

LA ORDENACION TERRITORIAL EN LOS PAISES BAJOS

MINISTERIO DE LA RECONSTRUCCION Y DE LA VIVIENDA

En todo el mundo, los problemas que tienen por base la ordenación del terreno surgen del dinamismo de las fuerzas que constituyen el suelo, el clima y la población. En los Países Bajos ocurre igual. Pero es en este pequeño país donde las dificultades son especialmente grandes.

CLIMA

No es preciso atribuir esto al *clima* de los Países Bajos. Encontrándose en una zona moderada (entre 50,5° y 53,5° de latitud Norte), nuestro país posee el clima marítimo, es decir, que nuestros inviernos son suaves y los veranos frescos, sobre todo bajo la influencia del Gulfstream. De aquí provienen las condiciones favorables para la agricultura y la navegación; esto hace posible que nuestros puertos estén libres del hielo durante el invierno. Por el contrario, los problemas que se derivan de otros dos factores, la población y el suelo, son más importantes.

SUELO

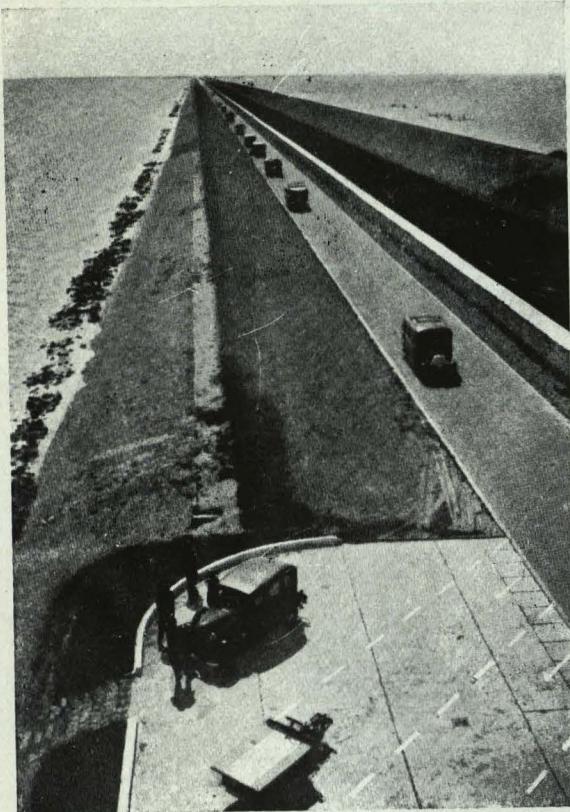
Por lo que se refiere al suelo estamos bastante orgullosos, porque, en gran parte, ha sido nuestra propia obra. Es evidente que hay alguna exageración en lo que un día dijo un francés: «Dios creó la tierra, con excepción de Holanda, creada por los holandeses.»

Pero no deja de ser cierto que gran parte de nuestro suelo actual es el resultado de una lucha contra el agua, que ha durado siglos; y que todavía una gran parte de nuestro país no puede ser habitable más que con un ingenioso sistema de diques y un régimen meticuloso de aguas. En su punto más bajo, el suelo natural de esta parte del país se encuentra a 6,61 m. por debajo del nivel del mar.

Esta situación, aunque nos va dando una cierta razón para sentirnos orgullosos, lleva consigo una serie de preocupaciones de toda clase, especialmente cuando se presentan circunstancias anormales, como las que hemos experimentado con ocasión de la segunda guerra mundial.

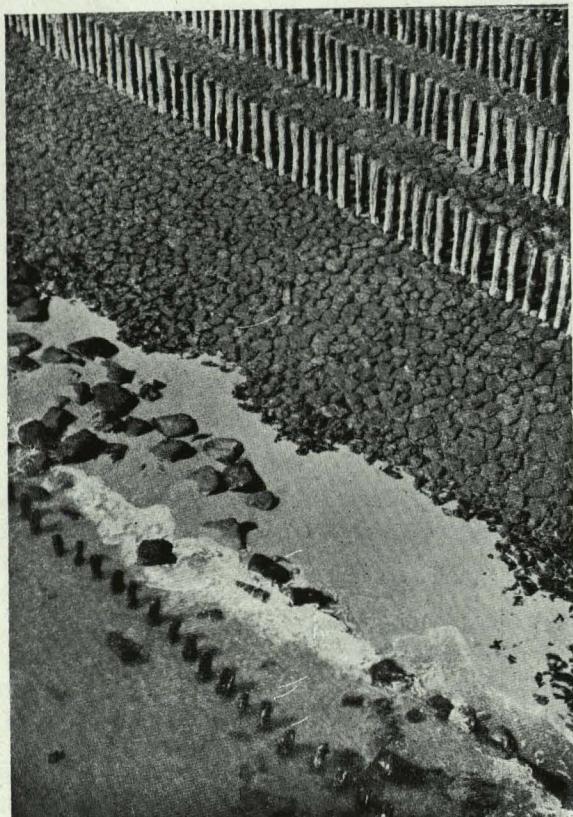
He aquí algunas cifras:

Superficie total de los Países Bajos.....	4.000.000 ha.
Cubierta de agua	670.000 »
Tierra que queda	3.330.000 ha.
De esta extensión, se inundarán las superficies siguientes, si fallan los sistemas de diques marítimos y fluviales.....	1.710.000 ha.
Han sido desecadas desde el siglo XIII.....	570.000 »
Han sido inundadas durante la segunda guerra mundial y desecadas después de la liberación	228.620 »



Autopista sobre el dique del Zuyderzee.

Detalle de las palizadas del dique marítimo de la isla de Walcheren.



Desecciones
de 1900 a 1950

Proyecto de
desecciones
futuras.

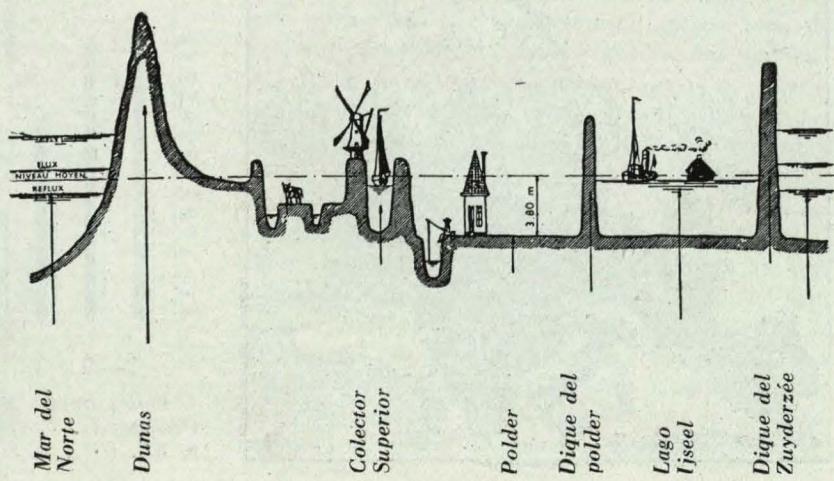
Desecciones en los Países Bajos desde el siglo XIII al XX.

Pero no es solamente el agua la que nos amenaza, sino el hecho, muy inquietante, de que la tierra experimenta la influencia de la calidad salina de las aguas del mar. Por toda clase de vías, por los canales y los estuarios, por las esclusas y por las infiltraciones, la sal penetra en el oeste del país. Se trata en parte del agua potable para el hombre y los animales, y, con más razón, de la existencia de la agricultura y, sobre todo, de la horticultura de productos finos, de las que ciertas regiones del oeste del país forman un centro importante (el llamado *Westland*). Nada más que para un solo *polder*—el de Haarlemmer-Meer—se gastan por año unas 50.000 toneladas de cloro. Es muy probable que, a la larga, serán indispensables trabajos draconianos para resolver eficazmente el peligro del agua salada. Tanto es así, que se proyecta construir presas en uno o dos de nuestros grandes ríos y hasta en cerrar completamente ciertas desembocaduras. Esto es lo que se ha emprendido ya, cortando, en el verano de 1950, el acceso del Brielse Maas.

Finalmente, en una gran parte del país de los *polders* está el *mismo suelo*, que contribuye, en su parte proporcional, al problema. No tanto para la labranza de las tierras—pues el suelo es aquí muy fértil—como para establecer en él viviendas: trabajos de terraplenado difíciles y necesarios para valorar terrenos de construcción, caminos, ferrocarriles, aeródromos, etc., procedimientos de cimentación muy costosos; en Amsterdam *todas las construcciones* tienen que apoyarse en pilotes de 13 a 20 metros de longitud hincados en el suelo.



El territorio holandés está protegido por un ejército de 1.374 molinos de viento en la lucha de la tierra contra el agua.



Sección transversal con los niveles de las tierras desecadas por debajo del nivel del mar.

Dique del
Zuyderzee

POBLACION

Ahora bien: todo esto no constituiría tantos problemas si no existiera la densidad y la dispersión irregular de la población.

El pequeño mapa de conjunto de la densidad de po-

blación en Europa demuestra claramente que los Países Bajos están entre las regiones más populosas de esta parte del mundo. Y en el oeste de Europa, los Países Bajos marchan también a la cabeza, como se demuestra por las cifras siguientes, a las que hemos añadido, a título de comparación, las de los Estados Unidos:

P A I S E S	P O B L A C I O N	S U P E R F I C I E E N K M S.	D E N S I D A D E N K M S.
Países Bajos...	10.006.000	33.734	297
Bélgica...	8.557.000	30.507	280
Gran Bretaña...	50.331.000	244.766	206
Alemania occidental...	48.075.000	245.400	196
Suiza...	4.630.000	41.295	112
Dinamarca...	4.209.000	42.931	98
Francia...	41.850.000	550.986	75
Estados Unidos...	149.215.000	7.827.680	19
Suecia...	6.925.000	449.165	15
Noruega...	3.198.000	324.132	10



Zonas expuestas a inundación si falla el sistema de diques marítimos.

Regiones expuestas a inundación con el fallo de diques fluviales.

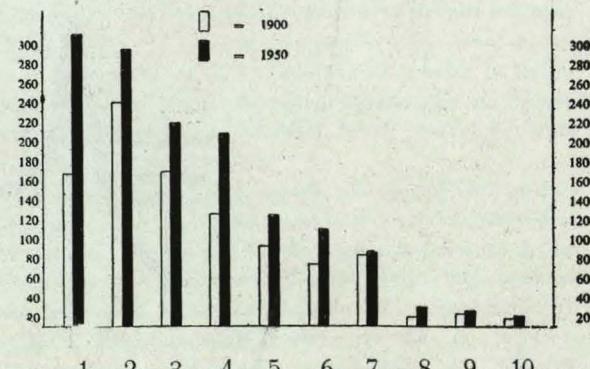
Distribución de la población en Europa (1935)



Esta densa población de los Países Bajos proviene de su crecimiento ininterrumpido y vigoroso (en 1829 había 2,6 millones de habitantes; en 1899, 5 millones; en 1949, 10 millones). Y en tanto que en la mayor parte de los demás países el ritmo del crecimiento se aminora, continúa sin interrupción y rápidamente para la población holandesa. Esto es debido, por una parte, a la natalidad, que es relativamente elevada (1949, 23,7 por 1.000). La figura da una idea de las densidades de población en los citados países y la forma en que esas densidades se han desarrollado en estos últimos cincuenta años. Aparece que solamente los Estados Unidos rivalizan en este aspecto con nuestro país (crecimiento de la población en 1900-1950: los Países Bajos, 96,3 por 100, y los Estados Unidos, 96,4 por 100). Sin embargo, su situación es mucho más ventajosa, porque allí no falta el terreno. Si la población en los Estados Unidos fuese tan densa como en los Países Bajos, tendrían 2.000.000.000 de habitantes contra los 150.000.000 actuales.

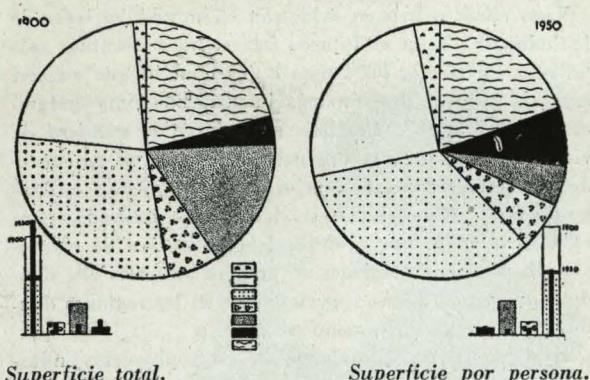
Si nuestras previsiones son exactas, habrá que contar con un nuevo crecimiento de la población en los Países Bajos. En casi todos los países limítrofes, el factor neto de reproducción se encuentra por debajo de 1, lo que significa que la población tiende a disminuir. En los Países Bajos, al contrario, este factor está todavía por

Densidad de la población en 1900 y en 1950.



1. Países Bajos; 2, Bélgica; 3, Inglaterra; 4, Alemania Occidental; 5, Suiza; 6, Dinamarca; 7, Francia; 8, EE. UU.; 9, Suecia, y 10, Noruega.

Usos del territorio holandés.

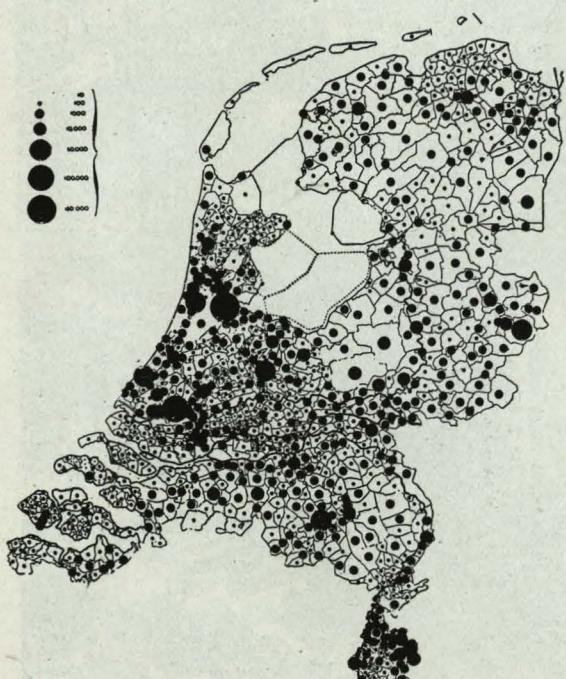


1, Horticultura; 2, Agricultura; 3, Prados; 4, Selvicultura; 5, Terrenos incultos; 6, Zonas edificadas; 7, Aguas.

encima de 1 (en 1949, 1,43), lo que indica una vigorosa tendencia al crecimiento. Por ello se calcula para el período de 1950 a 1970 un crecimiento de 10 a 12 millones de habitantes, y hay que prever la posibilidad de un aumento ulterior todavía más importante.

¿Dónde terminará este exceso? Comparando el mapa punteado, que señala la dispersión de nuestra población según el censo de 1947 con el de los territorios situados por debajo del nivel del mar, queda uno sorprendido por la considerable densidad de la población concentrada en la región de los *polders*, en el oeste del país. En efecto, allí es donde vive casi la mitad de la totalidad de los holandeses sobre un territorio que apenas ocupa los 2/9 de todo el país. Allí es también donde se ubican nuestras grandes ciudades, como Ams-

Repartición de la mano de obra en la industria.



terdam (836.000 habitantes), Rotterdam (676.000 habitantes) y La Haya (559.000 habitantes). También se encuentran allí los grandes puertos de mar y, desde luego, el corazón de la vida industrial y del tráfico comercial. Es por ello muy urgente estimular, tanto como sea posible, el desarrollo de las demás partes del país y prevenir una agravación de las dificultades señaladas en el oeste del país.

Hay que hacer notar que las tres grandes ciudades con sus suburbios, así como cierto número de ciudades más pequeñas, como Utrecht, Gouda, Delft, Leyde, Haarlem, Hilversum y otras, se agrupan en un ancho círculo, formando una aglomeración de unidades urbanas. Bajo un cierto aspecto, puede considerarse esta aglomeración como una forma feliz de descentralización; la ventaja de que los Países Bajos no tengan necesidad de afrontar los problemas de las ciudades de varios millones de habitantes es debida a la distribución del papel que ha surgido espontáneamente entre Amsterdam (capital y ciudad comercial), Rotterdam (primer puerto marítimo) y La Haya (residencia y centro del Gobierno).

Sin embargo, el desenvolvimiento progresivo del «gran extrarradio», que cuenta globalmente con tres millones y medio de habitantes, sobrepasa los problemas referentes a la distribución del espacio, problema que el Gobierno viene estudiando desde un punto de vista nacional.

LA LUCHA POR LA TIERRA ESCASA

Donde hay escasez, hay dificultades.

Comparad, por ejemplo, el resumen de las principales utilizaciones del territorio holandés en 1900 y en 1950. Este gráfico pone de manifiesto la lucha por conseguir más terrenos de cultivo, y esta lucha nos ha valido una ganancia considerable (+ 360.000 hectáreas). Las zonas que han perdido terreno han sido agua (- 60.000 ha.), y, sobre todo, terrenos incultos (- 460.000 ha.). En compensación, la construcción y todo lo que lleva consigo (industria, carreteras, canales, aeródromos, etc.) ha hecho irrupción, y ha exigido su parte en el botín (+ 160.000 ha.). Además, estamos poco más o menos en el final de las posibilidades. Con un porcentaje de 74 de tierra cultivada (sin bosques), los Países Bajos van casi a la cabeza. Es poco lo que ya podamos tomar de las tierras incultas—que, por otra parte, sirven para otros usos, como la defensa contra el mar (dunas), la captación de aguas—, y el agua misma no nos proporcionará apenas más de 230.000 hectáreas en este siglo. Añadamos que una buena parte de estas tierras nuevas servirán para compensar lo que se llevarán las construcciones y anexos (que se estima, en cifras redondas, en 2.400 ha. por año).

Si se consideran las cifras por habitante, las dificultades se hacen aún más evidentes. A pesar de todos los esfuerzos para ampliar las tierras de cultivo, éstas ocasionan una regresión por cabeza de 0,45 a 0,24 ha. (Inglaterra, 0,39 ha.; Francia, 0,75 ha.; U. S. A., 1,1 ha.). Lo que llama aún más la atención es el descenso de los bosques y de las tierras incultas; sin embargo, son éstas las regiones que interesan para la distracción de las gentes, y en las que la superficie por habitante se ha hecho excesivamente reducida.

Es preciso convenir que, en estas circunstancias, la ordenación del terreno tiene el carácter de un equilibrio de intereses opuestos en cuanto se refiere a la utilización de las tierras. La tierra se ha convertido en el objeto de una economía de penuria, que, con toda verosimilitud, se agravará a medida que la población aumente.

LOS DIVERSOS ASPECTOS DE LA CUESTION

Para esta coordinación es importante, naturalmente, crear condiciones tan favorables como sea posible para los millones de holandeses que, en los años venideros, pedirán alimentos, trabajo y distracciones. Esto significa que el problema de los medios de existencia es preferente a todos los demás.

Las cifras siguientes demuestran cómo han pasado las cosas en la última mitad del siglo :

	1900	1947		
Población total	5.000.000	10.000.000		
Idem profesional.....	1.924.000	3.866.000		
En la que:				
%				
Rama agraria	523.000	30,8	770.000	19,5
Idem industrial	655.000	34,0	1.428.000	36,9
Comercio y tráfico...	328.000	17,1	914.000	23,9
Otras profesiones ...	348.000	18,1	754.000	19,7

INDUSTRIA.

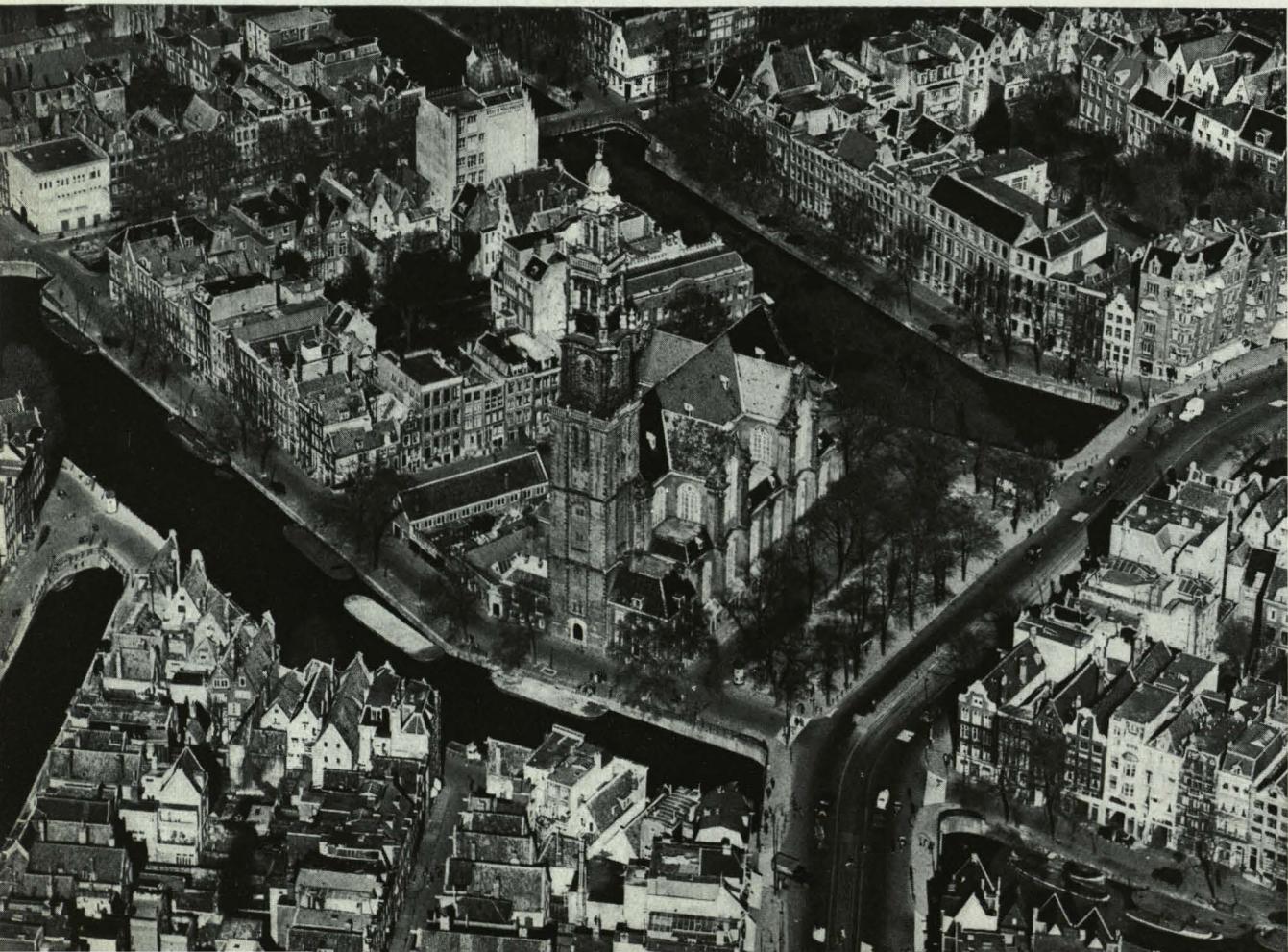
Estas cifras ponen en evidencia el interés creciente de la industria. Y en el futuro, ésta se va a acentuar más todavía. En efecto, los Países Bajos tendrán que escoger entre la industrialización más intensificada, una emigración considerable o una baja sensible en el *standard* de vida. Además, para la ordenación del terreno se concede, en tanto sea posible, prioridad a los planes estimulantes de la industria en las localidades indicadas para ello. Pues mejor que prohibir la constitución de empresas allí donde se originan, se prefiere atraerlas allí donde sean bien recibidas, especialmente en las regiones donde hay un exceso de mano de obra.

Hay que prever que alguno de estos proyectos industriales—por ejemplo, el de la ciudad de Altos Hornos de Velsen y el de las instalaciones portuarias de Rotterdam—llevarán a aglomeraciones bastante considerables en el oeste del país, que habrá que intercalar en los planes previstos para la «Aglomeración de unidades urbanas en Holanda occidental».

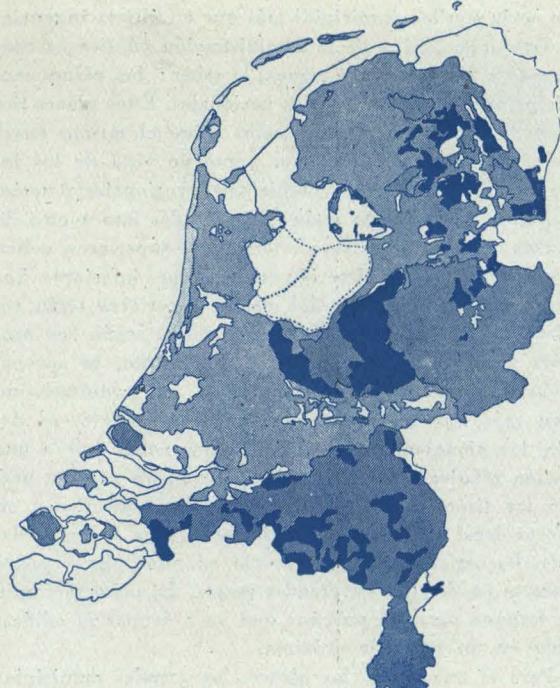
En general, no se prevé, para llegar a una descentralización, el repartir las industrias uniformemente por todo el país, sino el organizar concentraciones regionales por núcleos de cierta importancia.

Ocupa lugar aparte el desarrollo que ha sufrido la industria del petróleo. El primer pozo de explotación se efectuó, en 1943, en la extremidad noreste del país; después de la liberación se ha conseguido una producción muy considerable, aunque la producción actual cubre sólo el 25 por 100 del consumo total del interior en productos de petróleo. A pesar de esto, y gracias a una or-

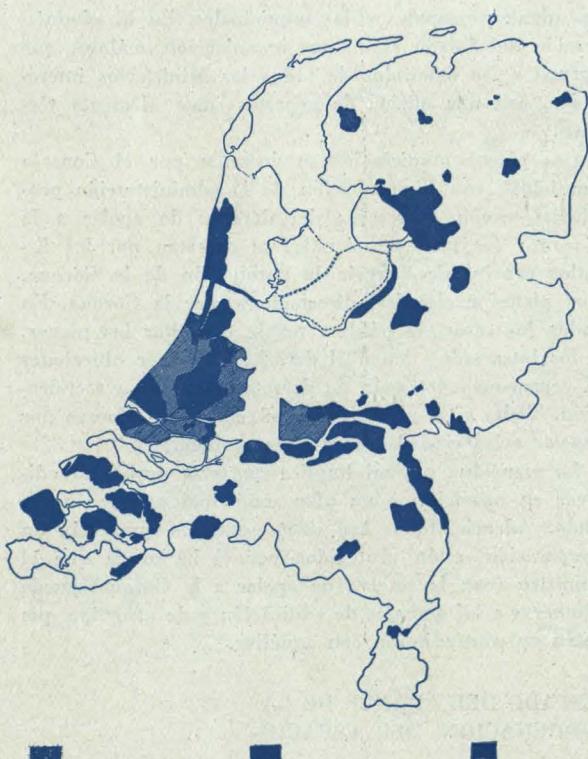
Amsterdam. La Torre del Oeste, de 80 m. de altura, en primer término.



Utilización agrícola del suelo.



Tierra laborable. *Pastos.* *Parte labor y parte de pastos.* *Bosques.* *Dunas.*



Cartografía terminada en 1950. *Cartografía en preparación en 1950.*

denación territorial muy cuidadosa, el ataque al carácter rural del paisaje por las instalaciones, las viviendas, etcétera, ha sido restringido a límites muy aceptables.

AGRICULTURA

En lo que concierne a la agricultura, se ruega al lector que se atenga al mapa sinóptico de la utilización actual del suelo. Habida cuenta del rendimiento actual del suelo, sería necesario, a decir verdad, un aumento de unas 520.000 hectáreas de tierra laborable para alimentar una población de unos 12 millones, con la que se debe de contar para 1970. Es inútil decir que tal aumento de tierras está muy lejos de poderse proveer. Por eso, el déficit deberá enjugarse en la intensificación de la producción de las tierras de cultivo existentes, especialmente con precauciones que tiendan a prevenir la corrupción de las aguas, construcciones de carreteras, desmontes supplementarios, etc.

Al mismo tiempo se impone la necesidad de conservar, en lo posible, las tierras de cultivo para la producción alimenticia. A este respecto constituyen un problema aparte las tierras de horticultura situadas en la zona de extensión de bastantes villas, y que suscitan continuamente conflictos entre los intereses agrícolas y los de la construcción.

VIVIENDAS

No es por casualidad por lo que ponemos las viviendas en tercer lugar. Las circunstancias de los Países Bajos hacen que ese factor, antes predominante, no lo sea ya.

La economía que ha de observarse rigurosamente en la tierra—sobre todo para las tierras de cultivo y para el paisaje—, nos fuerza a cambiar de idea sobre los títulos que la vivienda podrá hacer valer con razón sobre el suelo.

Hasta ahora, la casa unifamiliar era regla en los Países Bajos. Ahora se advierte un cambio en casi todas las ciudades. En medida creciente se está empezando la construcción de casas de varios pisos habitables, y la puesta en marcha de una mayor densidad de construcción está por todas partes en el orden del día. Por regla general, la densidad de construcción por hectárea de la superficie ocupada varía entre 10 en los pueblos, 25 a 40 en las capitales de dimensión media y 50 a 70 en las grandes poblaciones.

En el cuadro de distribución del espacio, el problema que se plantea actualmente es cómo los urbanistas conseguirán encontrar el equilibrio entre las restricciones, tan evidente hoy, y las condiciones sociales y estéticas, a las cuales deben responder los nuevos barrios residenciales.

ESPARCIMIENTO Y SALVAGUARDIA DE LOS PARAJES NATURALES

Iguales tensiones se producen también en lo concerniente al «esparcimiento» y a la «conservación de parajes naturales». La ordenación en la zona construida, desde el jardín privado y las pequeñas franjas verdes hasta los jardines con plantas, parques públicos, campos de deporte, está sometida a la influencia de la ten-

dencia a limitar el uso del suelo. Y, fuera de las poblaciones, son los trabajos de desmonte, desecación, etcétera, exigidos por la intensificación de la producción agrícola, los que hacen surgir problemas difíciles de resolver, relativos a los parajes naturales. Al mismo tiempo, será preciso tener en cuenta la necesidad, cada vez mayor, de terrenos de recreo en la ciudad y fuera de ella, a medida que la población se hace más numerosa y que la densidad de la construcción aumenta. Un problema que estos últimos años se acentúa de más en más a este respecto es el de las vacaciones y el fin de semana que deberán tener las masas de grupos populares, bajo la égida de medidas sociales de los tiempos modernos. También aquí se tratará de conciliar lo mejor posible intereses, las más de las veces opuestos, y prestar continuamente atención a ellos.

CIRCULACION

Aunque los Países Bajos tienen ya una red bastante amplia de carreteras y canales, será preciso ampliarla, especialmente las carreteras primarias o nacionales. Aparte de esto, son también las carreteras y los canales los que figuran a la cabeza de los planes relativos al desenvolvimiento industrial y a mejoras de la zona agraria. No es preciso decir que la necesidad de ordenar las preciosas tierras de cultivo y los escasos parajes naturales es imperiosa y obliga a examinar cuidadosamente los diversos casos. A esto se añaden las necesidades de aeródromos, que por las exigencias modernas del tráfico aéreo internacional reclaman grandes superficies,

ORGANIZACION

La organización del trabajo relativo a la ordenación territorial se ha acoplado a la organización administrativa de los Países Bajos.

El país está dividido en once provincias y 1.012 municipios. El reparto de la tarea entre las colectividades se funda, en gran parte, en el principio de descentralización, de modo que los servicios inferiores actúan no sólo en los Comités ejecutivos de la autoridad superior, sino que tienen también su propia competencia. Además, los informes se hacen generalmente de tal forma que la vigi-

lancia de los municipios pasa, en primer lugar, sobre la administración provincial. En general, el Poder central no actúa con los municipios más que en última instancia.

Esta organización de la administración pública ha conducido a tres clases de planes; a saber: los planes municipales, los regionales y los nacionales. Estos planes tienen de común que actúan todos sobre el mismo terreno; pero lo hacen desde un punto de vista de los intereses, respectivamente, municipales, regionales y nacionales. A este respecto están subordinados uno a otro de forma que, las directivas de los planes superiores, deben ser tomadas en consideración en los planes inferiores. Los asuntos no previstos en los planes superiores serán reglamentados por los servicios inferiores, según sus propios puntos de vista, salvo, evidentemente, la aprobación de la administración superior. De ordinario, no son más que los planes de orden secundario—es decir, los planes municipales no alcanzan más que a una región relativamente restringida, lo que les permite prever las disposiciones más concretas—, los que tienen un efecto legal directamente obligatorio para los ciudadanos. La reglamentación del suelo en estos planes podrá hacerse en detalle o a grandes rasgos. La primera forma se impone para los terrenos que va a ocupar la edificación en un porvenir próximo.

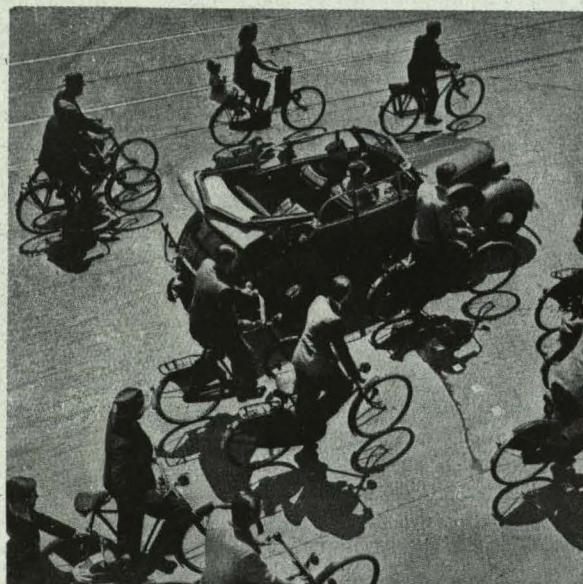
Para el trazado de los planes, los grandes municipios disponen de sus propios arquitectos urbanistas, mientras que los municipios más pequeños recurren a oficinas privadas de urbanismo. Cada una de estas provincias dispone de un servicio provincial para la ordenación del terreno, con un grupo de expertos que se ocupa de estudios de investigación y trazado. En este servicio hay Comisiones, en las que están representadas diversas ramas (viviendas, agricultura, industria, espaciamiento, protección de parajes naturales, aguas y bosques, etcétera). En estas Comisiones es donde se llevan a cabo los planes regionales y los municipales. En la administración del Estado existe una organización análoga, que agrupa a los delegados de todos los Ministerios interesados, con una oficina de expertos como elemento técnico.

Los planes municipales se decretan por el Consejo municipal, con la aprobación de la administración provincial y con la reserva del derecho de apelar a la Corona; los planes regionales se decretan por los Estados provinciales, previa la aprobación de la Corona. Los planes nacionales, directamente por la Corona. En todos los casos, el público puede consultar los planes, y los interesados tienen el derecho de poner objeciones al organismo encargado de decretarlos y de su rectificación. Todas estas garantías hacen resaltar el esfuerzo por asociar a los ciudadanos en estos problemas.

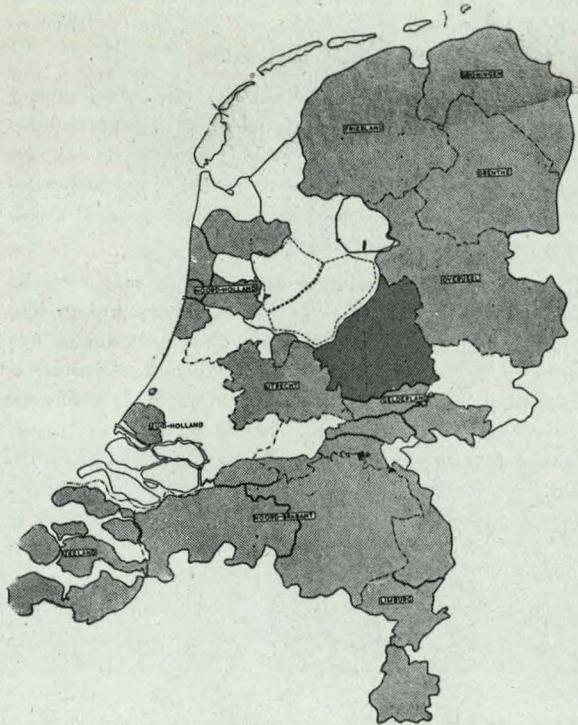
La «sanción» normal implica que está prohibido edificar en oposición a un plan municipal una vez aprobado. Además, todos los planes—aun los que están en preparación—están protegidos por el hecho de que el ministro (con la reserva de apelar a la Corona) puede oponerse a los trabajos de edificación y de otro tipo que estén en contradicción con aquéllos.

ESTADO DEL AVANCE DE LA ORDENACION DEL ESPACIO

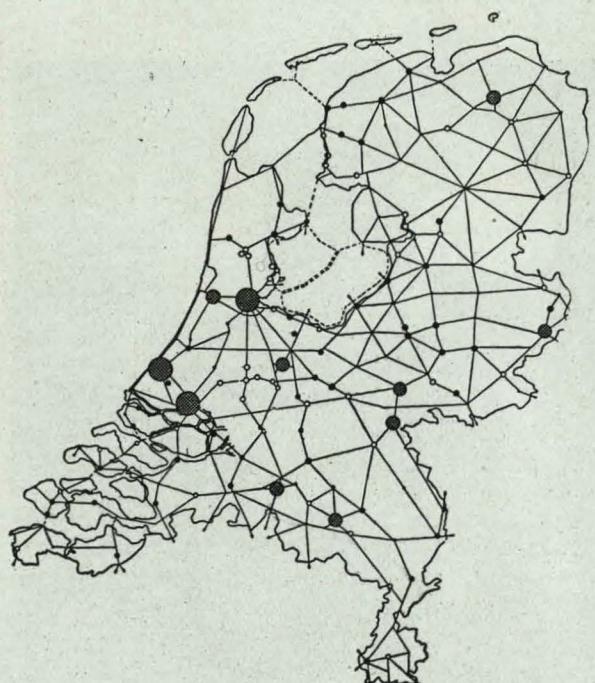
El orden lógico llevaría a que los planes de orden secundario se redacten sobre bases establecidas por las autoridades nacionales y regionales. En realidad, la cosa



Estado de los planes regionales hasta 1949.



Planos regionales en preparación. *Planos regionales en preparación de un interés especial.*



Plan de pistas de bicicletas.

evoluciona en sentido inverso, porque en la legislación, tanto como en la práctica, es el «plan municipal» el que ha precedido. Entre los 1.012 municipios, 430 (42,5 por 100) tienen un plan de conjunto aprobado y 456 (45 por 100) tienen un plan semejante en preparación, mientras que 126 municipios (12,5 por 100) no han proyectado plan alguno.

Finalmente, en el año 1941 se dió vida al plan nacional, y al mismo tiempo se hizo una revisión del régimen de los planes regionales, siendo los dos objeto de una ordenanza enteramente independiente de la Ley sobre la vivienda. Está en preparación una Ley completamente nueva, que recapitula la totalidad de la materia.

La figura muestra los «planes regionales» que están en preparación. Hasta aquí no ha sido puesto a punto más que un solo plan de orden relativamente secundario, a causa de la antigua legislación y a las especiales circunstancias desde 1940. De momento, sin embargo, hay muchos planes importantes que están casi acabados. Los planes en curso de ejecución son, o planes parciales (para una parte del territorio provincial), o planes regionales (concernientes a un determinado interés que pide ser protegido, como, por ejemplo, las regiones de captación de agua). La experiencia ha demostrado que es prácticamente imposible tratar toda una provincia en un solo plan de conjunto.

Finalmente, algunas palabras sobre la preparación de los planes nacionales. Un plan completo, que abarque todo el territorio de los Países Bajos, debe considerarse, de momento, como irrealizable. Por ello, el trabajo que realiza el Consejo de Estado tiene, ante todo, el carácter de una información relativa a problemas fundamentales en el aspecto de la ordenación del terreno. Es un elemento importante en este trabajo la coordinación de los proyectos de los diferentes Ministerios. Entre tanto, las bases que gradualmente se han establecido por el estudio y la experiencia forman el punto de partida para elaborar determinado número de planes regionales de un positivo interés. Más tarde se completarán éstos con planes parciales nacionales, en la medida que sea posible.

Citemos como materia de uno de estos planes regionales de un determinado interés el examen de las tierras propias para establecer en ellas la horticultura.

Entre los otros planes regionales que alcanzan un determinado interés, y que están en curso de elaboración, merecen ser nombrados dos especialmente, porque contienen elementos característicos de los Países Bajos. En primer lugar, el esquema de pistas de ciclismo. Se prevé la realización de una red de sencillas vías de comunicación (pistas reservadas a los ciclistas o caminos vecinales) en favor del ciclismo, que tan bien va a los holandeses (los Países Bajos cuentan con cuatro millones aproximadamente de ciclistas, lo que supone una bicicleta por dos habitantes y medio). Las carreteras proyectadas ponen en comunicación los grandes centros urbanos con los diversos centros de descanso; además, se extienden a todas las ciudades y localidades pequeñas que son interesantes desde puntos de vista históricos y culturales.

El segundo plan prevé el desarrollo de un centro de turismo náutico con un carácter completamente especial. Las aguas holandesas—brazos de mar, ríos, lagos, canales—ofrecen una gran variedad de itinerarios a los aman-

tes del deporte náutico. Se podrán aumentar las facilidades actuales cuando se mejore la comunicación entre algunas vías de agua o cuando se abran nuevos lagos para completar la serie de comunicaciones.

Sin embargo, solamente después que se hayan puesto definitivamente en valor los terrenos bajos del lago IJssel será cuando el turismo tome un gran impulso en nuestro país. A partir de este momento, los lagos litorales que quedarán en Zuyderzee podrán ser integrados en el sistema de vías de agua, de manera que habrá una comunicación completa entre los lagos de la Frise y los de Holanda occidental. El turismo náutico podrá entonces hacer excursiones en una gran extensión, atravesando paisajes de matices pintorescos, costeando ciudades antiguas y pequeñas villas.

ASPECTOS INTERNACIONALES

Holanda es un pequeño país. No es sólo ésta la razón por la que sus problemas van más allá de sus fronteras;

en la parte más poblada de Europa occidental, los intereses de los distintos países están ligados tan estrechamente que la distribución del espacio nacional se debe orientar igualmente hacia los territorios que se encuentran fuera de las fronteras nacionales.

Piénsese solamente en los intereses que conciernen a la afición y a la utilización del suelo (comprendidos en éstos el agua) en las cuencas hidrográficas de los ríos internacionales, en las comunicaciones internacionales por tierra, en los trabajos hidroeléctricos para el suministro internacional de energía, etc.

La necesidad de establecer un contacto más estrecho conducirá a que los planes existentes se desarrollen hasta llegar a la realización de proyectos individuales que resultarán de una ordenación internacional. Además, la colaboración internacional en el terreno de la economía hará crecer la necesidad de enfrentarse con las consecuencias de esta cooperación relativa a los problemas del suelo.



*En la página siguiente,
una vista aérea de la
antigua ciudad fortifi-
cada de Naarden.*

