

# Crear ciudades nuevas o adecuar las ya existentes

Supuesta una población igual, las ciudades de mañana ocuparán una extensión mucho más grande que nuestras ciudades actuales.

Hace veinticinco años la ocupación de suelo por habitante se estimaba en 25 metros cuadrados; en la actualidad se establecen teóricamente de los 80 a los 100 metros cuadrados. ¿Cuál será la cifra de mañana?

Este aumento no supone que las viviendas de hoy sean más holgadas que las de otros tiempos, sino que la forma de vivir ha cambiado, las ciudades tienen tendencia a esponjarse, los servicios de todo tipo son más numerosos y los trazados viarios tienen que tener en cuenta el hecho del automóvil y todas las necesidades de espacio que de él se derivan. En razón de esta tendencia puede preverse que si bien hasta finales de siglo la población urbana española no se habrá duplicado, sin embargo, la superficie ocupada por las ciudades alcanzará esta meta mucho más pronto.

La falta de terrenos urbanizados, aun cuando retrasa el proceso, no lo anula, de aquí que no pueda pensarse seriamente que damos solución al problema retrasando el planeamiento del futuro y limitando la construcción de altura de nuestras ciudades. El problema reside en una realidad vital y a un proceso irreversible que exige el planeamiento desde hoy, con criterios amplios e imaginación, la renovación de nuestras ciudades.

## CAMINOS PARA LA ACCION

Dos caminos se presentan para la acción: crear ciudades nuevas o adecuar las ya existentes para un crecimiento ordenado.

La creación de ciudades nuevas aparece en principio como la solución más

tentadora, ya que permite una mayor libertad para implantar los nuevos núcleos de acuerdo con las exigencias de la civilización moderna adecuando, por ejemplo, desde el principio su estructura a las exigencias del automóvil, factor esencial de la ciudad de hoy y más aún de mañana.

La extensión y remodelación de las grandes ciudades es el camino menos imaginativo y el más inmediato, aparente y al menos, para afrontar los males que padecemos y, por tanto, el que más fácil encuentra cuando se plantea la urgencia y la necesidad de abordar el problema del futuro de nuestras ciudades.

## LAS DIFICULTADES

Los dos caminos aislados plantean, sin embargo, graves dificultades: las ciudades nuevas—en sí mismas—serán necesariamente y en gran medida incompletas, sin posibilidad de desarrollar la complejidad de la civilización contemporánea ni de dar respuesta a las exigencias vitales del hombre de mañana y, en consecuencia, en problemática relación de dependencia "satelizada" respecto a las ciudades de orden superior sobre las cuales bascula su vida limitada.

La extensión y la remodelación de las grandes ciudades existentes reclama por su parte actuar urgente e intensamente so-

bre los transportes y las comunicaciones, ya que tanto unos como otros tendrán en el futuro una importancia que no hemos ni tan siquiera comenzado a entrever. Será preciso insistir tal como se hace ya, en la reglamentación de la circulación y el estacionamiento, ampliar y crear nuevos aparcamientos aumentar el número de taxis, sustituir en amplísima medida los desplazamientos de personas por la transmisión de mensajes con la consiguiente extensión de las redes telefónicas y mejoras de servicios, y deberán hacerse considerables inversiones para hacer simultáneamente practicable los transportes en común, la circulación automovil y los desplazamientos a pie.

Toda gran ciudad que quiera abordar su renovación tendrá que disponer en el futuro de una importante trama de ferrocarriles subterráneos o aéreos como principal medio de transporte para permitir desplazarse dentro de su seno a las decenas y centenas de miles de personas que exige ya el desenvolvimiento de las grandes ciudades.

La circulación automovil implica vías de circulación rápida, pero no se puede ceder a la tentación de transformar las antiguas poblaciones en ciudades para automovilistas a riesgo de destruirlas con la pérdida de sus valores históricos plásticos y culturales, que representan un auténtico e irremplazable patrimonio común. El hombre a pie, por otra parte, ha sido desplazado de la vida urbana por la acción improvisada e irreflexiva, por la falta de previsión, cuando no por la pereza de nuestra sociedad frente



a los problemas de la ciudad y de la convivencia humana. Las ciudades de mañana deberán devolverle el lugar que le corresponde.

"Las generaciones futuras, dice el Informe Buchanan del ministerio inglés de Transportes, mirarán sin duda la negligencia que nos induce a dejar, con una aparente insensibilidad de resultados imprevisibles, que sigan circulando los vehículos de motor por las mismas vías que los hombres, con el mismo horror e incomprensión que nosotros manifestamos para el desprecio que las generaciones pasadas tuvieron por los problemas sanitarios más elementales."

Entre las soluciones capaces de hacer posible esta separación se encuentran las calles peatonales, como la Hohestrasse de Colonia, o sistemas aún más radicales, como la de separar las circulaciones por niveles: el de automóviles y el de andadura a pie. Sin embargo, esta solución es prácticamente impensable para las ciudades antiguas que se prestan mal a este tipo de estructura viaria, lo mismo que a la introducción del concepto de la autopista en el interior de sus recintos. Trasladar las soluciones americanas de Pittsburgh o de Chicago a nuestras viejas ciudades europeas, sería tanto como mutilarlas. Nuestros pasos elevados sólo pueden justificarse como soluciones de emergencia.

Pero para abordar estas obras, necesarias si se quiere seguir insistiendo en el viejo concepto de la ciudad tradicional, hacen falta enormes inversiones, muy superiores sin duda a las que supondrían la creación de núcleos nuevos y sus necesarios enlaces. No contamos tampoco con los gravísimos problemas que se deducen de las imprescindibles demoliciones previas a la reforma interior, imposibles de realizar sin una descompresión de la tensión demográfica. Sin ellas, por otra parte, es difícil, por no decir imposible, mejorar las relaciones de todo tipo en el interior de las ciudades amenazadas de congestión.

Próximo artículo:  
**PROPUESTAS REALIZABLES**

## Cereales:

# COMPRAR CARO Y VENDER BARATO

La Prensa diaria está recogiendo estos días la noticia de la compra, por parte del Servicio Nacional de Piensos Compuestos, de 516.000 toneladas métricas de trigo y 1.204.000 de cebada al Servicio Nacional de Cereales. La noticia va un paso más allá; mediante esta operación se podrán reducir apreciablemente, en la presente campaña, las importaciones de maíz. Nuestra agricultura ha ganado una batalla más en el terreno de la producción y en su empeño denonado por equilibrar la balanza comercial agraria.

Pero si la agricultura ha ganado una batalla habrá que preguntarse quién ha sido el enemigo derrotado. Una vez más parecen haber perdido los criterios de racionalidad económica y, en su retaguardia, el consumidor contribuyente español, que, en definitiva, será quien, directa o indirectamente, pague la factura.

Efectivamente, al parecer, y es lógico, la operación va a realizarse a precios por debajo de los que las regulaciones oficiales establecen para las ventas que efectúe el Servicio Nacional de Cereales. Ligeramente inferior para la cebada y sustancialmente más bajo en el caso del trigo; se habla de las 5,35 pesetas-kilo, cuando el precio de compra del S. N. C. es de 6,66. Esto supone una fuerte pérdida para el S. N. C., que, en definitiva, habrá de enjugarse con cargo al presupuesto. Y a este coste directo habrá de unirse el que para la ganadería suponga el forzar la sustitución de maíz por trigo y cebada en la elaboración de piensos compuestos si ésta se lleva más allá de lo que es biológica y económicamente aconsejable.

## REVISION A FONDO

Todo ello refleja la necesidad de revisar a fondo una política cerealícola, cuyos resultados distan de ser óptimos y cuya justificación se ve cada día más dudosa.

Hasta ahora esta política se ha basado en el mantenimiento de precios garantizados en último término por el Estado (a través de un monopolio de compra en el caso del trigo, y de compras de sostén en el de los restantes cereales-piense). Con este sistema se buscaba asegurar la estabilidad de los precios, y así proteger las rentas de los campesinos, sobre todo de los más modestos de las tradicionales zonas trigueras. Junto a esto, forma parte también de la teoría del sistema la posibilidad de manejar los precios de tal forma que obligue el ajuste de la oferta a la demanda.

En la práctica el sistema ha funcionado mal; manejado quizá con recuerdo obsesivo de los años de escasez de nuestra posguerra, se ha fomentado en exceso el cultivo de trigo, fijando para el mismo un precio demasiado alto. Y cuando se ha tratado de equilibrar la situación elevando el precio de la cebada—de la que hasta hace muy poco éramos deficitarios—, los grandes excedentes se han repartido (manteniendo una tendencia siempre al alza) entre trigo y cebada. Mientras el consumo de cereales de secano aumenta lentamente, porque el crecimiento en la demanda de cereales-piense se compensa con el estancamiento de la de trigo, la producción aumenta sin cesar. Y ello no se debe sólo a un aumento de los rendimientos, sino también a una expansión de la superficie sembrada; de la campaña 1966-67 a la actual, la superficie sembrada de cereales ha aumentado en cerca de 400.000 hectáreas.

Como consecuencia se han ido produciendo fuertes excedentes, primero de trigo y luego de cebada, a los que sólo es posible dar salida con dificultades y a costa de grandes pérdidas. El plan financiero del F. O. R. P. P. A. ha estimado para la liquidación de los excedentes un coste de unos 3.000 millones de pesetas. Y ésta puede ser una estimación optimista.

Frente a esta situación caben dos soluciones: Una, elevar el precio del maíz. Esto, por un lado, fomentaría su producción en tierras de regadío que hoy se dedican a trigo o a cebada, disminuyendo así ligeramente los excedentes. Y por otro, aumentaría, al hacerlos relativamente más baratos, el consumo, como piensos, de cereales de secano. Sin embargo, esta medida, aplicada en la escala necesaria, elevaría demasiado los costes de la ganadería y, con toda probabilidad, aunque llegara a eliminar las importaciones de maíz, no conseguiría acabar con los excedentes.

Otra alternativa sería disminuir el precio de los cereales de secano; aumentaría su consumo, al abaratare también relativamente al maíz, y disminuiría su producción, porque, de una parte, las tierras de regadío que hoy se dedican a estos cultivos pasarían a maíz, y de otra parte, las tierras marginales, las más pobres, dejarían de cultivarse. Y si tras una baja de precios moderada, pero no tímida, aún quedaran excedentes, le resultaría más barato al S. N. C. darles salida. El problema que esta solución plantea es más político y social que económico. Pues de un lado dañaría los intereses de la gran propiedad agrícola, que hoy se beneficia de los altos precios de protección, y de otro se aceleraría el proceso de emigración campesina, con todo lo que éste implica.

## LO NO ACONSEJABLE

Lo que muy probablemente no puede constituir una solución satisfactoria es el intento de enjentrarse, a parches, con el problema. Forzar una disminución del consumo de maíz, poniendo trabas a su importación o modificando, por disposición oficial, las fórmulas de fabricación de piensos compuestos, es un remedio parcial que resulta caro y distorsionador. Convertir al S. N. C. en una entidad que, ya para siempre, compre caro para vender barato, disminuye seriamente la justificación económica del sistema.

Son intentos, en todo caso, de negarse a ver lo evidente; que España dedica demasiados recursos, en tierras y hombres, a obtener, demasiado caros, más cereales de secano de los que necesita. Frente a esta realidad es hipócrita buscar apoyos, como pretende hacerse por algunos en la política agrícola de la C. E. E., costosísima y en perpetua crisis. Si se quieren buscar ejemplos fuera valdría más fijarse en el sistema inglés de "déficit payments", que proporciona al consumidor inglés el trigo más barato de Europa y que puede completarse con medidas que subvencionen, discriminadamente, a los labradores pequeños, a los que dicen se trata de proteger.

"JUAN RUIZ"

