Essen, y como miembro brasileño está la firma Montreal Empreendimentos, S. A., de Río de Janeiro. Los expertos más destacados de la firma alemana se trasladaron a Brasilia para la construcción y planeamiento del «metro», después seguirán los correspondientes trabajos de imposición de tarifas, etcétera. Se calcula que el importe de esta obra ascenderá a unos 550 millones de cruzeiros nuevos, es decir, unos 800 millones de marcos alemanes.

Las líneas tendrán una longitud de 104 kilómetros, según informes de la Prensa del lugar. Las redes se tenderán de Norte a Sur y de Este a Oeste (9).

II. CANADÁ.

Toronto: La Administración local, sometida al estudio de los administrados.

La Oficina de Investigación Municipal (*Bureau of Municipal Research*) de Toronto es una organización independiente creada hace más de cincuenta años por los hombres de negocios, grupos profesionales, la industria y el comercio locales para analizar los problemas fiscales y urbanísticos de la Metrópoli de Toronto con el fin de formular recomendaciones sobre la actividad y política del Gobierno local. A través de su órgano escrito, *Civil Affairs*, viene publicando los análisis de los diversos problemas de la Metrópoli, y en la actualidad se halla preparando una reunión con otras 40 Metrópolis mundiales, con ocasión del Centenario de la Ciudad, y que tendrá lugar el próximo mes de agosto (10).

R. DEL C. Y DE N.

(8) De *La Suisse* (Ginebra, 19 de mayo de 1967) y de *La Tribune de Genève*, Ed. nacional (Ginebra, 19 de mayo de 1967).

(9) De *Handelsblatt* (Dusseldorf, 15 de abril de 1967).

(10) De *The Financial Post* (11 de marzo de 1967, 5.ª sección, pág. T-13).