

## VI. SECCION INFORMATIVA

### LA ACTUALIDAD LOCAL A TRAVES DE LA PRENSA

#### a) España:

SUMARIO: 1. *Alava*: El «milagro vitoriano».—2. *Alicante*: La torre inclinada de Monóvar.—3. *Cuenca*: Para caminos vecinales.—4. *Huesca*: Actualidad de Graus.—5. *Logroño*: Santo Domingo de la Calzada, ciudad singular.

#### 1. ALAVA: *El «milagro vitoriano».*

Como consecuencia de la situación geográfica de Vitoria, el territorio que la rodea tiene unas características peculiares en las que se entrelazan las zonas de montaña con valles más o menos angostos. En el centro de uno de estos valles, en el conocido como Llanada alavesa, se encuentra Vitoria. La sociedad vitoriana que pudo crear el primer ensanche, era una sociedad de mediana capacidad económica, de gran sensibilidad y de un alto nivel de educación. La siguiente expansión, la que nos ha tocado vivir, ha convertido a Vitoria en una ciudad industrial.

El Alcalde de Vitoria ha dicho sobre diversos aspectos de la ciudad que rige:

El rápido crecimiento de Vitoria se debe al aumento de puestos de trabajo y a la atracción del elemento foráneo, del que un 50 por 100 aproximadamente procede de la misma Provincia. Se puede considerar como característica de Vitoria el alto nivel de vida con una saludable uniformidad, ya que las diferencias entre los máximos y mínimos son pequeñas si se compara con otras zonas peninsulares. La renta *per capita* se encuentra entre las primeras de la Península, y, sin embargo, no son frecuentes los grandes capitales. La mentalidad del vitoriano se ha olvidado en gran parte de «la ermita, la fuente y el río», para preocuparse de la productividad, de la rentabilidad y los balances.

Sobre las causas que han motivado el actual progreso de la ciudad el Alcalde ha manifestado:

Fundamentalmente, su situación geográfica. La reorganización industrial que el norte de España tuvo que realizar hacia 1950 se encontró con que en las Provincias de Vizcaya y Guipúzcoa no había terrenos satisfactorios. La situación geográfica de la Llanada alavesa era excepcional en todos los sentidos; la posibilidad de obtención de agua, simple,

y la existencia de una Provincia agrícola, con excedente de mano de obra y las previsiones que en su día se hicieron en orden a la formación profesional de la capital, donde ya existía una mano de obra especializada, lograron transformar Vitoria de centro comercial en centro industrial. Una política municipal de fomento, mediante facilidades en la pronta y barata adquisición de terrenos, estimuló aún más la atracción natural. Salvada la crisis de 1959 y siendo ya Vitoria un polo industrial con terrenos disponibles, mano de obra madura, buenas comunicaciones con otros puntos industriales, su desarrollo es irreversible.

Pero el Ayuntamiento también tiene planteados problemas. El principal es completar todos aquellos servicios que han quedado desfasados en el rápido crecimiento experimentado. Si alguno ha podido ser resuelto ya, tal como el abastecimiento de aguas, de momento, y otros llevan vías de solución, como el problema escolar, algunos se encuentran muy desfasados, como pueden ser vivienda, redes de distribución de agua y alcantarillado y el gravísimo problema del teléfono, que obliga a algunas empresas, contra toda economía, a tener sus establecimientos fabriles en Vitoria y su sección comercial en sus primitivos lugares de origen sin que los sacrificios que el Ayuntamiento ha hecho en favor de la Telefónica hayan servido para paliar esta urgente necesidad. Con 115.000 habitantes, Vitoria sigue teniendo un teléfono de cuatro cifras. Este es un problema que escapa a la competencia municipal. Hay otros problemas, tales como nuevo cementerio, ampliación del abastecimiento de agua, destrucción de basuras, saneamiento de terrenos necesarios para la expansión, que con buena voluntad, pese a las deficiencias económicas, se tratarán de resolver.

Sobre el crecimiento de la ciudad ha dicho su Alcalde que no parece posible pueda detenerse, si no es por motivos generales de ámbito muy superior a los factores puramente locales.

Aunque se ha venido hablando del «milagro vitoriano», el Alcalde manifiesta que no podemos hablar de él, sino, en todo caso, de acertada visión en un momento para aprovechar una circunstancia que de hecho se tenía que dar. Si algo tuvieron los vitorianos fue una gran agilidad administrativa en los servicios municipales, que fue perfectamente correspondida por la Dirección General de Urbanismo, lo que permitió realizar sin demora zonas industriales, polígonos residenciales, etcétera, a medida de las necesidades (1).

## 2. ALICANTE: *La torre inclinada de Monóvar.*

En Monóvar hay una torre como la de Pisa, una torre inclinada. La llaman la torre del Reloj. Es una torre de planta cuadrada. La pátina del tiempo la ha impregnado de un tono amarillo. Monóvar es

---

(1) ORIVE, Pedro, y AYALA, Carlos: «La ciudad vista por su Alcalde», *Pueblo* (Madrid, 7 de agosto de 1967).

la patria chica de uno de nuestros más grandes escritores, Azorín. De ella ha escrito su hijo famoso:

«En pocas ciudades habrá, como en Monóvar, una torre solitaria, destinada a dar la hora a la ciudad. En Monóvar era tradición sonar las doce del día en la torre y sonar—sincrónicamente—la campanita de Santa Bárbara el «Angelus» del mediodía. En las mesas, en ese momento, se volcaba la olla. Ya se perdió esa costumbre del yantar meridiano. Desde el pie de la torre del Reloj desciende una calle estrecha hasta la plaza del Ayuntamiento, desciende de rellano a rellano, a modo de suave escalera. La torre del Reloj se yergue ladeada, levemente ladeada; parece que va a caer, y no cae. Una torre inclinada es un peligro; la de Pisa tendrán que abatirla. Una torre inclinada siente la proclividad de ir inclinándose cada vez más. Acostumbra a los ciudadanos al peligro, y con el peligro, a ser valerosos. En Monóvar somos ciudadanos tranquilos, no hemos perdido nunca la serenidad. La torre del Reloj no es un beodo que se tambalea y acaba por caerse; es una fiel amiga, una constante compañera. Descuella sobre la ciudad serenamente. Y lo más que puede hacer es sentirse inquieta porque el reloj dé la hora un minuto más o un minuto menos» (2).

### 3. CUENCA: *Para caminos vecinales.*

La Diputación provincial vuelca gran parte de sus preocupaciones en la solución de los problemas que plantean las comunicaciones actuales. En este mismo año han de ser muy sensibles las mejoras que se logren en este aspecto. Independientemente del plan ordinario parcial de mejoras, que se desarrolla a buen ritmo, se ha confeccionado un presupuesto extraordinario por un importe que supera los sesenta y cinco millones de pesetas. Con él se afrontará la reforma y mejora de un buen número de caminos vecinales a todo lo largo y ancho de la Provincia, puesto que afecta a pueblos radicados, lo mismo en la zona serrana que en la Mancha y la Alcarria. Las localidades que se beneficiarán de esta obra son, entre otras, Landete, Cañete, Cardenete, Belmonte, Carrascosa de Haro, La Ventosa, Villar de Domingo García y Jábaga. Esta tarea de reforma y mejora, que comprende unos doscientos kilómetros, quedará concluida el año próximo.

Cuenca, dada la extensión de su geografía y del gran número de pueblos que la integran, necesita ayudas extraordinarias y acciones decididas para dejar en perfectas condiciones su red viaria, sin olvidar en ese plan las carreteras nacionales, las autopistas y alguna ruta, como la de Madrid-Valencia por Cuenca, de gran importancia para el movimiento turístico nacional (3).

(2) ALFONSO, José: «En Monóvar hay una torre inclinada...», *Digame* (11 de octubre de 1966).

(3) ALVAREZ CHIRVECHES, Martín: «Sesenta y cinco millones en caminos vecinales», *ABC* (Madrid, 10 de agosto de 1967).

4. HUESCA: *Actualidad de Graus.*

Graus cuenta con 3.000 habitantes. Tiene calles bien urbanizadas, jardines, más de doce escuelas, carreteras bien cuidadas, un hospital municipal, una clínica, cuatro Bancos, un campo de deportes, un club náutico, un centro recreativo, dos cines, dos salas de baile, etc.

Cuenta la villa con industrias de embutidos—famosas longanizas—, harineras, molinos aceiteros, industrias textiles y de confección, imprentas, etc., y posee una decena de hoteles y fondas con más de 400 camas, así como medio centenar de establecimientos comerciales de todas clases. Fueron industrias importantes de la población, en tiempos pasados, las de alpargatas, pelaires, tejedores, curtidos, cáñamos, cuerdas de carga y aguardientes.

La agricultura da buenas hortalizas, frutas, trigo y cebada, y en cuanto al ganado, abunda el de cerda. Se celebran mercados animados todos los lunes, y ferias importantes el 7 de mayo, 29 de septiembre y 13 de diciembre.

Graus tiene un pasado glorioso. La joya ribagorzana, que ya llevaba ese nombre en tiempos visigodos, fue pronto ocupada y detentada por los árabes, quienes la rodearon de muralla. El rey Ramiro I de Aragón dio su vida en el campo de Zapata en un intento de reconquistar la villa, hazaña que lograría su hijo, el rey Sancho Ramírez, el 14 de abril de 1083, quedando la población, desde entonces y durante siglos, bajo la jurisdicción del Monasterio de San Victorián.

La basílica de Nuestra Señora de la Peña data del siglo xvi, siendo autorizada su construcción el año 1538 por el romano Cabildo de San Juan de Letrán. Consta de una nave con bóveda gótica, de una preciosa portada del estilo Renacimiento y de un claustro con 16 columnas salomónicas.

La iglesia parroquial de San Miguel posee una nave, más la del crucero, y bóvedas de cañón. Conserva el crucifijo que donara a la villa San Vicente Ferrer, el año 1415, y algunos objetos litúrgicos de cierta valía.

Sobre un lecho secular descansan las mansiones roqueñas de Rodrigo Mur, Heredia, Bardaxí y la casa del Ayuntamiento, y las que ocuparon fray Tomás de Torquemada, inquisidor general de Castilla y Aragón, y San Vicente Ferrer.

Prendidos en el pasado glorioso de la villa, hállanse don Esteban de Esmir, gradense, quien costeó el convento de la Compañía de Jesús y llegó a ser obispo de Huesca. Don José Salamero Martínez, también hijo de Graus y sacerdote, aparte de impulsar a su sobrino, don Joaquín Costa Martínez, por las veredas de la sabiduría, honró a su pueblo con su gran inteligencia y destacó como escritor y publicista.

Pero en Graus pervive el espíritu de Costa, su hijo más ilustre, aquel gran polígrafo, jurisconsulto, sociólogo, político, etc., que consiguió sacudir España con frases proféticas, pidiendo, sobre todo, su desafricanización y la posterior incorporación a la órbita de la civilización europea.

En la casa número 14 de la calle que lleva su nombre, murió Costa el 8 de febrero de 1911. En Zaragoza recibieron sepultura sus restos mortales. Un monumento perpetúa su memoria en la calle Salamero.

Graus no vive para el pasado; muchos proyectos tiene pendientes de materializar: mejora del alumbrado público, ampliación del grupo escolar, construcción de 12 viviendas para maestros, consecución de un Colegio Libre Adoptado, apertura de una biblioteca municipal, ampliación del matadero y seguir con las gestiones encaminadas a lograr que la televisión llegue perfectamente desde La Muela. Un cementerio se está construyendo por la Confederación Hidrográfica del Ebro, dado que el antiguo quedará bajo las aguas del pantano recrecido.

El recrecimiento del pantano de Joaquín Costa o Barasona en cinco metros, ha obligado a la Confederación a erigir defensas para la villa, cuyos muros ya se han elevado. Turísticamente, Graus obtendrá grandes beneficios de este pequeño mar interior, en el que podrán practicarse la pesca y todos los deportes náuticos.

Deste Graus pueden realizarse excursiones a Benasque, Ordesa, Pineta, Roda de Isábena, etc. (4).

##### 5. LOGROÑO: *Santo Domingo de la Calzada, ciudad singular.*

Santo Domingo de la Calzada es el corazón y centro de la región riojana. Santo Domingo es antigua y moderna, con blasonadas fachadas, con calles llenas de sabor medieval, asentada en una planicie, cuya única vertical es la torre que se alza como divorciada de su catedral, a la que, sin embargo, está unida estrechamente.

El arco centenario sobre el que se asienta el Ayuntamiento da paso a una carretera bordeada de árboles. Es la carretera que va a Haro. Como hay otra que va a Burgos, y otra a Logroño, pasando por Nájera y llevando también hasta Valvanera o hasta San Millán de la Cogolla.

El campo de Santo Domingo es un gigantesco tablero de ajedrez de desiguales cuadros, en cuyo centro se halla la ciudad presidida por su catedral en cuya construcción se mezclan estilos diversos. Casi rozando la catedral, el antiquísimo hospital de Santo Domingo, hoy parador de turismo, y al otro extremo del pueblo el convento de los Padres claretianos.

Santo Domingo está cuajado de hechizos. Su catedral, su torre, sus callejuelas medievales, su heráldica, las huellas del santo. Santo Domingo de la Calzada es una ciudad singular (5).

G. GUERRA-LIBRERO.

(4) LACOMA MAIRAL, Miguel: «Graus, joya de Ribagorza», *Noticiero Universal* (Barcelona, 20 de julio de 1967).

(5) De *Nueva Rioja* (Logroño, 16 de julio de 1967).

**b) Extranjero:**

## EUROPA

## I. ALEMANIA.

*La Liga de Arquitectos Alemanes declara que el Urbanismo necesita las decisiones políticas.*

En la 42 Reunión de la Liga de Arquitectos Alemanes (BDA) y bajo el tema «¿Cómo sobreviviremos?», los urbanistas han discutido y expuesto claramente las grandes dificultades con que han de enfrentarse en un futuro próximo. El estado en que se halla la construcción no ha dado lugar a meditar seriamente y es ya hora de tomar medidas eficaces. Por otra parte, el profesor Spengelin, de Hannover, en la inauguración del Congreso ha dicho que como arquitecto no es más que un mero ejecutor y auxiliar de la sociedad y que, por tanto, no puede asumir el papel de los políticos en su responsabilidad para la configuración del porvenir. Los arquitectos pueden, sin embargo, dar a conocer las posibilidades con que se cuenta, a la hora de tomar decisiones.

Según el urbanista profesor Hillebrecht, de Hannover, a este respecto las decisiones políticas son necesarias. Se imponen primordialmente:

Una reforma del terreno para liberar a los urbanistas de la maraña administrativa.

Una reforma del Derecho de propiedad del suelo y un sistema de finanzas.

Según el doctor Bockelmann, en lo que a lo administrativo se refiere, la Administración difiere de las estructuras y así no se puede ni planificar, ni realizar lo planeado. Hillebrecht llama la atención sobre los grandes espacios que ha conseguido la Liga de Hannover en 1962, cuyos Municipios, incluida la mencionada capital, trabajan en colaboración, y pregunta por qué no se ha seguido este ejemplo.

En cuanto a la espinosa y compleja cuestión de la nueva ordenación del Derecho del suelo, en opinión del escritor doctor R. Jungk, de Viena, lo más necesario es un cambio de la mentalidad, porque muchos por temor a ser tachados de comunistoides no quieren esta reforma. Las ciudades necesitan superficies mayores que no pueden obtener por medio de una sencilla compra, como hasta ahora ha venido haciéndose; más bien la sociedad debería obtener un derecho de libre adquisición sobre el terreno. La especulación del suelo debe acabar.

El Presidente de la Junta directiva del grupo *Der Neue Heimat* se pronunció en contra de la expropiación y de la creación de nuevas reformas de la propiedad. Hay que pensar que los propietarios de fundos muy raramente se desprenderán de sus propiedades, aunque habrán de contribuir de otra manera. Así, pues, los 700 participantes del Congreso se muestran muy escépticos sobre este punto.

Sobre el sistema de financiación de la futura urbanización, el diputado profesor Stein abogó por la licitud del incremento de gravámenes del particular, pues se imponen cargas preliminares de las generaciones venideras. En este punto Stein y Jungk difieren, ya que éste considera que las contribuciones para este fin son mucho mayores que las que se aportan para otras tareas públicas. Jungk exige que el Gobierno sea ilustrado por la creación de gremios de científicos y entendidos en la materia, que deben contar también con prioridad. Bockelmann exige que se imponga un concepto del Urbanismo político-económico y cifra los gastos de los Ayuntamientos para los próximos veinte años en 280 millones de marcos. Con la ayuda de la ley para las exigencias urbanísticas, presentada al Parlamento, no será renovada ni una sola ciudad. Por último, habría que probar si la urbanización podría «financiarse por sí misma» y así se comprobaría si el encarecimiento de los solares que parte de planeamientos públicos, afluye también de los bienes públicos (1).

## II. FRANCIA.

### 1. *La reforma municipal.*

El Director general de las Colectividades locales propone generalizar el principio de las «comunidades urbanas», instituidas por la Ley de 31 de diciembre de 1966 para las ciudades de Lyon, Estrasburgo, Lila y Burdeos. Es decir, las nuevas formas de administración colectiva, desde la municipal a la regional, exigen la adaptación de las comunidades a los órganos administrativos previstos. Se ha hecho aconsejable la unión de Municipios, fórmula más avanzada y completa que la de la agrupación para el desarrollo de determinados servicios. Los 38.000 Municipios franceses (frente a los 35.000 que suman el resto de las Naciones del Mercado Común) necesitan esta agrupación. En efecto, de tal cantidad, sólo 3.000 Municipios rebasan los 2.000 habitantes. De las agrupaciones voluntarias ha resultado una labor que afecta ya a 8.000 Municipios, pero es preciso intensificar y perfeccionar estas uniones. El Ministerio del Interior prepara una fórmula que sin suprimir Municipios, forma 3.500 comunidades de servicios. Todo ello entraña la modificación de los actuales poderes locales, la revisión del régimen de tutela administrativa, etc. (2).

### 2. *Nueva solución para el tráfico: la combinación de las distintas clases de transportes.*

La proyectada construcción de la autopista A 14 que va de Normandía al corazón de París da lugar a un nuevo concepto de la utiliza-

(1) De *Handelsblatt* (Dusseldorf, 13 de junio de 1967).

(2) De *Figaro* (París, 3 de junio de 1967), *Le Monde* (París, 13 de julio de 1967) y *La Croix* (París, 17 de julio de 1967).

ción y aprovechamiento de los transportes urbanos. Las aportaciones de los señores Laiger y Pilon han proyectado la agrupación, combinación y ajuste de las distintas clases de transportes, incluso el tren, a la mencionada autopista que será construida con el mismo fin. El plan expuesto comprende un espacio de unos 18 kilómetros cuadrados. La línea de los ferrocarriles franceses se ampliará para poder satisfacer las necesidades del futuro, sobre todo en los barrios de la periferia urbana. Tendrá gran importancia la estrecha colaboración de los transportes públicos y privados que a través de coordinaciones apropiadas entre las estaciones y nudos urbanos facilitarán y descongestionarán la circulación urbana.

Elemento esencial de esta simbiosis son los aparcamientos de superficie y los de elevación que complementan esta solución de conjunto y para cuya realización se ha creado la organización *Etablissement Public pour l'Aménagement de la Défense* (EPAD) (3).

### III. ITALIA.

*El automóvil y el tráfico. Génova ha invertido 24.000 millones en sus calles, pero ha obtenido la «superdisciplina» en el tráfico.*

Cuando la Administración de una ciudad toma en serio los problemas del tráfico, los resuelve, y planea el futuro, adquiere por parte de los ciudadanos un prestigio y una autoridad que de otra forma es absurdo esperar.

Génova ha invertido 24.000 millones para mejorar su red, y de no quedar vacías sus cajas, hubiera invertido otros tantos. Con esto, el automovilista genovés se ha convertido en el más disciplinado de Italia, como quedó demostrado durante la huelga de transportes públicos, ya que ni un solo conductor traspasó la línea que delimita el espacio reservado a vehículos públicos, aunque éste no tuviera tráfico. Esta disciplina no se consigue con charlas sobre «diagonales» y experimentos de una sola dirección, sino con un buen criterio por parte de la Administración, como el que llevó hace dos años a la construcción en Génova de la *sopraelevata*, la más moderna calzada elevada de Europa, que costó 8.000 millones y es de una longitud de casi cinco kilómetros, por la que pasan de la mañana a la noche 45.000 vehículos. Antes para atravesar la ciudad desde la desembocadura del Bisagno hasta la salida de Sampierdarena se empleaban como mínimo tres cuartos de hora; hoy, con la *sopraelevata*, bastan diecinueve minutos.

Para la construcción de esta vía ha habido que luchar durante tres años y enfrentarse con toda clase de problemas económicos, de estética urbana, etc., pero todos se han superado.

Además de la *sopraelevata*, el Ayuntamiento ha completado una carretera de seis bandas (9.000 millones de gastos, sin contribución esta-

---

(3) De *Strasse u Verkehr* (Solothurn, abril de 1967).



tal), que ha de continuarse hasta Sampierdarena. El plan prevé la conexión de estas arterias entre sí y con el centro urbano, así como con las autopistas Nervi-Rapallo y Génova-Milán.

Con la eliminación de los tranvías en el centro urbano, la institución del sentido único y la regulación del aparcamiento mediante 50 parquímetros (que dentro de dos años serán 3.000), se ha restablecido la circulación en Génova. Se inculca en los genoveses la utilización de los transportes públicos en el centro de la ciudad, para lo cual se adecuarán las líneas de autobuses (4).

#### IV. SUECIA.

##### *Revisión de la política de la vivienda.*

El Gobierno ha presentado al Parlamento un proyecto de Ley que contiene elementos totalmente nuevos en la política de la vivienda encaminados a garantizar un movimiento de rentas suave y gradual, a través de una política de ayudas financieras del Gobierno y de un control de intereses y de amortizaciones. Se pretende que ambos sean ajustados con arreglo a un «patrón de paridad» dependiente de los costos de edificación, ritmo de construcción, etc. Complemento de todo ello sería la abolición del control de alquileres a partir de 1 de enero de 1969. Quedará a los inquilinos la posibilidad de apelar, en su caso, a la autoridad de asignación de alquileres.

Los préstamos del Gobierno—tanto el primitivo como los complementarios—serán concedidos por un plazo de treinta años, a amortizar a partir del sexto. Es contemplada la distinta finalidad de las construcciones, atendiendo a su carácter de vivienda, de alojamiento de servicios, de su explotación en régimen de alquiler o en régimen de propiedad, etcétera. Ligada a esta cuestión aparece regulada la de adquisición y uso del suelo, y cuando se trate de programas municipales, un fondo estatal de ayudas podrá concertar préstamos para tales programas, con vencimiento a diez años (5).

#### V. YUGOESLAVIA.

##### *Zagreb estrena la división funcional, frente a la proliferación administrativa.*

Zagreb, capital de la República croata de Yugoslavia, con 560.000 habitantes, estaba dividida, en 1953, en nueve «Comunas». Cada una de éstas constaba de dos Consejos y de unos diez Comités. El personal que todo esto requería, la complejidad del control de los servicios y las interferencias que tal control provocaba significaban un obstáculo a toda acción eficaz. Para proveer a una rectificación de este *statu quo*, el 1 de febrero de 1967 entró en vigor una Ley de Consolidación de Comunas para la ciudad de Zagreb, que consagra el establecimiento de 70 Comu-

(4) De *Il Mattino* (Nápoles, 12 de marzo de 1967).

(5) De *Index del Svenka Handelsbanken* (Estocolmo, núm. 3, 1967).

nas locales o «asociaciones de vecindad», de las que 20 están ya en funcionamiento, con el fin de establecer una acción concertada en el sector afectado por diversos servicios, tales como parques, artesanía, casacuna, terrenos de juego, etc. (6).

## ASIA

### IRÁN.

#### *Teherán: Eliminación del chabolismo.*

El Ministerio de la Vivienda y el Desarrollo ha construido alojamientos económicos en Kuye Nohomaban, al Sur de Teherán, a donde han sido transferidas unas 400 familias que ocupaban tugurios en los alrededores de la ciudad, constituyendo un espectáculo lamentable que ha sido erradicado de la urbe (7).

## AMERICA

### ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMÉRICA.

#### *Detroit: Los problemas de aparcamiento como amenaza de la industria del automóvil y de la congestión de la ciudad.*

No hace mucho, el Presidente de la Universidad del Estado de Ohio preguntó al Vicepresidente de la Casa Ford: ¿Cuál es su mayor problema? Vender coches, replicó el interpelado. «Apárquelos», repuso el Presidente.

En la Universidad citada hay previstos 13.000 aparcamientos y sólo este año existen 20.000 demandas de espacio. De los 40 millones de vehículos que demandaban aparcamiento en 1959, se ha pasado a los 75 millones de hoy. Mr. Hunnicutt, que está preparando un estudio sobre aparcamientos para la Liga Nacional de Ciudades, manifiesta: «Espero informes de 1.400 ciudades, y no son muy alentadores. Pocas urbes se han percatado aún del problema».

En Milwaukee, 11.000 residentes pagan cuatro dólares mensuales como «derecho de aparcamiento nocturno» para utilizar las calles en la parte frontal de sus respectivas residencias.

En la ciudad de Nueva York fueron registrados unos cuatro millones de *tickets* de aparcamiento, pero sólo el 45 por 100 fueron abonados. En Manhattan, el Alcalde Lindsay ha declarado a 300 manzanas de edificios zona prohibida para el aparcamiento, bajo la pena de 15 dólares de multa y... de grúa. 14.000 coches fueron remolcados a depósitos de la ciudad por esta contravención desde noviembre. Recuperarlo cuesta 25 dólares como tasa de remolque y 15 dólares más en concepto indicado de sanción (8).

(6) De *Iula Nouvelles* (La Haya, abril de 1967).

(7) De *Iula Nouvelles* (La Haya, abril de 1967).

(8) De *The Wall Street Journal* (Nueva York, 24 de abril de 1967).