

VI. SECCION INFORMATIVA

LA ACTUALIDAD LOCAL A TRAVES DE LA PRENSA

a) España:

SUMARIO: 1. *Barcelona*: Estudio de descongestión de la comarca.—2. «Parkings» para aparcamiento en los patios de manzana.—3. *Gerona*: Ordenación del lago de Bañolas.—4. *Madrid*: El templete de la Red de San Luis.—5. El Parque de la Arganzuela.—6. Reconstrucción de Buitrago.—7. *Sevilla*: Instituto de Estudios Sevillanos.—8. *Soria*: XXI Centenario de Numancia.—9. *Valencia*: Normas para la circulación de los peatones.—10. En defensa de Játiva.

1. BARCELONA: *Estudio de descongestión de la comarca.*

Por Ley de 3 de diciembre de 1953 fue aprobado el «Plan de Ordenación de Barcelona y su Comarca», que no entraría en vigor hasta constituirse la Comisión de Urbanismo, el 25 de noviembre de 1965.

El Plan se extendía a 489,95 kilómetros cuadrados y abarcaba, además del Municipio de Barcelona, otros 27.

La Comisión redactó el Plan de Ordenación del Area metropolitana de Barcelona, englobando pueblos y lugares en un radio de 30 kilómetros.

El Plan no pudo ejecutarse por ambicioso, y surgió otro más modesto: el «Estudio de descongestión de la comarca de Barcelona». Todo ello es debido a que la comarca, planteada urbanísticamente hace catorce años, se halla desbordada. Desde 1960, a cada habitante del área le correspondían sólo 260 metros cuadrados, cuando la propia «área» consideraba como mínimos 500 metros cuadrados.

Como dato comparativo, conviene indicar que mientras el término municipal de Barcelona tiene 9.962 hectáreas, con 166,57 habitantes por hectárea, Madrid cuenta con 60.609 hectáreas y 37,42 habitantes por hectárea. Y, por otra parte, no hay que olvidar que la capital catalana es la segunda ciudad en tasa de crecimiento de todo el mundo (sólo superada por Tokio) con más de 300 por 100 en el último decenio.

Lo expuesto determinó una crisis de crecimiento; el «Plan Cerdá» de 1860 apuntaba ya como solución el derramarse de la urbe por su zona de influencia. Pero donde dicho «Plan Cerdá» terminó, surgió el desorden: la conurbación y el suburbio.

Todas las leyes dictadas últimamente para Barcelona—transporte, plan de urgencia social de la vivienda, abastecimiento de aguas—han debido extenderse a la comarca, pues es indudable que una ley coordinadora de

la comarca y Barcelona, ajustada a las realidades del instante, es necesaria, hasta tal punto que se ha podido escribir que «de no aparecer la «suburbialización», que es ahora de un 30 por 100 en Barcelona y de un 95 por 100 en Santa Coloma de Gramanet, alcanzaría niveles de imposible superación. Urbes enteras, tan bien definidas como Martorell y Mataró, están amenazadas de convertirse en simples suburbios. Se llega a casos como el de San Vicente dels Hort: un cuarto de población vive sin calles trazadas, sin desagües, carentes de toda urbanización. Los carteros no saben a quién llevar la correspondencia; los médicos, donde atender al cliente».

La población de la comarca siente recelos contra la capital; temen perder sus rasgos peculiares al ser absorbidos por la gran urbe, y tampoco faltan razones de tipo económico, pues mientras los barceloneses contribuyen al presupuesto municipal con 2.000 pesetas al año, los de la comarca van de 300 a 700 pesetas.

En el «Estudio de descongestión de la comarca de Barcelona», que la Diputación dio a conocer recientemente, se piden centros de «recalificación» (culturales, comerciales) que vertebran la zona planificada y la creación de un órgano de gestión, respetando a los Municipios comprendidos y a los derechos de la Diputación. El déficit de servicios exigiría unas inversiones anuales de ocho millones de pesetas. Las Corporaciones locales no significan más que el 15 por 100 de la Hacienda total. Sin que esa situación cambie, las planificaciones urbanísticas serán utópicas; eso fue lo que llevó al fracaso el Plan de 1953 (1).

El «Plan de descongestión» se estructura sobre la base de diez comarcas urbanísticas, en las que se aplicarían las grandes líneas del mismo. Ello haría preciso el montaje de una infraestructura de comunicaciones, con objeto de crear una especie de ciudad-región, donde el hombre se hallase a gusto; donde, si bien las ansias de evasión fuesen las mismas, las posibilidades de desplazamiento fuesen óptimas.

2. «Parkings» para aparcamiento en los patios de manzana.

A principio de noviembre se abrió un nuevo espacio para aparcamiento de 1.000 vehículos en el interior de un edificio y en una amplia terraza al aire libre. El nuevo *parking*, localizado en la calle Tuset, supone un buen alivio para salvar dificultades de espacio en un sector de extraordinaria actividad comercial. Y por otra parte, es evidente que las condiciones económicas que van a regir para el servicio de aparcamiento en la terraza que se ha habilitado al efecto, marcan una tónica de función eminentemente popular. La tarifa será, para este caso, de cinco pesetas hora, con la posibilidad de obtener abonos todavía más reducidos.

Barcelona, como tantas ciudades, parece un inmenso garaje. Los vehículos han invadido todos los espacios, y el problema no tiende a me-

(1) R. M.: «Barcelona, área metropolitana», *Tiempo Nuevo* (Madrid, 9 de noviembre de 1967).

jorar. No se ve nada con carácter de solución generosa; sólo remedios parciales, auxilios que no tienen en modo alguno la fuerza y empuje necesarios para despejar una situación que resulta cada día más agobiante y molesta para todos. Ciertamente es que se han estrenado los primeros cinco aparcamientos subterráneos con capacidad para unos 3.000 vehículos y que esa iniciativa merece los mayores aplausos. Pero Barcelona está muy retrasada en la realización de instalaciones adecuadas para facilitar al automovilista posibilidades de desplazamiento sin que haya que recurrir al peregrinaje agotador en busca de un espacio donde guardar el automóvil. Y así se comprende todavía más la necesidad de arbitrar fórmulas que permitan abrir, a corto plazo, lugares suficientes para dar satisfacción a los conductores, cuando éstos se mueven por el centro de la ciudad o han de ir de aquí para allá cumpliendo tareas profesionales.

En la actualidad, Barcelona tiene una capacidad de alojamiento para unos 2.300 coches en zonas abiertas sobre la superficie de los patios interiores de las manzanas urbanas, donde algunos quieren ver la solución definitiva para este problema barcelonés.

Existe buena disposición por parte de algunos grupos financieros, para habilitar en el futuro nuevos *parkings* mediante el aprovechamiento de los patios de manzana, particularmente en lugares céntricos. Un obstáculo fundamental frena en parte esas iniciativas: los accesos al interior de las manzanas desde la calle, para lo cual es necesario eliminar en la mayor parte de los casos establecimientos comerciales, cuya valoración es siempre muy elevada.

Los cálculos realizados por equipos técnicos aconsejan la construcción de un *parking* cada tres o cuatro manzanas, en zonas céntricas con elevado índice de movimiento automovilístico. El número de plazas disponible sería considerable, lo que podría dar a Barcelona en el futuro un gran desahogo (2).

3. GERONA: Ordenación del lago de Bañolas.

La Comisión de Urbanismo y Arquitectura ha dictado una resolución sobre el Plan de ordenación del paraje pintoresco del citado lago, cuyo articulado más importante pasamos a transcribir.

Dice así: «Mantenimiento del llamado camino de sirga, sendero peatonal público a un metro del agua o zona terrestre, ya que figuraba en el vigente Plan general de ordenación y puede confundirse con el peatonal en algunos tramos; mantenimiento del camino peatonal de circunvalación al lago, de uno a tres metros de anchura, con un recorrido sensiblemente paralelo al camino de sirga; por los Ayuntamientos de Banyoles y Porqueres deberán redactarse, en el plazo de tres meses, los proyectos de alineaciones de dichos caminos».

Por otra disposición: «No se admitirá la construcción de pesqueras, *bungalows* o ninguna otra edificación de dicho carácter en las orillas del lago»

(2) De *La Vanguardia* (Barcelona, 3 de noviembre de 1967).

Asimismo prevé la determinación, por parte del Servicio de Bellas Artes, del radio que a partir del vértice topográfico de la iglesia de San Martirián, indique la zona arqueológica de Porqueres, en la que se aplicará la legislación especial de zona arqueológica que señalan las ordenanzas del Plan.

Las construcciones en las zonas apropiadas se limitarán en altura y distancia.

No son admisibles las solicitudes formuladas por particulares interesando la ampliación de límites del Plan especial, en razón a que dichos límites han sido señalados de modo expreso por la Dirección General de Bellas Artes, si bien dicho Plan de ordenación tampoco cierra la puerta a nadie, al hacer constar textualmente que «... cuando los Ayuntamientos, entidades o particulares, debidamente autorizados, promuevan los planes parciales de desarrollo del Plan especial del lago, se dará audiencia de oficio a los particulares que presentaron en su día alegaciones al Plan especial, al objeto de que puedan formular las observaciones pertinentes y solicitar los cambios y compensaciones a que crean tener derecho, admitiéndose en principio el derecho a la parcelación que han solicitado, tanto la Hermandad de Labradores y Ganaderos como los particulares afectados» (3).

4. MADRID: *El templete de la Red de San Luis.*

El templete de la Red de San Luis, que sirve de acceso a la estación de Metro de José Antonio, obra del arquitecto Antonio Palacios, será conservado en algún lugar de Madrid.

Al presumirse en su día cierto peligro de desaparición, la revista *Arquitectura*, órgano oficial del Colegio de Arquitectos, lanzó un S. O. S. diciendo que era una auténtica lástima dejar perder esta muestra, leve si se quiere, del genio creador de Antonio Palacios. La Prensa se hizo eco de esta solicitud, y pronto surgió la petición formal del propio Colegio Oficial de Arquitectos de prestar la ayuda necesaria para la conservación de esta pieza arquitectónica. Y así se ha tratado de dar la mejor solución posible al problema.

La Compañía Metropolitana de Madrid no tiene inconveniente alguno en ponerlo a disposición de la entidad que quiera hacerse cargo del mismo. Lo que no puede es conservarlo indefinidamente en su actual emplazamiento, porque los nuevos planes que configuran la estación de José Antonio hacen imposible la permanencia de esta colosal visera en sitio tan estratégico del centro urbano.

Se ha pensado en los siguientes destinos:

Buscar un paraje adecuado dentro del parque del Retiro y levantar allí de nuevo el templete, convertido ahora en una especie de biblioteca infantil, en escuela de dibujo en la que los propios arquitectos enseñarían este arte a los pequeños en contemplación directa con el paisaje del par-

(3) TELXIDOR, Jaime: «Ordenación del lago de Bañolas», *El Correo Catalán* (Barcelona, 8 de noviembre de 1967).

que y, por último, atendiendo a la idea del Ayuntamiento, que tal vez lo mejor sería trasladar el templete hasta una estación del Metro suburbano y utilizarlo como salida natural (4).

5. *El Parque de la Arganzuela.*

El 8 de noviembre, la Comisión del Area Metropolitana aprobó, con carácter definitivo, el Plan parcial de ordenación del Parque de la Arganzuela, con algunas variantes que afectan a los viales, sobre todo en los lazos establecidos en las cabeceras de los puentes de Toledo, Héroes del Alcázar y Princesa o de Andalucía. La Dirección General de Carreteras estimó la conveniencia de adecuar estos enlaces a distinto nivel, variaciones que ahora se recogen en el Plan parcial de ordenación.

Los límites objeto de este Plan son los mismos del proyecto aprobado, que varía en las zonas de cabecera de los puentes. Siguen comprendiendo los terrenos entre el río Manzanares y la calle del Maestro Arbós, paseos de la Chopera y Yeserías y los nudos circulatorios a uno y otro lado del río Manzanares.

En esta superficie, gran parte de propiedad municipal, se encuentran enclavados el Matadero, el Instituto Antirrábico y el Mercado Central de frutas y verduras. Todas estas edificaciones serán derribadas para ampliar la extensión del actual Parque de la Arganzuela.

Para la ejecución del Plan se prevén cuatro etapas, con una duración de dos años cada una. La primera comprende la zona libre de edificación que podría habilitarse inmediatamente para parque; la segunda, los nudos circulatorios de los puentes de Toledo y Héroes del Alcázar o de Praga; la tercera, zonas donde actualmente se hallan ubicados el Instituto Antirrábico y el Matadero municipal, y la cuarta, el nudo circulatorio del puente de la Princesa y la zona del Mercado Central de frutas y verduras (5).

6. *Reconstrucción de Buitrago.*

El arquitecto José Manuel de Valcárcel anda en la reconstrucción de Buitrago. Pombo Angulo publicó recientemente una glosa, de la que entresacamos algunos párrafos:

«Buitrago lo merece, por su historia y su belleza. Se refleja en las aguas del río, próximo al embalse de Manzanares el Real, y desde fuera es todo almena, muralla y espejo móvil. Buitrago hace pensar en una Venecia arriscada o en una Santillana que se hubiese inundado. Una Santillana más elemental, sin colegiata, pero con marqués. En Buitrago la última piedra, incluso las añadidas, habla del marqués de Santillana.

Don Iñigo López de Mendoza soñó a la sombra de lo que hoy es

(4) FUNES, Juan Ignacio: «El templete de la Red de San Luis, salvado», Madrid (Madrid, 11 de noviembre de 1967).

(5) De *ABC* (Madrid, 16 de noviembre de 1967).

ruina y paseó en esta su corte de los ingenios, que hoy está dispuesta, por lo menos, a levantarse. Aquí compuso sus muchas obras. Buitrago tiene, para el buen marqués, una calma no exenta de murallas.

Buitrago es casi pasado. Queda la iglesia, la muralla vacilante, los restos del hospital... y el agua. Pero queda también el alma y la línea, la medida y la calle. O la calleja. Se puede reconstruir Buitrago y ser un modelo de villa medieval, a dos pasos de Madrid» (6).

7. SEVILLA: *Instituto de Estudios Sevillanos.*

Sevilla aspiraba a crear el Instituto de Estudios Sevillanos, y la Diputación provincial acomete la empresa por su cuenta. Los fines del mismo serán, entre otros, la investigación, estudios y enseñanzas en las diversas ramas del saber antiguo, actual y futuro sevillano, del antiguo reino de Sevilla y de la proyección de la ciudad, «puerto y puerta de las Indias», en el mundo de lengua y civilización hispánicas: coordinar las diferentes actividades culturales, desarrolladas por otras corporaciones y entidades sevillanas, respetando su libertad e independencia, manteniendo de esta forma la necesaria conexión entre estos organismos; establecer relación con otras instituciones culturales de Sevilla, con las existentes en el ámbito andaluz y en el español, así como con los organismos científicos de las Naciones hispánicas; mantener estrecho contacto con entidades y estudiosos, tanto nacionales como extranjeros, dedicados al estudio de temas sevillanos (7).

8. SORIA: *XXI Centenario de Numancia.*

La ciudad se prepara para la celebración en los próximos meses de diversos actos conmemorativos del XXI Centenario de la destrucción de Numancia.

Los actos iniciales de esta conmemoración se celebraron los días 16 al 18 del mes de noviembre. La organización de los mismos estuvo presidida por el Director general de Bellas Artes, con la actuación como vicepresidente del catedrático de la Universidad de Barcelona, Luis Pericot; la de coordinación por Antonio Beltrán, secretario general de los Congresos nacionales de Arqueología y el delegado del Servicio nacional de Arqueología en Soria, Teógenes Ortega. Participaron asimismo en los coloquios y conferencias, en los citados días, los profesores Antonio García Bellido, Juan Maluquer, Miguel Tarradell y Pedro de Palol.

El programa de actos comprendía la realización de un detenido estudio sobre la cronología de Numancia, la valoración científica de los materiales de la ciudad, la organización de futuras excavaciones, la ordenación y conservación de las ruinas, así como la creación de un museo

(6) POMBO ANGULO, Manuel: «Buitrago», *La Vanguardia* (Barcelona, 16 de noviembre de 1967).

(7) GUIZAMONDE, Luis: «El Instituto de Estudios Sevillanos», *La Vanguardia* (Barcelona, 9 de noviembre de 1967).

en el cerro en que estuvo asentada Numancia, y la publicación del resultado de estas jornadas.

Está también prevista la celebración de visitas a las ciudades celtíbero-romanas de Termancia y Uxama, así como conferencias públicas. Se ha pensado en la puesta en escena de la «Numancia», de Cervantes, así como la adaptación o publicación de alguna recopilación poética de poemas relativos a Numancia.

Situado el cerro de la Muela a siete kilómetros de la capital, un corto tramo de carretera bien acondicionada que parte de la carretera general de Madrid-Medinaceli-Pamplona permite un cómodo acceso a las ruinas del viejo solar numantino, cuya visita se completa con la del Museo Numantino, en el que se exhiben 13.815 objetos procedentes de Numancia (8).

9. VALENCIA: *Normas para la circulación de los peatones.*

Los peatones vendrán obligados en Valencia a circular a una velocidad de 3,600 kilómetros por hora, es decir, un metro por segundo. O sea, mantener un paso rítmico y constante que habrá que observar en cuanto se publiquen las nuevas ordenanzas municipales.

El precepto se refiere, naturalmente, al tránsito de peatones por la calzada cuando han de cruzarla o descender a ella por algún motivo justificado. En la calzada se les impone también la prohibición de cambiar con brusquedad el sentido de la marcha: no será posible volver atrás de repente porque a uno se le haya olvidado el paraguas.

La infracción de estas normas acarreará la oportuna multa, que será impuesta a los peatones con el mismo rigor que a los automovilistas las suyas. Todo ello está incluido en el anteproyecto de las nuevas ordenanzas—actualización, harto necesaria, de las que venían rigiendo desde 1929—, sometido aún a los últimos estudios y sugerencias antes de salir a la luz pública.

Figuran también las señales que caracterizarán al invidente: un bastón blanco; al sordo, un brazaletes amarillo con un triángulo negro, y al inválido, el mismo brazaletes con dos triángulos. Si bien el empleo de estos indicativos será voluntario, su presencia otorgará el correspondiente derecho de primacía en los cruces de peatones, convirtiéndolos automáticamente en pasos cebra.

Igual que los coches en el arroyo, los viandantes en la acera y en los pasos de peatones circularán siempre por su derecha. La bicicleta tendrá que ir a 10 kilómetros por hora y su uso podrá prohibirse a los analfabetos.

Los temibles motocarros no circularán si no llevan indicadores mecánicos de viraje, y si éstos no son luminosos, circularán sólo de día. Para todos los vehículos de motor, estas ordenanzas propugnan una velocidad máxima de 40 kilómetros-hora (9).

(8) De *Diario SP* (Madrid, 17 de noviembre de 1967).

(9) CRUZ ROMÁN, J. M.: «Un metro por segundo, velocidad obligatoria para los peatones», *YA* (Madrid, 15 de noviembre de 1967).

10. *En defensa de Játiva.*

Játiva ha progresado. Puede pregonarlo la espléndida ampliación hacia la estación. Pero hasta ahora Játiva, como capital comarcal, era una ciudad de servicios. Hoy esto no basta, hace falta una industrialización más a fondo. Por esta razón se ha quedado rezagada, cuando Játiva debe ser, por derecho propio, la segunda ciudad valenciana.

Sin ninguna duda, Játiva es, desde un punto de vista artístico, la ciudad más importante del Reino valenciano. Pocas ciudades españolas, Toledo, Albarracín, Santillana, la pueden mejorar. Su casco antiguo es maravilloso. Pero precisamente lo que puede ser origen y fuente de riqueza está amenazado de perderse por un malentendido afán de modernización. Se han construido tremendos engendros que desdican a una ciudad.

Játiva, por su situación geográfica, puede tener un parador de turismo. El casco antiguo y los monumentos que posee pueden ser motivos suficientes para que la gente prolongue su estancia.

Por el bien de Játiva debe procurarse embellecer el casco antiguo. No se deben dar licencias para derribar ningún palacio o casona setabense, que son y representan lo espiritual y artístico de la ciudad.

Hay que defender los valores de Játiva, hoy más que nunca amenazados por un llamado modernismo tras el cual se esconden apetencias inconfesables (10).

G. GUERRA-LIBRERO.

b) **Extranjero:**

E U R O P A

I. ALEMANIA.

Nueva e innecesaria autoridad para la administración de justicia.

El Presidente del Parlamento, Diputados, Ministros y una Sociedad de accionistas han descubierto una panacea para allanar las relaciones entre los ciudadanos y la Administración. Con el *Ombudsman* todo irá mejor. Ahora bien; no habrá en el mundo ningún país en el que los derechos y garantías del individuo estén tan protegidos como en la República Federal Alemana. Si el ciudadano se siente lesionado en sus derechos tiene a su disposición varios caminos: 1.º Puede dirigirse a la autoridad de inspección competente. 2.º Todo el mundo tiene derecho de petición en el Congreso. 3.º El ciudadano puede revisar y comprobar la validez y legalidad de todos los actos administrativos por medio de

(10) SALA CUENCA, E.: «Játiva, histórica y moderna». Entrevista con el catedrático don Roberto Ferrando. *Levante* (Valencia, 5 de noviembre de 1967).

Tribunales independientes. ¿Es que acaso, hay que preguntarse, el Parlamento y los Tribunales han fallado de tal manera que aún ha de establecerse una nueva autoridad a expensas del contribuyente, que se ocupe de los mismos asuntos para los que desde siempre existen tres instituciones judiciales? ¿No sería mejor que, en lugar de gastar tiempo y dinero en este proyecto, se pensase seriamente en legislar con más claridad y sencillez para facilitar la comprensión entre el ciudadano y la Administración? Este sería un medio efficacísimo, aunque más fatigoso, de alcanzar el fin propuesto, y también, dicho sea de paso, menos publicitario que el fabuloso *Ombudsman* (1).

II. ITALIA.

1. Roma: Tráfico caótico e insuficiencia de agua.

La situación del tráfico en la capital empeora de día en día y se acerca el punto de saturación, a pesar de las medidas radicales tomadas, como la construcción de vías subterráneas, zonas azules dentro del perímetro de las Murallas Aurelianas, sentidos únicos, etc.

Según las estadísticas, en 1955 circulaban en Roma 93.000 vehículos y ahora pasan de 700.000. Los transportes públicos, a pesar de su notable aumento, siguen siendo insuficientes y están mal conexas las nuevas zonas residenciales con el centro, que continúa siendo el núcleo donde se hallan las oficinas públicas y privadas, los Ministerios, la actividad comercial, etc. Por esto, mientras en otras grandes capitales los porcentajes de utilización de vehículos públicos son de un 73 a un 82 por 100, en Roma es de un 45 por 100 solamente. Naturalmente que las ciudades a que aludimos poseen un efficacísimo Metro. Se ha hecho la experiencia de comparar el tiempo y la velocidad de un vehículo a las mismas horas y en idéntico recorrido en la actualidad y en 1962, y el resultado es alarmante.

Otro de los males que padece la ciudad es la falta de agua potable, derivada de las dificultades técnicas en los trabajos del acueducto de Peschiera, y agravada por las escasas precipitaciones, que han hecho descender notablemente los niveles de reserva. Si no lloviese en muy breve tiempo, se repetiría la escasez de 1949, en el que hubo que recurrir a enormes restricciones en el suministro (2).

2. Roma: Huelga de barrenderos: la suciedad en aumento.

Los empleados del Servicio de Limpieza han anunciado una huelga con el fin de que se tengan en cuenta los ocho puntos siguientes que expusieron: 1) Recogida de basuras en la planta baja. 2) Ascenso del personal, hasta cubrir las plazas vacantes. 3) Nueva reglamentación es-

(1) De *Frankfurter Allgemeine Zeitung* (Frankfurt, 2 de octubre de 1967).

(2) De *Il Mattino* (Nápoles, 22 de noviembre de 1967).

pecial del Servicio, que establezca una ecuaníme distribución del trabajo y su reconocimiento. 4) Adecuación de las instalaciones y utensilios. 5) Inmediato reparto de vestuario a todo el personal. 6) Retiro a los sesenta años. 7) Garantías para el reconocimiento de las enfermedades profesionales, y 8) Viviendas y zonas higiénicas.

El periodista no niega que ellos tienen sus exigencias, pero no hay que olvidar que la ciudad tiene las suyas y que lo más inadmisibles de la crisis actual es la suciedad de las calles que, o no se limpian, o se hace esto con escasez de hombres y de medios. De todas formas, esta diversidad de opiniones no existiría si la famosa reestructuración del Servicio de Limpiezas, aprobada por el Consejo Municipal, hubiese dado siquiera un modesto paso en su aplicación.

En relación con la huelga, el Ayuntamiento hace un llamamiento a los ciudadanos con el fin de que colaboren evitando arrojar desperdicios en la vía pública y depositando las basuras en bolsas de plástico o cartón en domicilios y tiendas, hasta su recogida. Especialmente, ha invitado a los vendedores del mercado a recoger en sus cestos los desperdicios y amontonarlos después en un rincón del recinto, para que puedan recogerlos más tarde los vehículos que pasarán a la hora acostumbrada (3).

3. *Nápoles: Después de la alarma suscitada por los últimos desastres.*

Desequilibrio de edificios, simas y socavones, derrumbamiento de muros de contención, etc., ocupan continuamente las crónicas de nuestra ciudad. Se intenta explicar esto por las condiciones particulares del subsuelo napolitano, la expansión caótica urbana, especialmente en estos últimos años, las cañerías sobrecargadas, etc.

Se han ido edificando millares de casas y abriendo calles, sin preocuparse de construir las infraestructuras proporcionadas; se han rellenado valles surcados de canales, se han allanado colinas, es decir, se ha modificado la forma misma de la superficie territorial sin tener en cuenta lo que es el equilibrio geológico e hidrográfico. De todo esto no podían esperarse otras consecuencias. Se habla de Nápoles como de una «ciudad de cartón» y «ciudad peligrosa», pero más bien hay que llamarla «ciudad raquítica». Se ha expandido sin un diseño armónico, anormalmente, y en muchos sectores sin modificar su estructura base.

El profesor C. Beguinot dijo que todo cuanto ocurre hoy en la ciudad es una dura lección que hay que tener muy en cuenta; que los errores derivados de una política edilicia son una carga pesada que han de heredar nuestros hijos. Para restituir a la ciudad sus condiciones normales se requieren sumas elevadísimas y mucho tiempo, y que mientras cualquier iniciativa no se funde en un equipo técnico y cultural adecuado, confiada a organismos responsables, no habrá esperanza de salvación. el subsuelo ha de recuperar unos cincuenta años de retraso, lo que su-

El profesor P. Nicotera, ordinario de Geología aplicada, dijo que los problemas técnicos nunca se han afrontado bien. La Comisión para

(3) De *Il Tempo* (Roma, 9 de noviembre de 1967).

pone ya un gran esfuerzo; hay que reconstruir las infraestructuras urbanas e impedir que se siga edificando de forma desordenada, sin normas urbanas ni técnicas.

El profesor L. Tocchetti manifestó que disponiendo ahora de mayores facilidades para la construcción, se ha abusado de ellas, organizando un caos urbanístico y técnico. Que Nápoles, por sus características geológicas, su configuración y su desarrollo urbano, económico y social, es una ciudad difícil desde el punto de vista técnico, por lo que ha de gobernarse con particular experiencia y competencia.

Todo esto es muy difícil, aun disponiendo de mucha técnica. Hay que reconocer que la Administración tiene una grave carga y que ha de pagar ahora las deudas sin poder sacar del propio trabajo la satisfacción de adquirir nuevos bienes. Por esto ha de contar con la comprensión de los ciudadanos, que, por otra parte, son también responsables de los errores pasados por no haberse opuesto a los abusos y haber asistido a ellos pasivamente. Todo se podrá subsanar con la colaboración de todos, al margen de cualquier interés personal y mezquino.

En una conferencia de Prensa, el asesor Servidio, refiriéndose a los estudios de la Comisión del subsuelo, dijo que no estorban en absoluto los trabajos del Plan regulador, sino que constituyen un incentivo para acelerarlos. Entre otras cosas, permite realizar satisfactoriamente las soluciones previstas en el Plan, basadas en la realidad geomorfológica del terreno urbano. Con estas declaraciones, el señor Servidio ha apagado las llamaradas que habían suscitado esta polémica. Añadió que no sería posible la reestructuración de la ciudad sin tener en cuenta las condiciones del subsuelo. Ambas organizaciones han de trabajar juntas y las soluciones prácticas del Plan regulador han de apoyarse en las indicaciones técnicas aportadas por la Comisión.

El asesor concluyó dando detalles sobre el nuevo Plan regulador, que se presentará el próximo febrero. La Administración propondrá un debate preliminar al esquema general con el fin de poder escuchar cualquier opinión útil (4).

4. *Turín: La Democracia Cristiana y los transportes urbanos.*

El Secretario político de la Democracia Cristiana, On. Rumor, ha concluido en Turín los trabajos del Convenio nacional sobre los transportes urbanos, promovido por la Dirección central del partido, en el que han participado parlamentarios, administradores de Entidades locales, universitarios y técnicos, mostrando satisfacción de que sea la Democracia Cristiana el partido que afronta de forma orgánica el problema no sólo técnico, sino también civil de los transportes urbanos.

Entre otras cosas, Rumor dijo que la motorización amenaza la vida de los grandes centros urbanos y que las ciudades han de defenderse de este proceso de esclerotización; que hay que proteger los valores históricos, culturales y tradicionales del viejo centro, corazón en torno al

(4) De *Il Mattino* (Nápoles, 28 de septiembre y 10 de noviembre de 1967).

cual ha crecido y se ha expandido la nueva ciudad; de aquí la urgencia de una política urbana que favorezca la descentralización, que racionalice las nuevas instalaciones, etc. Para evitar la congestión es necesario potenciar los transportes colectivos, y añadió que para esta potenciación no era necesaria ninguna medida punitiva o restrictiva respecto a la motorización individual, sino que aquéllos garantizasen a todos unas comunicaciones urbanas prácticas, efectivas y económicas. Dijo que lo primero que había que hacer era estructurar orgánicamente las empresas municipales de transportes, de forma que estuviesen en condiciones de desempeñar eficazmente su función; que después de esto había que atender a una configuración urbana más previsora en las ciudades y a la adopción de una política de transportes global y coordinada. En total, a buscar nuevas formas para una política de transportes eficiente.

La Democracia Cristiana contribuirá con toda su fuerza de acción a llevar a cabo la labor en este sector tan fundamental para la vida económica, social, familiar, cultural y deportiva del país (5).

III. SUECIA.

La Escuela de Administración Local.

La creación de la Escuela de Administración Local sueca obedece al resultado de una evolución rápida que ha tenido lugar en las últimas décadas. Después de la segunda guerra mundial, el Gobierno impuso a los Poderes locales nuevas tareas que sobrecargaban sus ya congestionadas competencias. Se trataba, además, de trabajos para los que los nuevos ejecutores carecían de experiencia. Por otra parte, en 1946 el Patronato decidió reorganizar los Municipios rurales cuyo número ha bajado a 800 a partir de 1952 en que podían ser contados unos 2.400.

Ante tal estado de cosas, la Asociación Sueca de Ciudades y la Asociación Sueca de Municipios nombraron un Comité encargado de estudiar un medio de perfeccionamiento en materia de Administración local. En 1948, el Comité organizaba los primeros cursos por correspondencia que abarcaban una amplia gama de actividades y técnicas de la Administración local.

En 1956, la feliz experiencia de tales cursos, dedicados en un principio a Consejeros municipales y a los miembros de los Comités municipales rurales, determinó la erección del Comité en Escuela, la *Kommunkolan*, que sin abandonar totalmente su actividad por correspondencia, consagra la mayor parte de sus actividades a la formación complementaria, en régimen de internado, de Consejeros, miembros de Comités municipales y funcionarios de la Administración local.

Las materias tratadas en el Centro abarcan todo el programa de la acción administrativa, pero se insiste en aquellos temas que pueden ser acometidos con técnicas nuevas, que pueden significar una novedad en

(5) De *Il Mattino* (Nápoles, 18 de septiembre de 1967).

la rutina administrativa o que resultan de verdadero interés desde el punto de vista de la eficacia de la Administración y del mejor servicio de los administrados. Entre éstos cabe citar la economía y administración municipal (en su sentido estricto), legislación, procedimiento administrativo, planificación moderna, edificación y gestión de la propiedad, organización del trabajo, contratación, problemas sociales, sociología de la inadaptación (¡interesante tema!), educación e higiene pública.

La Escuela se mantiene con los derechos de matrícula y el cobro de la pensión de los participantes en los cursillos; pero suele ser práctica corriente que las Entidades locales sufraguen tanto estos gastos como los correspondientes al viaje de los formandos. En todo caso, las dos Asociaciones suecas citadas prestan su garantía económica a los gastos en que incurra la Escuela y están comprometidas a enjugar cualquier déficit eventual, situación que hasta la fecha no se ha producido.

Los cursos son cortos: duran de tres días a tres semanas, con un número aproximado de 90 a 100 participantes por semana, que puede ser traducido en unos 5.000 al año y de los cuales el 40 por 100 suele estar formado por Consejeros y miembros de los Comités municipales. La Escuela propugna el trabajo en equipo. Suele señalar el tema y una ponencia, cuya labor es discutida a continuación por todos los participantes.

El conjunto funciona cerca de Sigtuna, a 56 kilómetros de Estocolmo, en dirección Norte, en un ambiente boscoso que contribuye a dosificar el reposo y el trabajo (6).

IV. SUIZA.

Zurich: La propiedad del jardín familiar y las ordenanzas urbanas.

El Ayuntamiento ha propuesto la creación de superficies para jardines familiares en Schwamendingen y en Juchhof, para lo cual ha solicitado la concesión de créditos. Si bien se cuenta con fondos suficientes, la propiedad de la parcela familiar está cada día más amenazada. Algunas razones: La Junta directiva de Tutela de Menores y Mendicidad fundada en 1915, por voluntad de sus iniciadores, tenía tanto entonces como ahora la finalidad de que a los inquilinos de cualquier condición social que fuesen se les brindase la ocasión de llenar su tiempo libre. El jardín propio es un lugar importante de recuperación y una fuente de alegría, donde uno puede crearse su paraíso, reinar, plantar y aun recolectar. Desde 1950 la alegría del jardín está en baja. Según el principio de que manda quien paga, la Liga de Jardines Familiares (nombre que lleva hoy día la mencionada fundación de 1915), depende del Ayuntamiento. Ciertamente, Zurich promueve la creación de estos jardines, pero, y aquí está el fondo de la cuestión, tiene que ser según y cómo. Hay normas que seguir. Debe imperar la estética del paisaje. En los

(6) De *Iula Nouvelles* (La Haya, junio de 1967, pág. 2).

contratos de alquiler, el inquilino no puede pintar la casa a su gusto, ni instalar un arriate o una pérgola sin pedir autorización, previa la presentación de un esquema de su proyecto. Y así las casas y jardines presentan un aspecto de uniformidad que raya en lo aburrido. Es vano intento tratar de imponer esta estética standardizada y, además, pese a estas precauciones, el paisaje dará siempre impresión de laberinto. Estas casas son para el individuo, una familia tiene tareas más importantes que cumplir que la de ofrecer «vistas bellas» con el fin de contentar las ordenanzas de algunos empleados civiles.

Según estas prescripciones, parece que existen también pagos a plazos en condiciones poco satisfactorias, porque al comprador no se le concede el derecho de la propiedad. De esta manera, el jardín familiar se convierte en deporte no barato precisamente, a costa de gentes que por 110 francos preferirían comprar abonos, semillas, etc., pero que al no poder hacer prosperar su parcela, no pueden tomar en cuenta las propuestas de compra. La opinión de los urbanistas sobre la estética de casas y jardines individuales es errónea, ya que al imponer sus prescripciones limitan el deseo de propiedad de parcelas y viviendas familiares (7).

A S I A

INDIA.

Proyecto de construcción de una ciudad de ensueño.

Decisiones y acuerdos entre la Unesco y el Gobierno indio permiten confiar en que se construirá una ciudad-estrella, cuyo nombre en principio será el de Auroville. Será erigida en la costa sur de la India, a 100 kilómetros de Madrás. Está pensada para albergar 50.000 habitantes y deberá entrar en funcionamiento dentro de quince años. El coste calculado será de 3.000 millones de marcos.

La idea de fundar esta ciudad se debe a una secta india del yoga. Los arquitectos franceses enviaron sus planos y ha sido el parisino Anger quien la construirá. El diario francés *L'Express* se entusiasma ya ante la idea de que esta urbe será un «lugar con el que el mundo soñará». Auroville, pues, está concebida como una perfecta imagen de ciudad coordinada, clima artificial, sin gases ni tránsito de coches. Como un centro de meditación por encima de toda confesión, lugar simbólico de paz con la expresada aspiración de preparar a la Humanidad para la unión. Esta idea de hermandad es de la francesa Mira Alfasa, discípula predilecta del pensador y fundador de una secta yoga, Sri Aurobindo. Desde hace más de dos años es la madre de la secta, cuyos afiliados se reúnen en un *ashram*, lugar de la sabiduría y del ascetismo.

En el centro de esta ciudad, proyectada en forma de estrella, se levantará un gigantesco cono truncado que será el templo de la Sabiduría. Como Anger manifestó, esta ciudad no debe ser el cobijo de conventos

(7) De *Neue Zürcher Zeitung* (Zurich, 5 de octubre de 1967).

ni refugio de los hastiados del mundo, sino una comunidad apta para la economía y la vida.

Surgirán fábricas de cemento y barracas de cristal en el recinto industrial, limitado por parques y lagos. Los demás sectores de la ciudad se agruparán en torno al santuario. Tareas esenciales metódicamente coordinadas serán los trabajos y descansos, la vivienda y el encuentro con el mundo. En el recinto residencial las casas no estarán dispuestas geométricamente, sino distribuidas como al azar, con sus parques, *bungalows*, estatuas, etc.

Siguiendo el antiguo ideal de *mens sana in corpore sano*, en el recinto cultural se instalarán campos de equitación, de golf, escuelas náuticas, etc. Los urbanistas pretenden, incluso, que en su día pueda ser la sede de los juegos olímpicos. Si Auroville será lo que sueñan sus fundadores, es decir, si madurará como un centro espiritual o como una de tantas ciudades funcionales, es muy dudoso. Ni Oscar Niemeyer con la construcción de Brasilia, ni Le Corbusier con la Chandigarh al norte de Nueva Delhi, llenan las esperanzas de sus constructores. Los poblados-mamut de acero y cemento comenzaron a despoblarse antes de ser terminados, quedando tan sólo como decadentes símbolos de un planeamiento incorrecto.

El desequilibrio que impera entre el planeamiento futurista y las necesidades del presente han dado lugar a que proliferen en las alineadas calles de Brasilia las barracas de chapa, que en la ciudad del golfo de Bengala amenazan aún con más intensidad. Pero los arquitectos de Auroville están obsesionados por el futuro y creen con más fuerza en la técnica de su obra de lo que creyeron sus antecesores. En un país cuyos labradores siguen trabajando sus campos con el milenarismo arado de madera, los proyectistas de Auroville aspiran nada menos que a proveer a su ciudad de una instalación de clima artificial cubriéndola con un gigantesco paraguas que condense e intercepte las humedades veraniegas del monzón. Mientras en miles de ciudades indias las vacas sagradas se alojan en las calles, gran impedimento para las *rikshas* y conductores, los habitantes de Auroville tendrán que disfrutar a la fuerza de las «bendiciones de la técnica».

Ningún Ford ni Volkswagen doblará curvas en la ciudad de la paz; sólo el ferrocarril colgante y el micro-coche. Quien descalzo se dirija al templo, verá registrados sus pasos automáticamente. Habrá además pistas rodantes de parte a parte de la ciudad (8).

A F R I C A

I. GHANA.

La Administración y la ayuda exterior.

Es de sobra conocida la tentativa de potencias y «bloques» del mundo para ayudar al Africa negra en su proceso de liberación de las ataduras

(8) De *Der Spiegel* (Hamburgo, 9 de octubre de 1967).

del subdesarrollo. En este sentido, todos los países luchan por conquistar posiciones y apuntarse los tantos obtenidos en este aspecto, y de cuya competencia se beneficiará el más prestatario de la ayuda. Nos llegan, entre otras, cuatro noticias que brindamos a continuación. Unas revelan tales ayudas. Otras acusan los progresos del país.

M. S. K. Sarfo, encargado de investigaciones científicas en la Academia de Ciencias de Ghana, va a cursar estudios por dos años en la Universidad de Leeds (Gran Bretaña) sobre el transporte y el tráfico en general, con cargo al programa de ayuda técnica del Reino Unido.

El Secretariado de Becas de Estudio, en Accra, anuncia que para 1972 habrá 326 médicos y dentistas indígenas aptos para ejercer su profesión, merced a estudios cursados en Universidades de los países del Este.

El Consejo Nacional de Liberación de Ghana ha creado un organismo de siete miembros, presidido por el Juez de la Corte de Apelación, M. Azzu Crabbe, con el fin de controlar y aplicar los gastos públicos.

La Oficina General de Registro de Ghana ha inscrito 924 empresas en el curso del primer semestre de este año, rebasando en 265 firmas las inscripciones de igual período del año precedente (9).

II. NÍGER.

La reforma administrativa y el progreso del país.

El Presidente de la República del Níger ha declarado en Niamey, con ocasión de unas conferencias sobre la reforma administrativa, en la que han participado los principales cuadros administrativos del país, que la descentralización administrativa debe concretarse en medidas que den ocasión, a los representantes elegidos de la población, para participar efectivamente en el negocio público y para regular por sí mismos los asuntos locales. El Poder central y las autoridades locales realizarán actividades no paralelas, sino conjugadas, para cooperar verdaderamente en la obra común de la promoción del país.

Ha anunciado asimismo que el Presupuesto para 1968 ha sido redactado con nuevas técnicas que tendrán ya aplicación en el momento de elaborar las previsiones del Ejercicio 1969.

El objetivo que estas nuevas técnicas persiguen consiste en sistematizar los presupuestos y en atribuir a los responsables de todos los niveles una participación activa total en la administración del país, para que con pleno conocimiento de causa asuman, en la medida que les corresponda, sus respectivas responsabilidades (10).

(9) De *Marchés Tropicaux et Méditerranéens* (París, 4 de noviembre de 1967).

(10) De *Marchés Tropicaux et Méditerranéens* (París, 4 de noviembre de 1967).