



Parte III: la estadística comprende los datos personales de los afectados. Los datos formales —sexo, edad, formación de la familia, profesión y nivel de renta, edad de los niños, dirección y clase de escuela, entradas financieras—, considerados como relevantes e importantes informaciones, pueden ser tomados en parte de los registros civiles de la población. De esta forma se le facilita al colaborador social la obtención y complementación de tan importantes datos personales. Pérdida de tiempo, trabajo y discusión de problemas con los afectados serían de esta forma evitados.

Formulario de preguntas para empresas

Entre los afectados en las zonas de saneamiento se encuentran también las empresas de todo tipo. Para éstas se ha elaborado un formulario con cuatro partes diferentes, pero que a su vez se complementan entre sí; son las siguientes:

Un formulario de preguntas sobre los datos de mayor importancia, como: situación, edificación,

constitución jurídica, clientela, capital, número de trabajadores, medio ambiente y privilegios sociales. Este cuestionario es requerido a todas las empresas.

Según y cómo sean las necesidades de abastecimiento, existe un formulario para empresas de ámbito local y otro para empresas con volumen de producción importante. Estos cuestionarios de preguntas buscan las esperadas dificultades en el traslado de la empresa, a partir de las ventajas de su localización en el lugar de referencia.

Finalmente se presentará en cada empresa un cuestionario más para la prosecución de la empresa, en el cual se indagará sobre la forma de tal prosecución, necesidades de mano de obra, superficie y qué localización se tendrá en cuenta.

Estos formularios se disponen de tal forma que su programación es posible por medio de EDV, con lo cual se puede fluir siempre la proyección de todos los datos.

8. Conclusión.

El Plan Social en el sentido de

la Ley de Fomento al Urbanismo no es en ningún caso una planificación social en los marcos estructurales de proyectos de desarrollo. Plan Social en el sentido de la mencionada ley es un medio de prevenir con tiempo las desventajas para los afectados, resultado de las medidas de saneamiento, y poder proporcionar así la solución para casos individuales.

Para poder realizar eficientemente el Plan Social, en el sentido que señala la Ley de Fomento al Urbanismo, es indispensable, con toda urgencia, la cooperación del «colaborador social». En la encuesta, proyección y preparación estadística de los datos sociales, otros, entre de todos los afectados, se requiere la colaboración de investigadores instruidos empíricamente en las ciencias sociales.

Bibliografía

Ley de Medidas de Desarrollo y Saneamiento Urbano en las Comunidades. (Ley de Fomento al Urbanismo de 27 de julio de 1971, en la hoja número 27 del Código Alemán de 30 de julio de 1971).



Información General

Jornadas técnicas sobre el entorno de la carretera

El Aula de Ingeniería del Instituto de Ingenieros Civiles de España, en su constante preocupación por los problemas de nuestro tiempo y singularmente por las soluciones tecnológicas que a ellos deben aplicarse, convocó estas Jornadas sobre el entorno de la carretera, que se celebraron en las fechas indicadas.

La protección del medio ambiente tiene una gran importancia en nuestra sociedad urbano-industrial para evitar degradaciones irreversibles y cualquier clase de perjuicios a la naturaleza y a la especie humana. Hemos llegado a un agudo conflicto entre la tecnoesfera y la biosfera, denunciado insistentemente por los ecólogos, que empiezan a representar una fuerza intelectual y política importante.

Dentro de las causas de la contaminación están la carretera y el tráfico, con sus posibles afecciones nocivas, que deberán de evitarse mediante es-

tudios profundos de las posibles incidencias y la aplicación de normas protectoras en todas las fases desde el planeamiento a la explotación de la vía.

Los factores perjudiciales del tráfico son esencialmente la contaminación de la atmósfera por gases y humos que emiten los motores de explosión, los ruidos y las vibraciones. Las situaciones más peligrosas corresponden a los núcleos urbanos, donde se producen las mayores concentraciones de vehículos y sus efectos perjudiciales son padecidos por la gente que en estos núcleos —sobre todo, en los de gran densidad demográfica— vive y trabaja. Para evitar esto se ha puesto en vigor una legislación restrictiva y se adoptan soluciones de variantes de trazado, tramos en túnel o dispositivos protectores como las pantallas antiruido que cada vez se establecen con mayores longitudes en las autopistas urbanas de algunos países.

También la carretera puede producir un impacto ecológico derivado de afecciones de diversos tipos, modificación del paisaje, perjuicios a explotaciones agrícolas o forestales e incidencias en servidumbres y servicios que deben resolverse del mejor modo posible.

La consideración de los efectos en el entorno nos obliga a una visión más amplia de la carretera que la tradicional de vía para el transporte y el desarrollo que proporcione una capacidad de tráfico suficiente y un nivel de servicio adecuado con los menores costes de construcción y explotación.

Por ello en las fases de planeamiento y proyecto es precisa una información exhaustiva en cuanto a posibles perjuicios en el entorno. Todos los presuntos perjudicados deben aportar sus alegaciones justificadas y el proyectista contar con la colaboración de personas competentes en los diversos campos implicados: ecólogos, biólogos, sociólogos, etc. Así puede llegarse a soluciones óptimas que tengan el apoyo general y no sólo reacciones adversas.

El problema de la influencia de la carretera en el entorno debe considerarse con todo el gran interés que requiere en la sociedad de hoy, y tanto la Administración como las empresas del sector privado deben garantizar la tranquilidad en este aspecto tanto por el análisis previo de los perjuicios que es preciso evitar como por la aplicación inflexible de una legislación adecuada.

Las Jornadas, de carácter esencialmente técnico, a que se refiere el presente comentario, constituyeron un foro nacional en el que se expusieron y discutieron las últimas tendencias en los diversos campos implicados: la legislación y reglamentación precisas para defender la carretera y su entorno, el tratamiento estético de la vía con su adecuada inserción en el paisaje o la creación de éste con la adecuada ornamentación vegetal, la seguridad y comodidad de usuarios y colindantes, las áreas de descanso con especial atención a las instalaciones hosteleras de restauración y complementarias y las zonas de aparcamiento de estratégica situación en las márgenes de las vías interurbanas, contiguas a las autopistas de circunvalación para el cambio modal de transporte o en el interior de los cascos urbanos.

Todos estos temas, que trataron especialistas calificados, sirvieron de base a fértiles coloquios y se redactaron unas conclusiones concretas que transcribimos al final.

No queremos concluir esta breve presentación sin dedicar un sentido recuerdo a Pedro García-Ormaechea, fallecido el pasado otoño, que como Secretario del Instituto de Ingenieros Civiles fue el inspirador apasionado de estas Jornadas. El entorno de la red viaria era para él una preocupación dominante; de sus problemas fue testigo de excepción como Director General de Carreteras y Presidente de la Asociación Española de la Carretera, y quería crear una conciencia general para su adecuada solución entre los compañeros y demás profesionales implicados.

Actuó como coordinador Olegario Llamazares, a cuyo cargo estuvo también la conferencia de introducción, en la que se analizaron las circunstancias generales del problema y las bases para

su solución. El resto de las conferencias fueron las siguientes:

Legislación sobre el entorno de la carretera: aspectos generales y consideración especial de su incidencia en la publicidad exterior, por Pedro García Ortega.

Seguridad, por Paulino Villegas Martínez.

Cuestiones estéticas de la carretera, por Angel del Campo Francés.

Paisajismo y jardinería en la carretera, por Joaquín Miranda de Onís.

El estacionamiento, por Jaime Azcoiti Amichis.

Áreas de servicio y hostelería, por Daniel Gutiérrez Hernández.

CONCLUSIONES

1. Se considerarán en todo proyecto de carreteras los posibles desequilibrios ecológicos y otros perjuicios que su construcción pueda ocasionar en el entorno, tratando de llegar a soluciones en que sean mínimos.
2. A los efectos de un mejor conocimiento de los problemas, se debe contar con una participación amplia y activa de los presuntos afectados, que sea más eficaz que el trámite administrativo de información pública, gracias a unos adecuados cauces de diálogo con la Administración.
3. Se debe reconsiderar toda la normativa legal y reglamentaria, en cuanto a lo que éstas se refieren a la protección del entorno de la carretera y al normal uso de ésta. En todo caso, la norma debe traducirse a la realidad dentro del espíritu por el que queda configurada.
4. Se ejercerá un control riguroso de los vehículos que circulen por la red de carreteras, de modo que los perjuicios del tráfico en cuanto a contaminación atmosférica, acústica o de otro tipo sean mínimos.
5. Se propone la creación de una Escuela de Ingeniería Paisajista para posgraduados, en la que arquitectos o ingenieros puedan recibir enseñanzas y título correspondiente para actuar en las cuestiones relativas a la protección, conservación y ornamentación del paisaje.
6. Se controlarán las plantaciones y repoblaciones que se lleven a cabo en el entorno de la carretera, de modo que no puedan limitar perspectivas o causar cualquier otro perjuicio para la contemplación del paisaje.
7. Se incluirá en los proyectos de carreteras un artículo referente a jardinería o plantaciones en general en que se definan y valoren los trabajos a realizar, que serán objeto de contratación con el resto de las obras e instalaciones.
8. Los proyectos de carreteras deberán fundamentar sus características geométricas sobre estudios perspectográficos que garanticen sus cualidades ópticas, tanto en su adecuación topológica como en la seguridad y disfrute de su utilización.
9. En cuanto a la seguridad, se debe luchar en los tres frentes: vehículo, carretera y conductor, para conseguir una reducción sustancial de los accidentes y sus trágicas secuelas de muertos y heridos.