

ve la misma, ya a que sus funciones no han sido aceptadas correctamente dentro de su peculiar ámbito. Es inevitable reconocer que la ley de Régimen Local actual da poco margen para que aquellas funciones puedan ser debidamente comprendidas, por lo que el mayor defecto de la debilidad actual de lo local es la propia Ley, razón de su modificación en estos momentos. La administración local debe tener cierta autonomía para su buen desarrollo; vale la pena correr el riesgo de agilizar aquélla con el fin de conocer sus resultados, pues los de ahora saltan a la vista de todos. Diputaciones sin misión específica, llevando una vida de languidez total, sin que puedan hacer otra cosa que fomentar granjas agrícolas o ayudar a la Beneficencia dentro de su término, no puede ser el objetivo de ellas, ni éstas pueden en esta forma representar con dignidad a la Administración central en el territorio de su demarcación.

Si examinamos la población provincial, vemos que 19 provincias españolas han visto mermada su población desde 1940. Estas son: Córdoba, Jaén y Granada en Andalucía; Albacete en Murcia; Avila, Soria, Segovia y Burgos en Castilla la Vieja; Guadalajara, Toledo y Cuenca en Castilla la Nueva; siguen Teruel y Huesca en Aragón; Lugo y Orense en Galicia; Zamora y Palencia en León, y Cáceres en Extremadura.

Es imposible no dar importancia a este fenómeno y no relacionarlo con lo nimio de las funciones de las Diputaciones provinciales, que de tener facultades para ello hubiera podido poner coto a esta sangría de sus habitantes en su propio beneficio y en el de la nación entera, ya que estas masas de emigrantes van a parar a otras provincias que quedan muchas veces saturadas de elementos no indígenas. En un reciente estudio (1) se ha hecho observar, a este respecto, que navarros, castellanos y murcianos dan su preferencia a Cataluña. El nivel medio de cultura es superior en el primer grupo que en el segundo, de ahí que sea más especializada la mano de obra foránea en el Norte que en el resto de la Península.

Los organismos provinciales sin el funcionando son hoy gravosos para el erario público, ya que el gasto debe medirse en orden al servicio, de lo contrario se convierte en gasto de representación y, por tanto, improductivo.

Sería por tanto conveniente al reconsiderar la finalidad de la actual ley de Régimen Local en orden a las Diputaciones el dar a éstas un rango no meramente formal, sino de actuación, en la forma esbozada aquí o parecida; de lo contrario, cuando un organismo no cumple la misión para el cual se halla especialmente dotado se fosiliza, va desnutriéndose de su propia savia y, si no se halla el remedio adecuado, pronto verá la inutilidad de la misma.

Las Diputaciones deben ser el organismo máximo provincial en el orden administrativo, por lo que deberían darse a las mismas las atribuciones que los distintos organismos ministeriales provinciales tienen hoy día. Las Diputaciones obran por comisiones y si a cada una de éstas se le incorpora una delegación provincial ministerial, podría con sólo esto quedar reforzada su postura, a la vez que los organismos ministeriales tendrían a nivel provincial los elementos necesarios para su buen rendimiento. Estas comisiones, presididas por un diputado provincial, actuando como jefe técnico el representante del Ministerio correspondiente, tendrían en la propia Diputación su adecuada oficina, evitando al público la desorientación que existe hoy día en la vida provincial cuando se trata de resolver cualquier asunto de la competencia de este ámbito. No se pueden justificar la existencia y permanencia de estas delegaciones al margen de las Diputaciones si no es por desconfianza hacia ellas, ya sea en el orden político o administrativo, cuando en realidad tanto por sus funcionarios, todos ingresados por oposición, como por el alto nivel que conserva el cargo de diputado provincial, pueden llevar a cabo esta tarea, eliminando de la inmensa fronda burocrática unas oficinas en todas las provincias de todos y cada uno de los distintos departamentos ministeriales, produciéndose con ello un enorme ahorro del gasto público por un lado, y por otro, revitalizando automáticamente a la Diputación en función propia de su real misión, sin olvidar la satisfacción que ello produciría en todos los estamentos de las respectivas provincias.

Urge una reforma de la ley de Régimen Local en este sentido, pues las Diputaciones en los actuales momentos no pueden estar apartadas de las auténticas misiones que les competen en orden a la reglamentación, y solución de los problemas que dentro de su ámbito se presentan continuamente, sin poder solucionarlos por no tener atribuciones legales.

La complejidad administrativa actual debe solucionarse dando a las Diputaciones las atribuciones necesarias, pero para ello deberían integrarse dentro de ella, en la forma someramente expuesta u otra parecida, las delegaciones provinciales de los distintos Ministerios, pues mientras éstas existan serán éstas y no las Diputaciones las que regirán la vida de la provincia, aun cuando la decisión se halle en el Ministerio central, ajeno, por no vivirlo, al problema que se plantea, cuando podría ser más y mejor acertada la disposición de la Diputación que, por hallarse dentro del territorio del mismo y conociendo mejor la psicología de sus coterráneos, podría tener más acierto en la decisión.

Pensemos que si las provincias fueron una construcción legal para el mejor gobierno de la nación, debe darse a las mismas las atribuciones pertinentes para su propia misión. Así como las regiones son divisiones naturales, las provincias fueron creadas por el legislador y a éste corresponde el procurar la mayor vivencia de las mismas, modificando en lo menester la actual ley de Régimen Local.

(1) Precisamente de la Diputación de Barcelona.



# BANCO DE LEVANTE

Domicilio Social: Alcalá, 21  
MADRID - 14

Capital..... **125.000.000 de pesetas**  
completamente desembolsado

Dirección Telegráfica.. **BANLEVANTÉ**

Dirección Postal..... Apartado de Correos **Núm. 14906**

Telex..... **Núm. 27.479**

**REALIZA TODA CLASE DE OPERACIONES BANCARIAS**

(Aprobado por el Banco de España con el n.º 6463)

---





## NUESTRAS CARRETERAS

Antes de cumplir un merecido comentario sobre ellas, vamos a exponer lo siguiente:

Cuando, como hoy, los países más desarrollados se hallan justamente orgullosos de sus flamantes redes viales, realizadas mediante organismos técnicos, servicios de vías y obras, así como jefaturas provinciales de carreteras (denominadas oficialmente así en España; de “cantones”, “distritos”, etcétera, en otros países); cuando, como hoy, reiteramos se disfruta plácidamente de magníficas carreteras, propendiéndose cada vez más a la construcción de “auto-pistas” (ya fueren de “lejanía” o de “cercanía”) y, asimismo, túneles carreteros, más el complemento

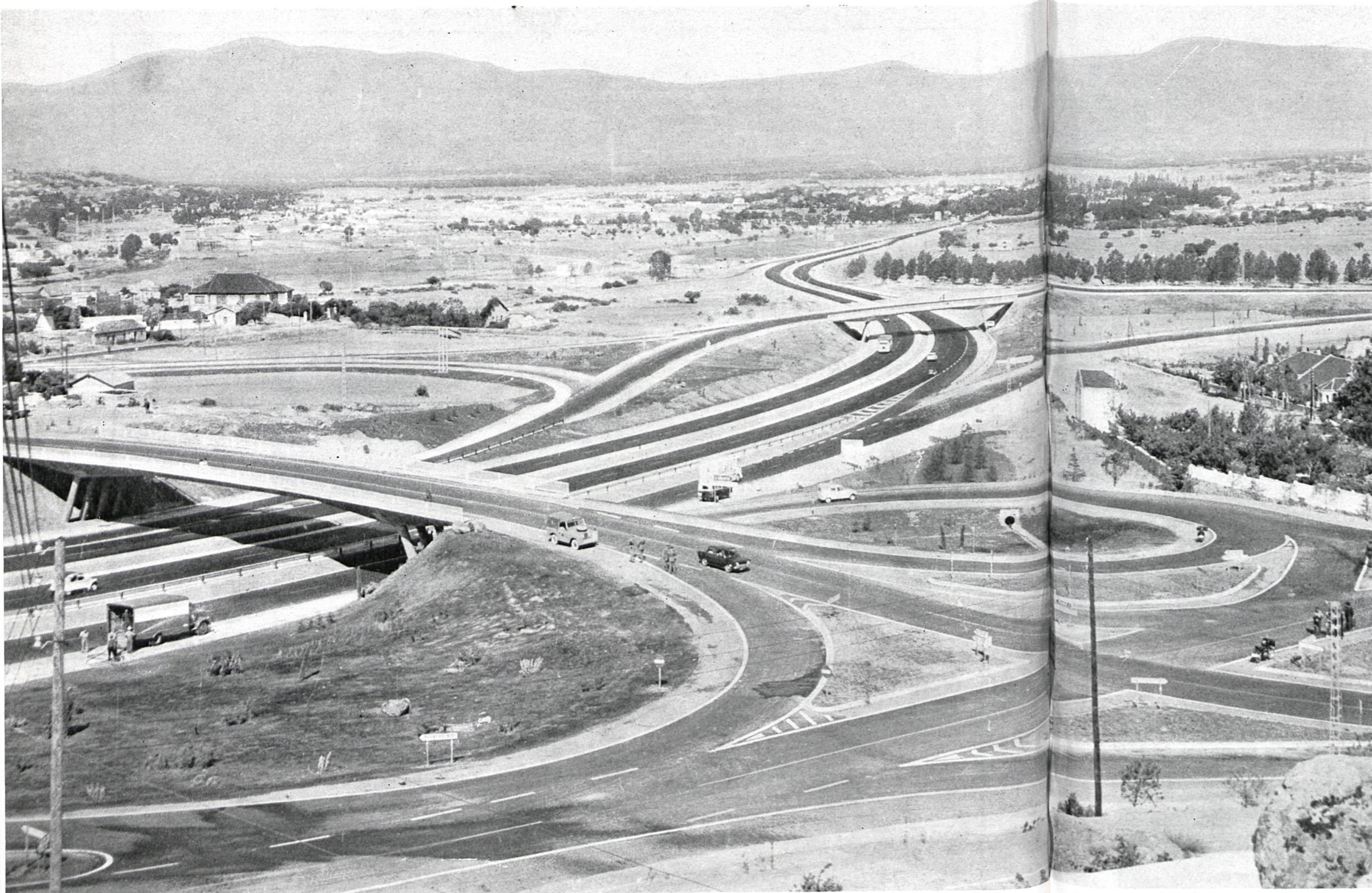
de asombrosos puentes fluviales aplicados a orden carretero, habiéndose pues llegado a una época de esplendor vial; vamos a dedicar ahora un recuerdo simpático, pleno de curiosidad, muy ameno, a la vez interesante, acerca del origen de la carretera en general.

Hemos de retrotraernos al inicio de la obra del Todopoderoso a fin de reseñar que, luego de crear El mundo, y acogidos ya en agrupaciones sus primeros habitantes, éstos radicaron unos en viviendas lacustres, otros en cavernas sitas en cerros. La desecación natural además de merma caudalosa en lagos permitió a aquéllos enquistarse en sitios a propósito para lo referido, aun cuando mayormente prefi-

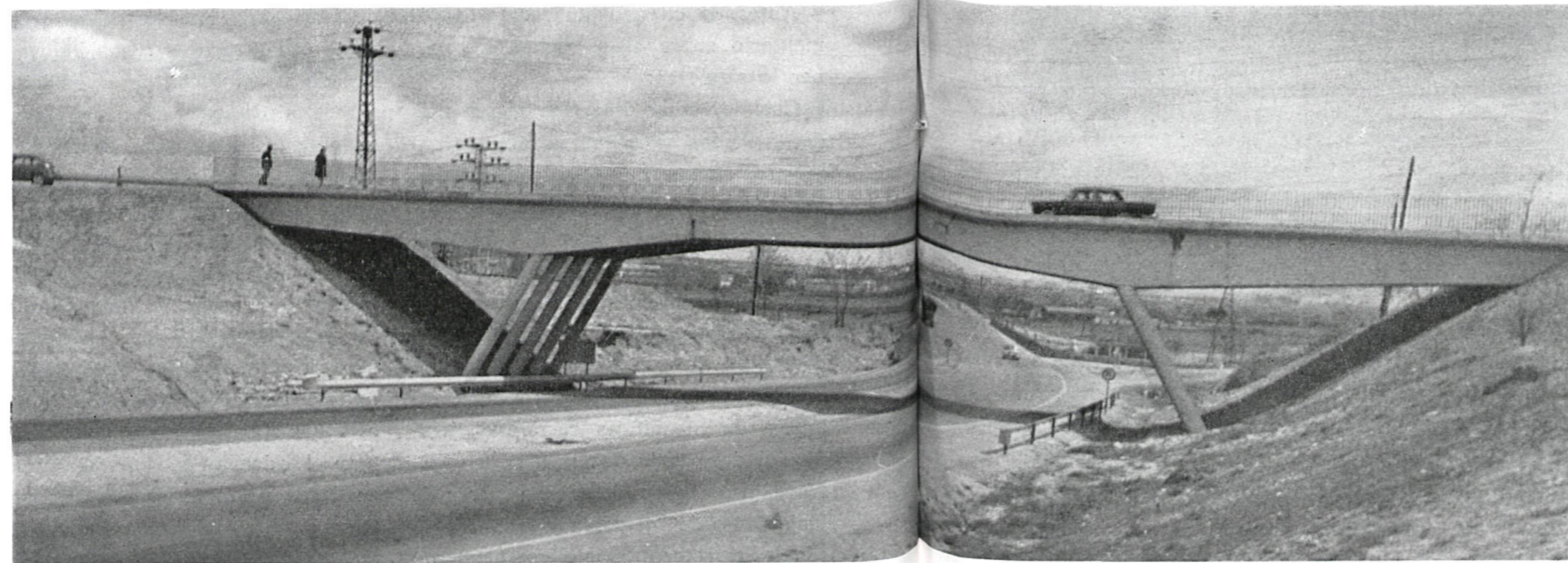
rieron cavidades subterráneas, al fin reseñado. El ser humano era, primitivamente, de una mentalidad enormemente infantil. Su tosquedad y rudeza difícilmente hacíanle salir de un medio y ambiente cargados de grandes dificultades.

A medida de transcurrir milenios, la inteligencia —su constreñida inteligencia de entonces— hubo de recurrir a procedimientos astutos con los cuales tender a algún procedimiento reformador. Hasta para comunicarse verbalmente tuvieron cuantiosas imposibilidades, si bien les salvaba un “lenguaje” que fué (y continúa siendo) el “lenguaje universal” para pronto salir de apuros: el de las señas. Resulta





NUDO DE VILLALBA



CARRETERA  
MADRID - LA CORUÑA

curioso observar y comprobar cómo tal clase de "lenguaje" allana inconvenientes aun entre seres de los más opuestos lugares.

Y llegó un momento en que los primitivos habitantes sintieron absoluta necesidad de trasponer sus pequeñas fronteras o lindes habituales. Las "gens", las "tribus", convinieron en que, siguiendo una ruta cazadera o pesquera, ésta podría solventarles el problema. Unas veces, para mejor defenderse contra acometidas de fieras antediluvianas, temibles y terribles con sus dimensiones gigantescas (todavía se conserva en museos de ciencias naturales en diversos países algún que otro ejemplar respecto de ello, causando estupor, repetimos, sus descomunales tamaños); otras veces, para intercambiar productos; otras, para prestarse auxilio contra ataques de "tribus" enemigas. En suma, por diversas causas o circunstancias, el resultado fué que los terrenos comenzaron a encontrarse paulatinamente prodigados con sendas o caminos estrechos, que aprovechaban aquéllos de cuando los animales iban para abreviar o para guarecerse en sus recovecos. La caza y la pesca fueron los primeros trabajos que tuvo el hombre. Para ejercitarlos —ya que se alimentaban de las piezas cobradas—, tal caza y pesca se efectuaban mediante procedimientos muy rudimentarios. Dichos seres primitivos no es que construyeran expresamente la "senda", sino lo que, en cambio, hicieron fué valerse de caminitos apisonados por aquellas fieras, según lo comentado.

Con el transcurso de mucho más

tiempo, ingeniaron sustituir el empleo de la piedra (lógicamente, cuando ya abandonaron la época de caverna) para la vivienda, reemplazándola por utilización de pequeños bloques mezcla de arena, agua y cal (esto último, donde hubiere zonas calizas). Con tiempos bastante más avanzados y, desde luego, dentro ya de la época correspondiente a la Historia, el adobe se sustituyó por ladrillo cocido.

Entre las viejas culturas, fué Egipto uno de los países que más empleó el adobe. Miles de obreros-esclavos judíos trabajaron durante muchos años con dicho adobe, mientras las muy duras y despiadadas exigencias faraónicas.

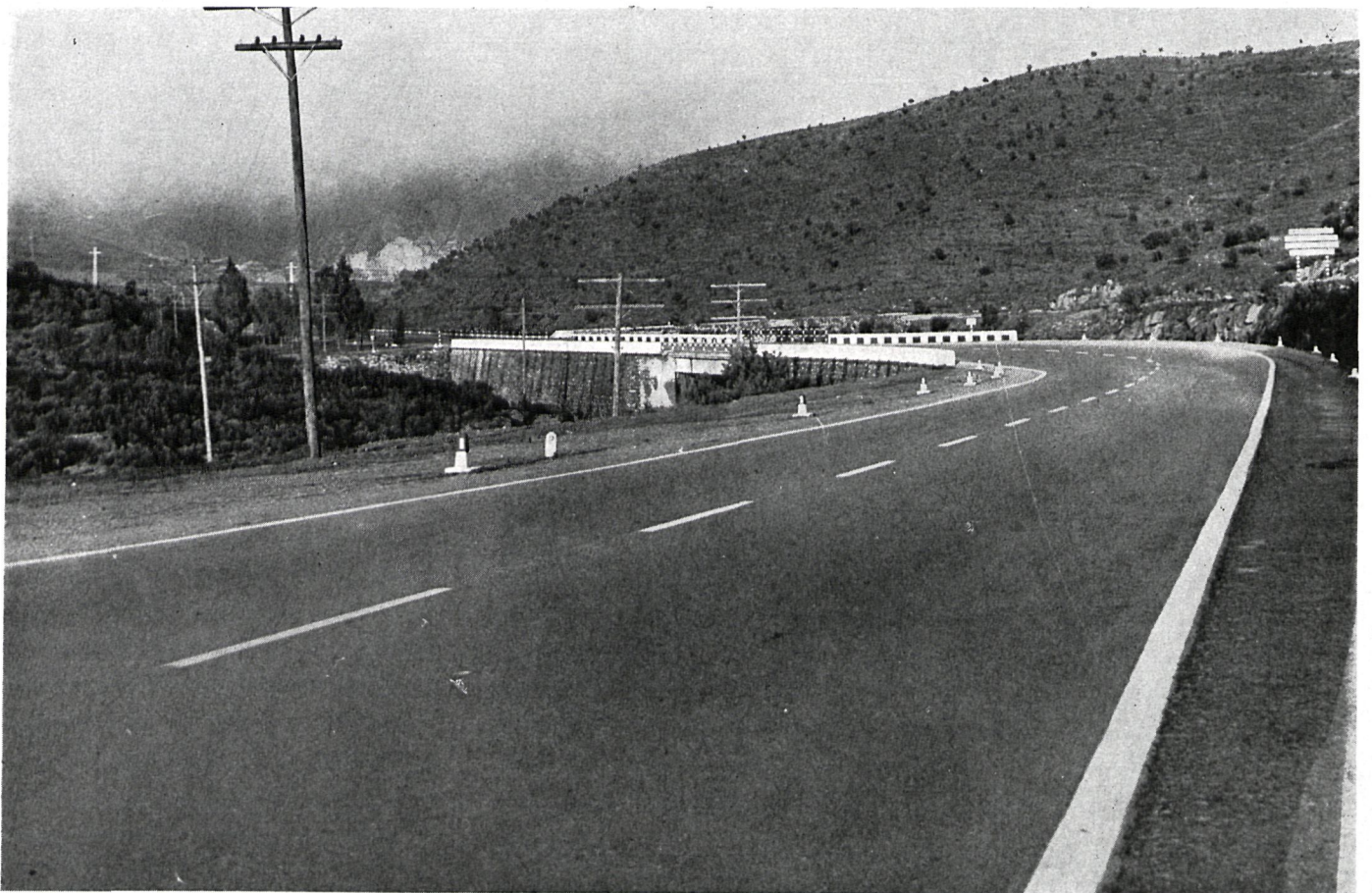
Los romanos habían llegado a un grado de notable perfeccionamiento vial (todavía es motivo de legítimo orgullo la "Vía Apia", que consérvese como "Monumento Nacional" en el país italiano). Los romanos fueron, pues, los pioneros de la carretera, de la auténtica carretera, ya que le proporcionaron una construcción eficaz, sólida, adecuada y cuidada en pormenores y contención, de lo que ha de resaltarse la construcción de puentes (España tiene aún varios magníficos ejemplares de ellos bien conservados; y, dentro de la provincia de Madrid, el pequeño pero muy bonito en el pueblo Talamanca del Jarama).

El camino estrecho, la senda primitiva entre "gens", después "tribus", más tarde entre "poblados", es, sin duda, el paso evolutivo para, ya con la vía romana, originar y derivar a estas modernísimas carreteras, excelentes por todos conceptos, que se han construido —y continúan construyéndose—. Si oportuno es (mediante la actual crónica) haber dedicado un recuerdo a los primitivos habitantes del mundo aprovechadores así como arregladores de "senda" apisonada por las fieras, en un pase de un sitio a otro (habilitoso acondicionamiento que aquéllos mayormente lo supeditaban en orden a preferente utilidad o necesidad de un camino estrecho respecto de otro); muchísimo más oportuno es dedicar un homenaje de sincera y gran admiración a los ingenieros de caminos, puesto que han sido los constructores de las, una vez más, referidas magníficas carreteras, muy modernas, con las que hoy contamos y disfrutamos.



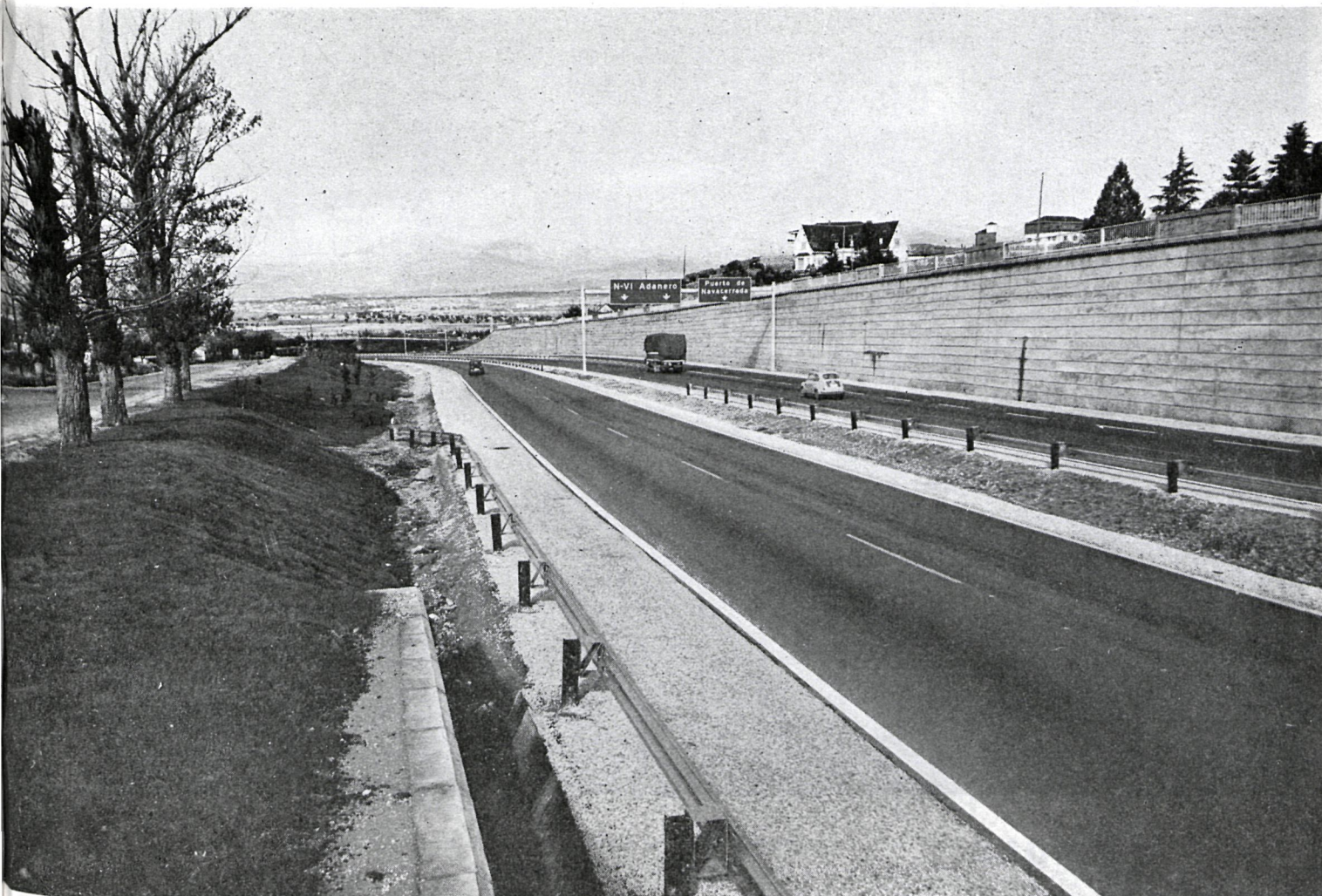


ACCESOS A MADRID, CARRETERA  
MADRID - LA CORUÑA



CARRETERA N-IV EN JAEN





NUDO DE VILLALBA

La política nacional de modernización de carreteras está llevando a cabo una labor digna de todo encomio. Cuando vamos en excursión automovilística, ya por la provincia de Madrid, o en otras, es cuando mayormente se aprecia lo ya reseñado.

Hemos hablado, hasta ahora, a grandes rasgos, del origen de la carretera. En verdad que ésta implica cuantiosa serie de facetas y, por lo mismo, es una fuente inagotable, temáticamente. A seguido, vamos a comentar sobre otro aspecto sumamente importante respecto de ella: la carretera y el viajero.

Lógicamente, al viajero le interesa cuanto concierne al turismo y éste se correlaciona, por ende, a viajes y excursiones. Son bastantes los centenares en España de empresas particulares —y aún semifinancieras— que se dedican a aquél. El fenómeno económico-social turístico ha adquirido en nuestros días un desarrollo muy notable, orgánica y expansivamente. La pro-

gramación excursional exige gran cuidado, habida cuenta de las apetencias y preferencias del turista, teniendo en cuenta que hoy suele ser éste, por lo general, bastante más formado, mejor preparado, que el de hace varios años.

Nunca tanto como ahora ha viajado el español. Desde luego que ha contribuido a ello la posesión de mayor nivel que antaño. La posibilidad adquisitiva permítele prestar más atención al afán de viajar recreativamente.

Antes de 1936, sincero es decir —y bastante bien lo recuerdan quienes vivieron dicha época—, que el español no podía viajar turísticamente por dificultárselo sus medios económicos. Los ingresos de entonces, sea cualesquiera la profesión, ejercicio, empleo o trabajo, resultaban insuficientes para dedicar una parte de tales ingresos a “turistar”. Un hecho sintomático lo revela, incluso la cantidad de visitantes a ciudades muy significadas. Estando yo destinado en Granada en 1935, una mañana de domingo subí a la Alham-

bra. Eramos muy pocos los que, a las doce, la estábamos visitando (¡ah enorme diferencia actual!, en que resulta frecuentísimo comprobar los muchos y numerosos grupos que a cualquiera hora le visitan). Lo mismo puede decirse de diversas ciudades españolas hoy día. Recuerdo, prosigo, que al querer emprender recorrido del recinto denominado “de las Torres” (que se inicia en el “Parterre” alhambrense para concluir en el bello paraje llamado “El Secano”, intermediando visita a varias torres) hubimos de esperar en la entrada —al final de estrecho callejón— para que llegasen más turistas (a la sazón solamente éramos un inglés y dos españoles). El guía, un jardinero, nos dijo que para tan poca cantidad no le interesaba hacer el recorrido y, por tanto, tuvimos que seguir esperando. Al cabo de veinte minutos, en vista de que nadie más llegó, por fin el jardinero se decidió para realizar nuestra deseada visita a la parte citada (en cambio ahora, los guías, auténticos





CARRETERA N-III EN MADRID

guías profesionales en vez de jardineros, se ven precisados a acoplar grupos, debido a la gran afluencia de turistas, incorporados con corto espacio de tiempo de una tanda a otra). En resumen, antes de 1936 se acudía poco, muy poco, a visitas histórico-artísticas y turísticas.

Ya no es así, afortunadamente, pues viajan bastante no sólo las personas pudientes —éstas en coche propio—, sino los empleados, estudiantes, obreros más cualificados y, por ende, mejormente especializados, lo que les permite ingresos tan suficientes como para una parte de ellos dedicarlos al turismo.

Cada vez se viaja más por carretera. Desde luego que también sigue haciéndose por ferrocarril; pero prontamente es fácil comprobar que la carretera tiene gran preferencia en el turista, sobre todo del incorporado a lo llamado "excursiones organizadas" (a expensas de empresas que ponen a disposición de los viajeros unos "pullmans" excelentes).

Resulta encantador cuanto se pre-

sencia y admira desde la carretera, yéndose en automóvil propio o en autocar.

El campo, siempre maravilloso —por sencillo que fuere, que nunca le faltan atractivos, siquiera a título de contraste, tan ansiado respecto del sitio habitual en que se vive durante once meses, y uno, en verano principalmente, que es el lenitivo, el sedante, compensador del trabajo anual—. El paisaje igualmente resulta "un compañero" ideal para el excursionista, contribuyendo para amenizarle el pase del tiempo a la vez de irse en pos de mejorada valoración respecto de diversidad. La visura de pueblecitos blancos, o pardos, en llanados o linderos o collados; la "estampa" deliciosa de alamedas junto a ríos; la gallarda apostura de masas pináceas, enseñoreadas en rampas monstruosas; las crestecías serraniegas, semidesdibujadas por afluencia de grandes balas neblinosas que, desde lejos, semejan envolverlas en suave halo azulino; todo, en suma, que se mire y admire, mientras excursiones por carreteras, cautiva al viajero. Por cierto, al solicitar billete, ése

tiende a lograr se le proporcione "un sitio de ventanilla" (desde el cual mejor poder admirar la belleza a vista del paisaje, del maravilloso paisaje español, muy vario según qué regiones).

De la enorme importancia que hoy tiene y se reconoce a la carretera, buena prueba de ello es el sumo cuidado y conservación proporcionados. Reiteramos nuestra consideración y estima para el turismo aéreo, para el turismo marítimo, para el turismo ferroviario; pero no creemos incurrir en desdén si afirmamos que, acaso también por resultar algo más económico que el de las clases anteriores, el turismo carretero goza hoy de una preferencia inmensa por parte del público en general.

La excelentísima Diputación Provincial de Madrid es un Organismo más entre los varios oficiales existentes en nuestro país que dedican gran atención y cuidado a la carretera, mereciendo igualmente admirativo elogio su "Servicio de Vías y Obras".

**Bonifacio SORIA MARCO**



**DOMINGO  
RUIZ  
HIGUERAS**

**POCERIA EN GENERAL**

ZONA VERDE. 9, 3.º A  
(Vicálvaro)  
**Teléfono 203 07 16**  
MADRID-17

**Ceferino Rivero Guerra**

**FABRICA  
DE  
PAN**

CASTELLO, 8 - TELEFONO 225 26 20

**Julián Ruiz Espiga**

ALONSO HEREDIA, 14  
TELEFONO 255 56 20

**MADRID**

electromecánica

**FML**

micromotores

avda. hospital militar, 86-88  
teléfono 214 54 74  
barcelona-6

RENOVADOS

**C A M F R A N**

DISTRIBUIDOR  
NICOLAS RAMIREZ HONTORIA

MADRID-17

**RODEX**  
Hermanos Gómez, 19

Teléf. 246 59 81  
246 87 99

**TALLERES  
DARSENA**



FABRICA DE HERRAJES  
Y  
SOPORTES GALVANIZADOS  
PARA  
CONDUCCIONES ELECTRICAS

Teléf. 256 24 76  
256 05 65

Ledesma, 29 (Ventas)  
MADRID-17



# Manuel Vázquez Vázquez

CONSTRUCTOR  
DE  
OBRAS

**GRAL. PRIMO DE RIVERA, 243**  
(SOBREÁTICO)

**HOSPITALET**  
(BARCELONA)



AL  
SERVICIO  
DE LA  
CORBATERIA

# Enrique Aparicio Banús

JAIME FABRA, 8, 10. - DESP. 2.º  
BARCELONA - 4

transformadores  
industriales

**RICARDO  
TORRES**

puigcerdá, 127  
(taller n.º 4)  
barcelona

# DOLMA

**FABRICA DE  
ROSQUILLAS Y MAGDALENAS**

FABRICA:  
Germán Pérez Carrasco, 29  
Teléfono 267 70 16

//////////////////// MADRID - 17

PARTICULAR:  
Siena, 76  
Teléfono 256 45 50

# DEPABLO

LABORATORIO DE REVELADO  
BLANCO Y NEGRO Y COLOR

TODO EN FOTOGRAFIA, CINE Y SONIDO  
ANTES DE ADQUIRIR SU CAMARA,  
TOMAVISTAS, PROYECTORES, ETC.,  
CONSULTENOS. SERA NUESTRO CLIENTE

Príncipe de Asturias, 2  
(A 10 metros del cine Carlton)  
MADRID - 6



# Plenos de la CORPORACIÓN PROVINCIAL



29 agosto 1968

Diez millones para  
obras en los pueblos  
de la provincia

\*

Se autoriza  
la constitución de un  
órgano especial de  
gestión directa

\*

Moción proponiendo  
obras en la Plaza  
de Toros

Se ha reunido la Diputación Provincial en sesión plenaria. En el orden del día figuraban 123 asuntos que fueron aprobados. Entre éstos destacan por su importancia los presentados por las Comisiones de Beneficencia y Vías y Obras.

Por la primera se autorizó la construcción de un órgano especial de gestión directa por la Corporación para el funcionamiento y prestación de servicios de la Ciudad

Sanitaria Provincial "Francisco Franco" y del Instituto Provincial de Obstetricia y Ginecología, Puericultura y Pediatría, se autorizó a la presidencia para suscribir los correspondientes contratos laborales y los adecuados convenios con la Seguridad Social y demás organismos para la puesta en marcha de dichos servicios. La Comisión de Vías y Obras presentó y fué aprobada la adjudicación por valor de diez millones de pesetas de diferentes obras municipales a pueblos de la provincia.

## Plaza de toros: Reformas

Terminada la lectura del orden del día por el secretario general de la Corporación, don Sinesio Martínez y Fernández-Yáñez, intervino el diputado-visitador de la plaza de

toros, don Leopoldo Matos Aguilar, que presentó, con carácter de urgencia, una moción proponiendo la realización de varias obras en el coso de las Ventas. Explicó que, por el tiempo transcurrido desde la construcción de la plaza, era necesario llevarlas a cabo, no sólo en su estructura interna, sino también acometer otras imprescindibles para la mayor comodidad de los espectadores, tales como solar los corredores que conducen a los tendidos bajos, los soportales que rodean la plaza, reformar y modernizar los servicios, hoy en estado lamentable, y cambiar los bares de emplazamiento. Estas obras comenzarán en cuanto finalice la actual temporada taurina, para estar concluidas en marzo. Con ello se quiere, al entrar en vigor el 6 de marzo el nuevo contrato de arrendamiento, ofrecer al público mejores condiciones de comodidad.

## Dos grandes Centros

El presidente de la Diputación, señor González-Bueno, terminado el Pleno recibió a los informadores con quienes sostuvo un cambio de impresiones sobre las actividades de la Corporación. Dijo a los periodistas que la Diputación ha aprovechado este verano para redactar los reglamentos, confeccionar las plantillas del personal y los presupuestos de sostenimiento de los dos centros, asistencial y docente, inaugurados el pasado julio por el Jefe del Estado, labor compleja, ya terminada.

En relación con la firma del concierto con la Delegación Nacional de la Sección Femenina del Movimiento para el funcionamiento de la ciudad escolar "Francisco Franco", don Carlos González-Bueno declaró que para la Corporación había sido motivo de viva satisfacción la coincidencia con la Delegación de la Sección Femenina del Movimiento en los criterios y normas que han de regir la función de este importante centro docente. Está bien segura la Corporación —añadió— que la marcha del mismo, en las expertas manos de la Sección Femenina, constituirá un