

LA VIA DE LA PLATA, EJE DEL DESARROLLO DEL OESTE ESPAÑOL

RODOLFO GARCIA PABLOS. Arquitecto.

No hace muchos días la Prensa dio cuenta de la celebración de unas reuniones en Salamanca con el fin de tratar de la Vía de la Plata, calzada romana, hoy carretera Nacional 630 de Gijón a Sevilla, que atraviesa de Norte a Sur las provincias de Oviedo, León, Zamora, Salamanca, Cáceres, Badajoz y Sevilla.

Tomaron parte en el coloquio convocado por el alcalde de Salamanca los gobernadores y presidentes de Diputaciones y alcaldes de la mayor parte de las ciudades relacionadas con esta arteria vital del Oeste de España.

Estimo tan interesante esta iniciativa, que me he decidido a presentar este trabajo en la Revista ARQUITECTURA. Mi intervención está justificada por mi actividad profesional en el campo urbanístico en aquellos sectores a lo largo de muchos años.

El eje Gijón-Sevilla, carretera Nacional 630, sigue la traza de la calzada romana y se mantiene hoy con plena vigencia. Es una arteria importante en la red nacional que relaciona grandes sectores de las regiones Cantábrica, Centro y Andaluza.

Decido incluir en este estudio las provincias de Cádiz y Huelva, que enlazan con la metrópoli de Sevilla, punto final de la carretera Nacional 630.

La importancia y el relieve monumental de las ciudades históricas de Cádiz, Sevilla, Salamanca, Mérida, Cáceres, León; el peso humano del triángulo asturiano en el Norte y el que tiene la región Cádiz-Jerez, sin olvidar el Plan Badajoz y el desarrollo de Sevilla y Huelva, declarados polos de desarrollo y de promoción, hacen de este conjunto formado por nueve provincias del Oeste del País un interesante territorio lineal de 115.000 kilómetros cuadrados, que tiene una población de cinco millones de habitantes. La longitud aproximada de la vía es de 800 kilómetros.

Estos sectores son atravesados por ríos importantes: Duero, Esla, Tormes, Alagón, Tiétar, Guadiana y Guadalquivir, entre otros. El paisaje de Extremadura y Salamanca, bellísimo, la vecindad del macizo impresionante de Gredos y las reservas de la zona occidental de León, antesala de la "Isla Gallega", son factores a tener muy presentes en un planteamiento de problemas de carácter inter-regional del Oeste Español.

Creo que la carretera Nacional 630 no debe ser únicamente una vía de paso turístico o de servicio de estos territorios, SINO EL EJE BASICO Y ESTRUCTURAL, QUE HA DE SER ELEMENTO CLAVE DEL PROGRESO Y DESARROLLO DEL OESTE DEL PAÍS.

Otro factor especialmente interesante, sobre todo en la zona central, es la posibilidad de proteger el desarrollo urbano y, por consiguiente, el aumentar el nivel de riqueza de las ciudades de "tipo medio", cuya población, comprendida entre 40 y 100.000 habitantes, es la más indicada para "VIVIR DENTRO DE UNAS COMUNIDADES".

Antes de entrar en el tema considero conveniente exponer y comentar algunas circunstancias de orden general de nuestro país, que a mi juicio son importantes y que permiten sacar alguna consecuencia relacionada con el tema que hoy tratamos.

En primer lugar hay que señalar, aunque de todos sea conocido, que España, y por supuesto la Península Ibérica, en su aspecto

geofísico, es una unidad formada por regiones muy diferenciadas. Los grandes macizos de montañas y cordilleras parten el país en grandes territorios de condiciones climáticas y geográficas muy diversas.

Los dos vacíos del interior, constituido por las dos mesetas, pobres y pedregosas, contrastan con la riqueza de las provincias de la periferia, con los valles del Guadalquivir y del Ebro y con las huertas de Levante.

La localización de las ciudades con población superior a 20.000 habitantes, que son las que pueden considerarse como de verdadero nivel urbano, se agrupan en su mayor parte sobre los sectores periféricos del país y dejan grandes vacíos interiores que pueden calificarse como netamente rurales y son importantes en Galicia, Asturias, Santander y Vascongadas, en la costa mediterránea y Andalucía Occidental.

En los sectores centrales de España se encuentran diseminados y aislados los núcleos urbanos.

Otro factor a considerar en nuestro país se refiere a la estructura radiocéntrica de las vías de comunicación que hacen de Madrid una ciudad perforada por las seis vías nacionales que en ella convergen.

Este sistema no está plenamente justificado, y fue el resultado de un hecho histórico que no tuvo en cuenta las condiciones geográficas de nuestro país. Toda iniciativa que plantea la necesidad de ejercer una acción inter-regional, que rompa el esquema de araña artificial que converge en Madrid, permitirá equilibrar estos sectores y fortalecer una estructura más justificada.

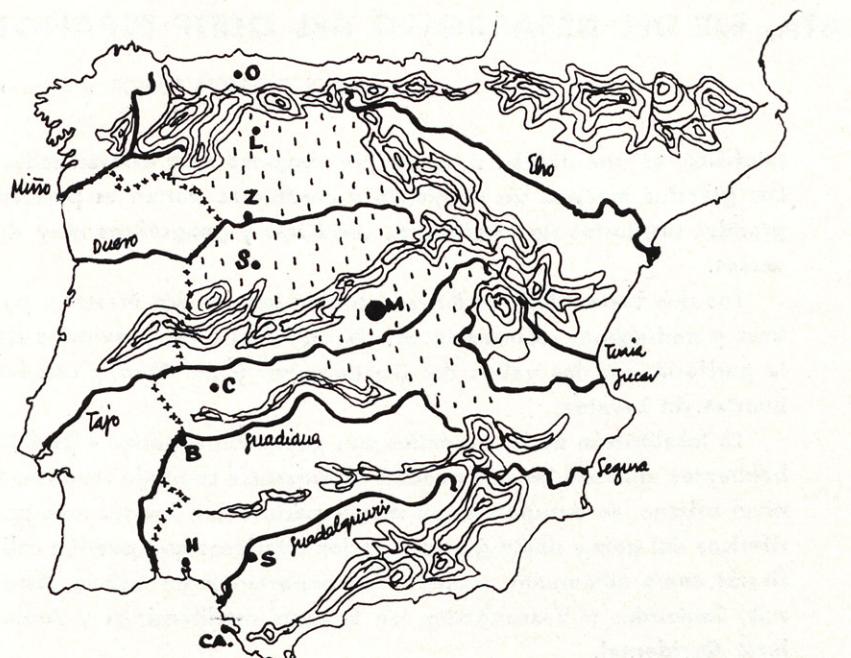
El Oeste español tiene inmensas reservas y posibilidades para revitalizarse, colaborando en buena parte a la descongestión de Madrid, cabeza artificial de España y de la Región Central.

Las nueve provincias que envuelven la Vía de la Plata, incluyendo las de Cádiz y Huelva, vertebradas con esta vía de comunicación, pueden dar lugar a un desarrollo lineal Norte-Sur que en su zona central permitirá el desarrollo excepcional de algunas ciudades de carácter subregional, quizá Mérida y Plasencia, para asentar en ellas una población de 150.000 a 200.000 habitantes, dotadas de fuertes áreas industriales. La localización excepcional de estas poblaciones habría de afirmar y completar la estructura.

Finalmente, indicamos que los valores históricos, turísticos y monumentales son razón suficiente para justificar una actuación coordinada sobre estas extensas áreas, que en pocas décadas pueden perder su peso poblacional, ya que decenalmente más del 10 por 100 de sus habitantes emigran hacia otras regiones, y muy especialmente a las zonas superdensas y a las grandes ciudades.

Una planificación de desarrollo socio-económico, de la mano de un planeamiento de ordenación urbana, puede ser un elemento corrector de descongestión de la capital de España y la solución de este absentismo de las gentes del Oeste que dejan sus pueblos para lanzarse a la aventura en busca de fortuna.

El Oeste de España lanza un S.O.S., y mi trabajo, en su modestia, quiere llamar la atención de los Poderes Públicos para que se inicie sin tardar una acción regional sobre estos sectores que permite nivelar las diferencias que hoy presentan con otras regiones más prósperas del país.



ESPAÑA FISICA

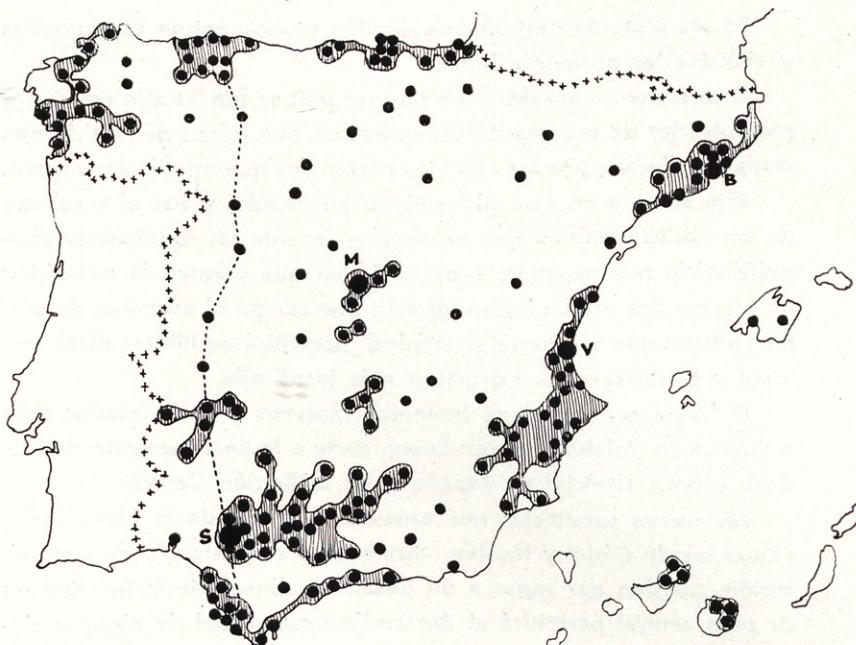
Como todos sabemos, nuestro país es muy montañoso y su altura media supera con mucho la que tienen la mayor parte de las naciones europeas.

La frontera con nuestra vecina Portugal es un puro artificio, ya que no obedece a razones geográficas de ningún orden.

Los ríos de vertiente Atlántica—Miño, Duero, Tajo y Guadiana—pasan al territorio vecino, sin cambio de paisaje, ni de naturaleza de su suelo y con continuidad o similitud de idioma, riqueza, etc.

Está más separada la región gallega, cerrada con una cadena de montañas del interior del país, que las regiones portuguesas colindantes con nuestras provincias del Oeste.

La Península Ibérica es, sin duda alguna, una unidad física con fuertes raíces históricas comunes.



AGRUPACIONES URBANAS

En este mapa figuran todas las poblaciones españolas con población superior a 20.000 habitantes. Es el mapa urbano del país.

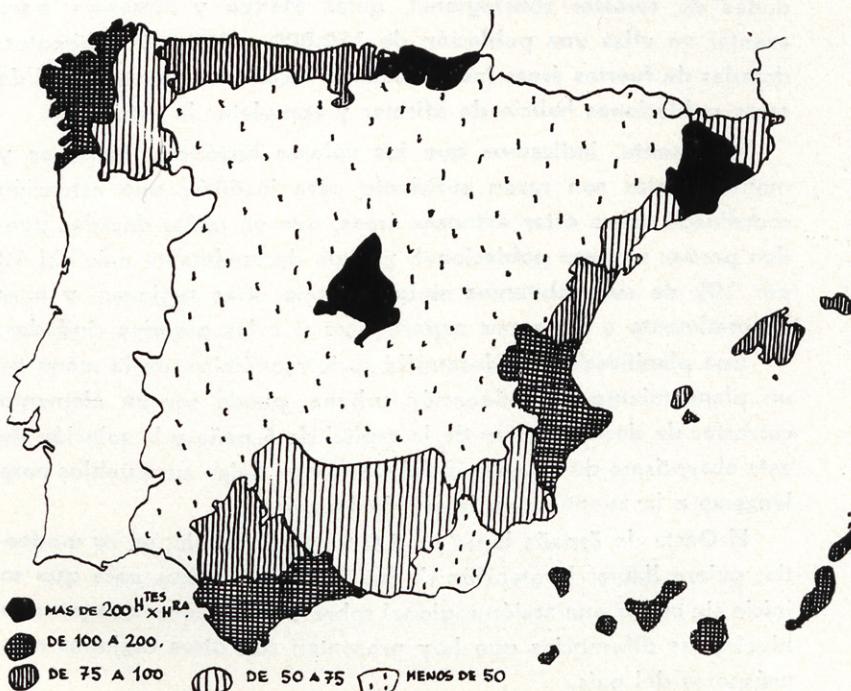
Se han dibujado las áreas principales que enlazan o envuelven las constelaciones de ciudades.

En el Cantábrico se destacan las conurbaciones gallega, asturiana y la lineal de Santander, Vizcaya y Guipúzcoa.

En el Sur, la agrupación Cádiz-Málaga, y sobre ella la gran área Sevilla, Córdoba, Jaén, y en Levante el sector de Valencia y el de Cataluña.

En el interior del país, las concentraciones de Badajoz, Ciudad Real y el sector de Madrid.

El resto aparece en diseminación.



DENSIDADES

En España, como en muchos países, el reparto de la población es muy desigual. Las provincias perimetrales o costeras y las insulares tienen fuerte densidad, y el resto del país, salvo la "isla de Madrid", está muy poco poblado.

En las áreas de mayor densidad y en el litoral Mediterráneo se excluyen las provincias de Almería y Huelva y se agregan hacia el interior Sevilla, Córdoba y Jaén.

Las provincias de más alta densidad (por encima de 200 habitantes/hectárea) son Madrid, Barcelona, Vizcaya y Guipúzcoa.

La densidad media del país es de 60 habitantes por hectárea.

DIVISION REGIONAL

Todos estamos de acuerdo en que es necesario reestructurar el país a base de operar sobre regiones económicas y administrativas, ya que la división provincial, además de artificial y de capricho, es de escala reducida.

El sociólogo Gaviria, en ARQUITECTURA, núm. 97, expone distintas divisiones regionales y, finalmente, propone la que a su juicio es más conveniente. La Dirección General de Urbanismo utiliza una división regional en la preparación del Plan Nacional de Urbanismo y sobre ésta me voy a permitir hacer unas observaciones.

Las regiones de Galicia, Cantábrica, Ebro, Cataluña Levante y las insulares Baleares y Canarias las estimo acertadas.

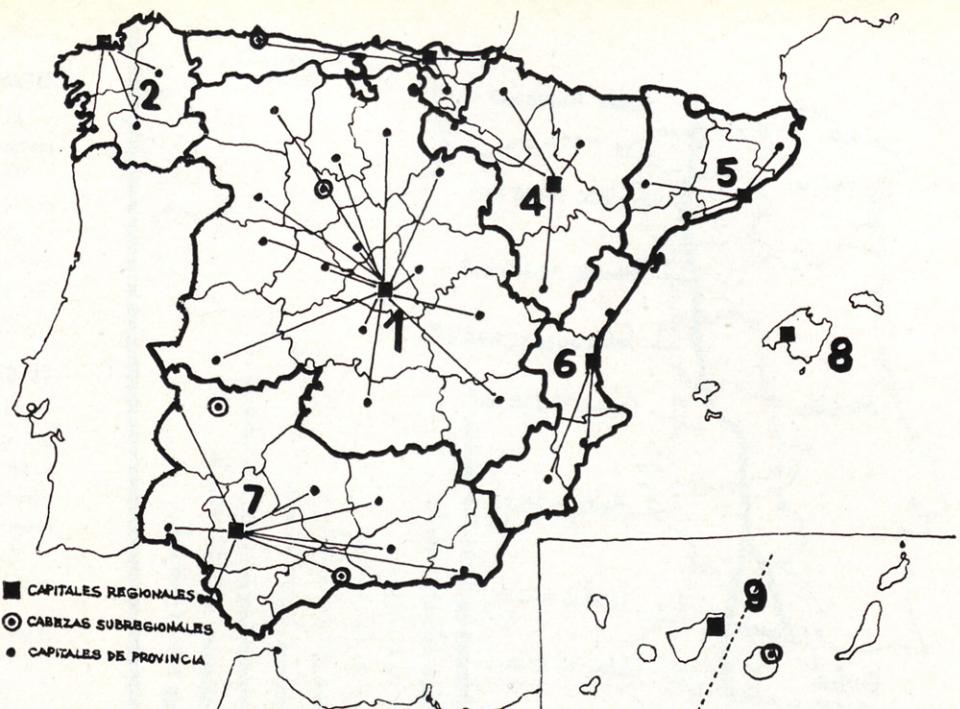
La región del Duero, en mi opinión, debe ser incorporada a la gran región central del país, con capitalidad en Madrid.

Opino, además, que debe considerarse a Valladolid como cabeza de una subregión que podría servir a las provincias de León, Palencia, Zamora y parte de Salamanca y Segovia.

Otra observación respecto de la región Central es la eliminación de la provincia de Badajoz, que debe unirse a Andalucía (capital regional, Sevilla). La zona del Guadiana o Plan Badajoz, muy superpoblada, Badajoz, Mérida, Don Benito, Villanueva y las poblaciones importantes de Almendralejo, Zafra y todas las del Sur tienen una estrecha relación con Sevilla y Huelva, los dos puertos de exportación del Plan Badajoz.

Otra sugerencia me permite señalar: la conveniencia de crear capitales de carácter subregional, a las que hay que dotar de un nivel urbano y de equipamiento adecuado.

Propongo Gijón-Oviedo con cabecera complementaria de Bilbao, en la región Cantábrica; Tarragona-Reus, en la Catalana. Murcia-Cartagena, en la Levantina; Málaga, en la Andaluza y quizás posteriormente Mérida y Almería; y Las Palmas, en las Canarias.



CALZADAS ROMANAS

La Vía de la Plata, construida por el Emperador Augusto, forma parte de la red de caminos o calzadas que los romanos construyeron en la Península Ibérica.

Estos caminos sustituyeron a las vías o sendas indígenas y formaron por vez primera en nuestro país una red propiamente dicha.

Los puntos de cruce más importantes de la red romana eran Tarragona, Zaragoza, Pamplona, Astorga y Mérida, sobre la Vía de la Plata y Córdoba.



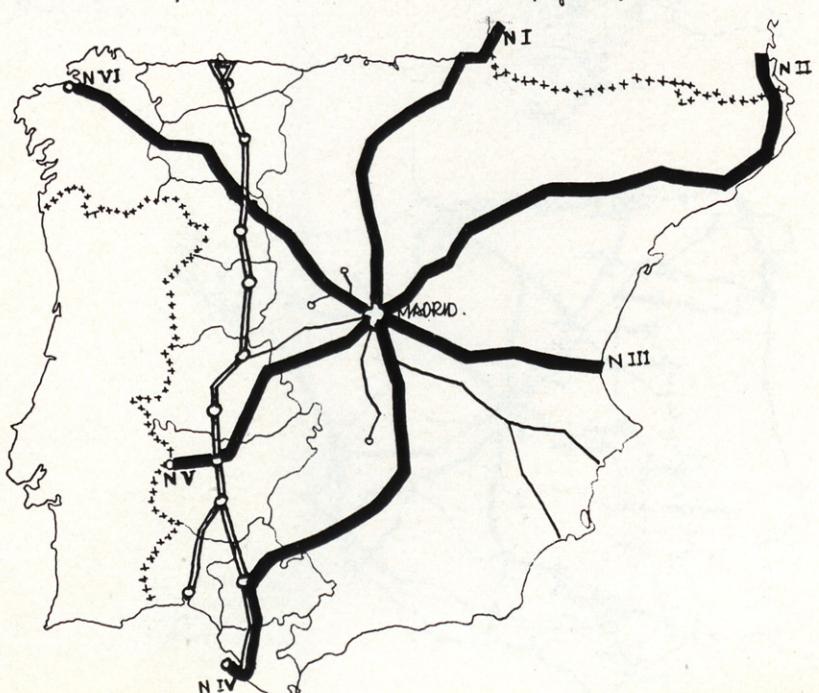
LAS COMUNICACIONES

Las seis rutas radiales nacionales, a modo de tela de araña, convergen en la capital del país, situada en el centro de la nación.

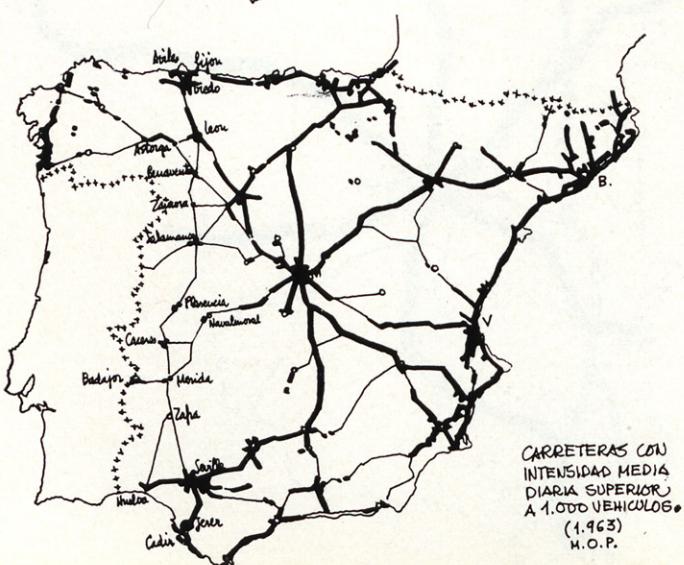
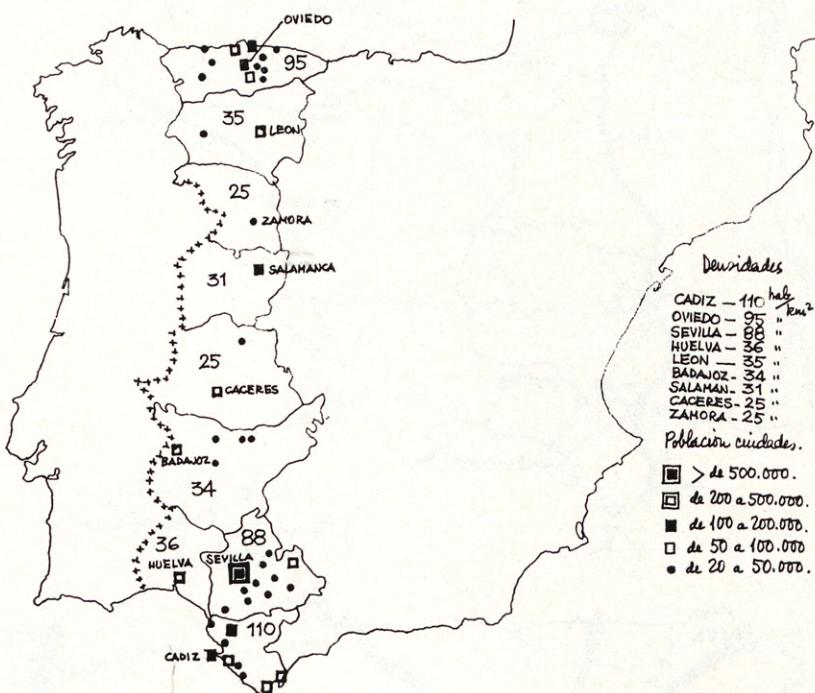
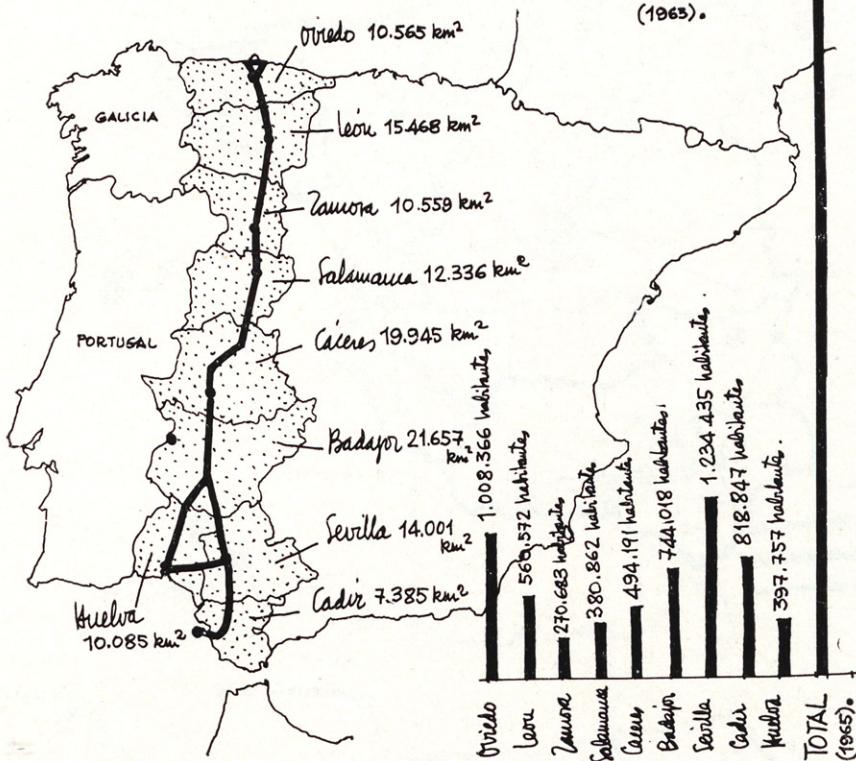
La Vía de la Plata es un eje Norte-Sur de las provincias del Oeste en España, que rompen esta artificial estructura arterial.

El desarrollo lineal socio-económico de las nueve provincias del Oeste pueden descargar el peligroso desarrollo en estrella convergente de Madrid.

La idea es buena y conveniente desde su planteamiento y es coincidente con las directrices que se señalan en el II Plan de Desarrollo, al tratarse de la necesidad de la Acción Regional del país.



5.010.612
habitantes.
(1965).



DEMOGRAFIA

El territorio de estas nueve provincias tiene una superficie de 121.001 kilómetros cuadrados, que representa el 24 por 100 de la superficie total del país.

El peso poblacional total es de 5.016.612 habitantes, que representa el 15,6 por 100 del total del país.

Dos provincias, Sevilla y Oviedo, pasan del millón de habitantes; otras dos, Cádiz y Badajoz, están sobre 750.000 habitantes. León pasa de 500.000. Cáceres, Huelva y Salamanca exceden de 300.000, y Zamora, la más pequeña, tiene 270.000 habitantes.

EL OESTE ESPAÑOL. DENSIDADES. CIUDADES

Las nueve provincias, en cuanto a su demografía, pueden agruparse en dos grupos. Cáceres, Oviedo y Sevilla tienen una densidad comprendida entre 110 y 88 habitantes por kilómetro cuadrado y pueden considerarse como de fuerte densidad (media de España, 60 hab./km²). Las restantes tienen densidades comprendidas entre 36 y 25 hab./km², y son de escasa densidad de población.

En cuanto al nivel de sus ciudades, ordenadas de Norte a Sur, se clasifican como sigue (según el cómputo de 1965):

O VIEDO

- 1.ª División (capitales de provincia), localidades con población superior a 50.000 habitantes.
- 2.ª División (de 20.000 a 50.000 habitantes).

Gijón, Oviedo, Langreo, Avilés y Mieres.

Siero, S. Martín del Rey Aurelio, Marca, Aller, Tineo y Villaviciosa.

LEÓN

- 1.ª División
- 2.ª División

León
Ponferrada

ZAMORA

- 1.ª División

Zamora

SALAMANCA

- 1.ª División

Salamanca

CÁCERES

- 1.ª División
- 2.ª División

Cáceres
Plasencia

BADAJOZ

- 1.ª División
- 2.ª División

Badajoz
Mérida, Don Benito, Almendralejo y Villanueva de la Serena

SEVILLA

- 1.ª División
- 2.ª División

Sevilla y Ecija

Utrera, Morón, Alcalá de Guadaira, Dos Hermanas, Carmona, Lora del Río, Osuna, Lebrija, Cabezas de San Juan y Marchena

HUELVA

- 1.ª División

Huelva

CÁDIZ

- 1.ª División
- 2.ª División

Jerez de la Frontera, Cádiz, Algeciras, La Línea y San Fernando
San Lúcar, Puerto de Santa María, Barbate de Franco y Chiclana de la Frontera

LA CARRETERA NUMERO 630.

INTENSIDAD Y TRAFICO

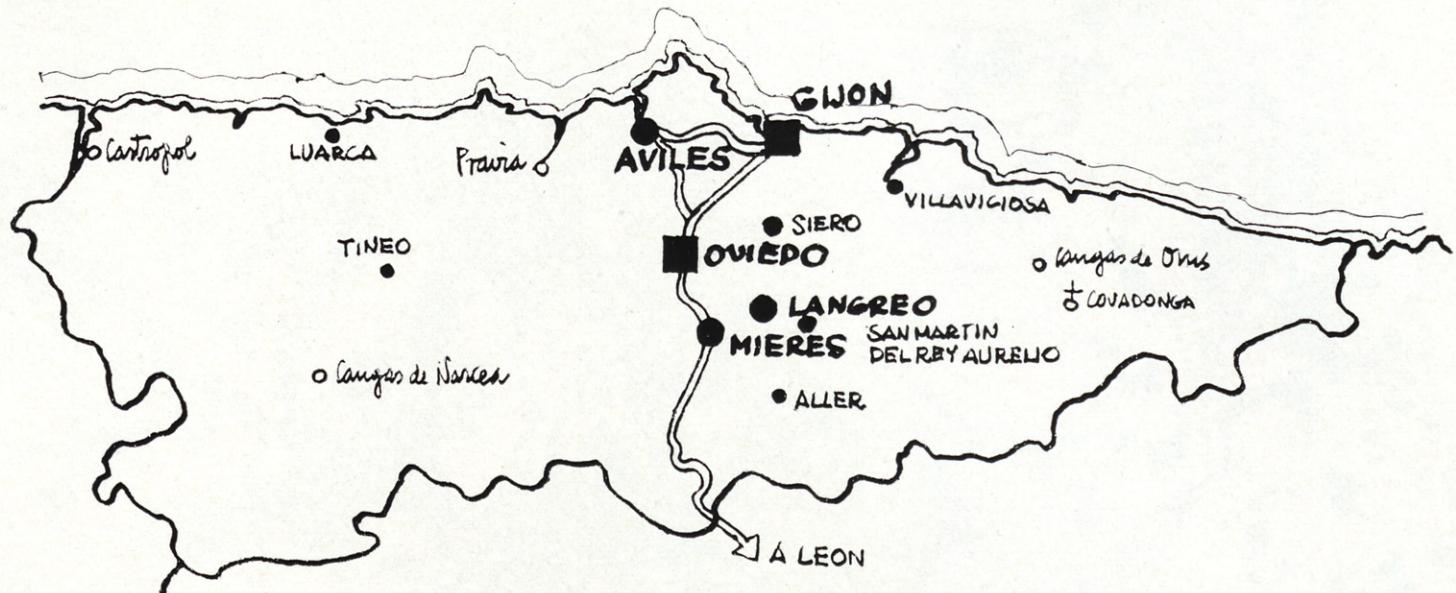
Se señalan en este mapa los tramos de las carreteras españolas que tienen una intensidad media al día de tráfico rodado superior a los 1.000 vehículos.

La medición está valorada en 1963, por lo que hay que considerar que las cifras de hoy serán aumentadas en un 30 por 100 aproximadamente, según los expertos.

Puede verse que la carretera Nacional 630 solamente cubre el tramo León-Oviedo, Gijón y Sevilla, Huelva, Cádiz. En el resto, solamente en los entornos de las principales poblaciones, reciben esta intensidad de tráfico.

Se saca en consecuencia, por comparación con el resto de la red del país, que con los dos ramales de Galicia es la vía que soporta menos tráfico, dada su importancia y su longitud.

Hacemos observar que esta vía es de un carácter turístico realmente notable, ya que relaciona directamente ciudades monumentales e histórico-artísticas de primer orden.



SUPERFICIE . 10.565 Km²

POBLACION . 1.008.366 Habitante (1965)

DENSIDAD . 95 H / Km²

1965 1960

Ciudades 1^a División
(Capitales de provincia
y > de 50.000 hab.) — 5

GIJON	141.488	124.714
OVIEDO	132.573	127.058
LANGREO	70.509	65.860
AVILES	67.841	48.503
MIERES	66.330	70.871

Localidades 2^a División
(De 20 a 50.000 hab) — 6

SIERO	33.877	34.574
S.MARTIN DE R.A.	27.456	28.258
LUARCA	25.017	25.211
ALLER	25.309	28.689
TINEO	20.516	20.347
VILLAVICIOSA	20.206	20.333

POBLACION TOTAL EN 1960. 989.344 HAB.

AUMENTO . 19.022 HAB.

NOTA : CANGAS DE NARCEA TENIA 20.980 HAB EN 1960. EN 1965 NO LLEGABA 20 MIL

OVIEDO

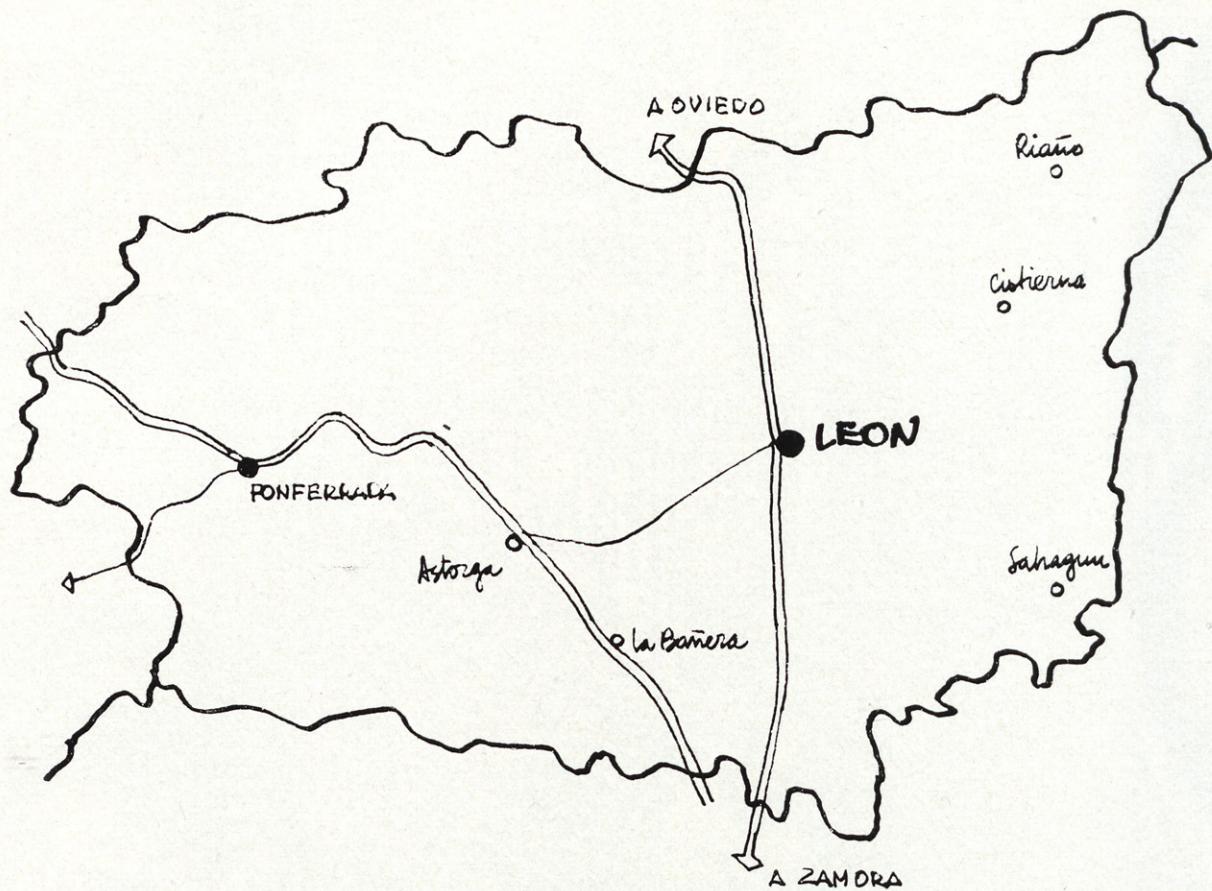
- Es una provincia de mucho peso demográfico y de fuerte densidad.
- En los últimos cinco años aumenta en 19.022 habitantes, lo que supone un aumento del 4 por 100 decenal.
- Pero solamente en Gijón, Oviedo y Langreo el aumento es de 27.000 habitantes.
- Avilés aumentó en cinco años 19.000 habitantes.
- Mieres pierde 4.000 habitantes y las poblaciones de segunda división bajan o se mantienen.

- Los pueblos pequeños disminuyen de población.
- Progreso demográfico extraordinario en Avilés y fuerte crecimiento en Gijón, Oviedo y Langreo.
- Disminución en la zona minera.
- Disminución de la población en los pueblos pequeños.

Nota: En la página 20, fotoplano de Oviedo.
En la página 21, fotoplano de Gijón.







SUPERFICIE • 15.468 Km²

POBLACION • 560.572 HABITANTES (1965)

DENSIDAD • 35 HAB./Km²

1965

1960

Ciudad, 1^a División 1 - LEON — 83.773 — 73.483

“ 2^a “ 1 - PONFERRADA. 41.352 — 37.053

POBLACION TOTAL EN 1960. 584.594 HABITANTES

DISMINUCION — 24.022 “

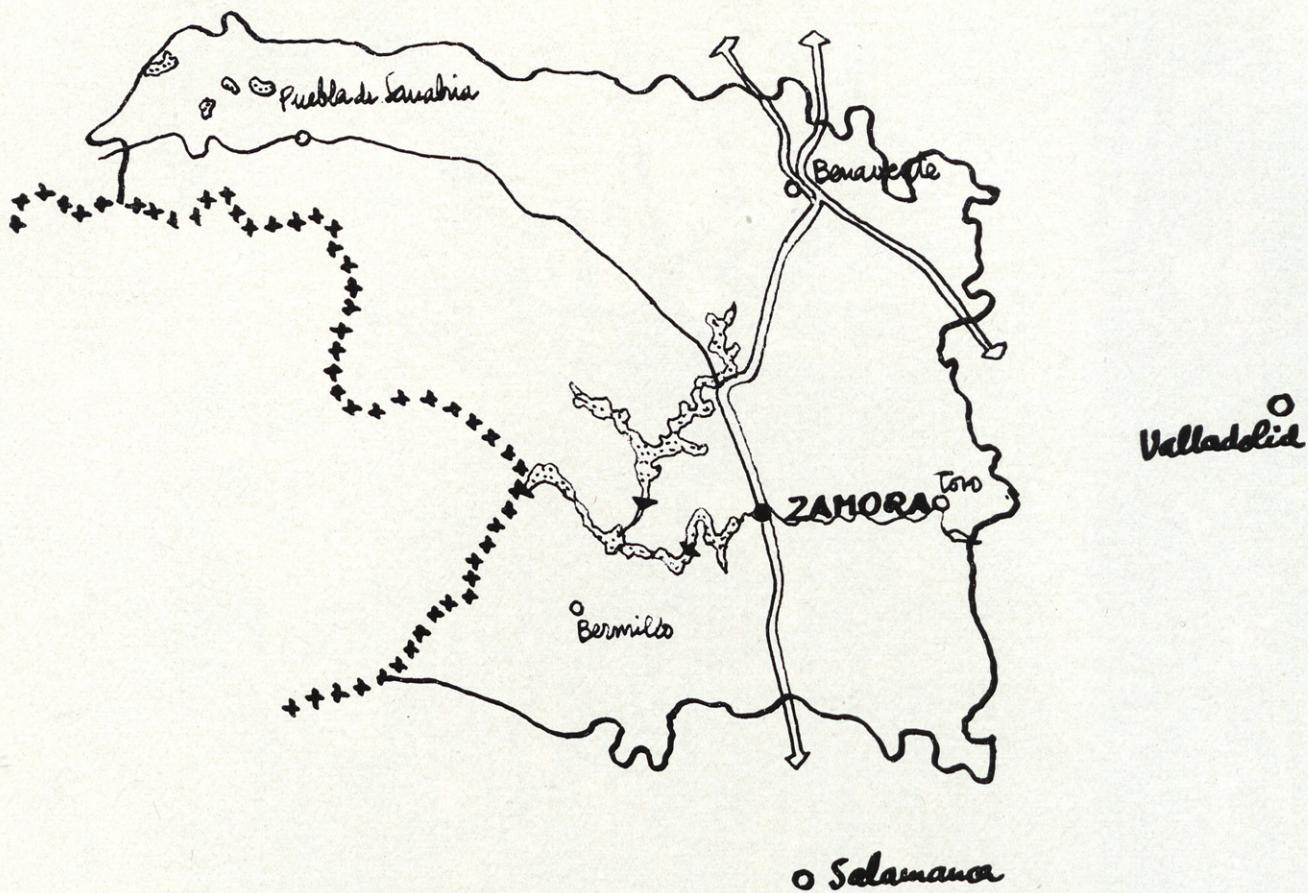
LEON

- Provincia media en población absoluta.
- Débil densidad.
- En los últimos cinco años disminuye en 24.022 habitantes, lo que supone una disminución del 8 por 100 decenal.

- Crecimiento fuerte de León, 2,4 por 100 anual, y de Ponferrada.
- Astorga aumenta su población.
- Provincia de emigración.

Nota: En la página 23, fotoplano de León.





SUPERFICIE — 10.559 Km²
 POBLACION — 270.683 Habitantes (1965)
 DENSIDAD — 25 Habs./Km²

1965 1960

CIUDADES 1^a División — 1 ZAMORA . 44.191 — 42.060
 " 2^a " — — — — —

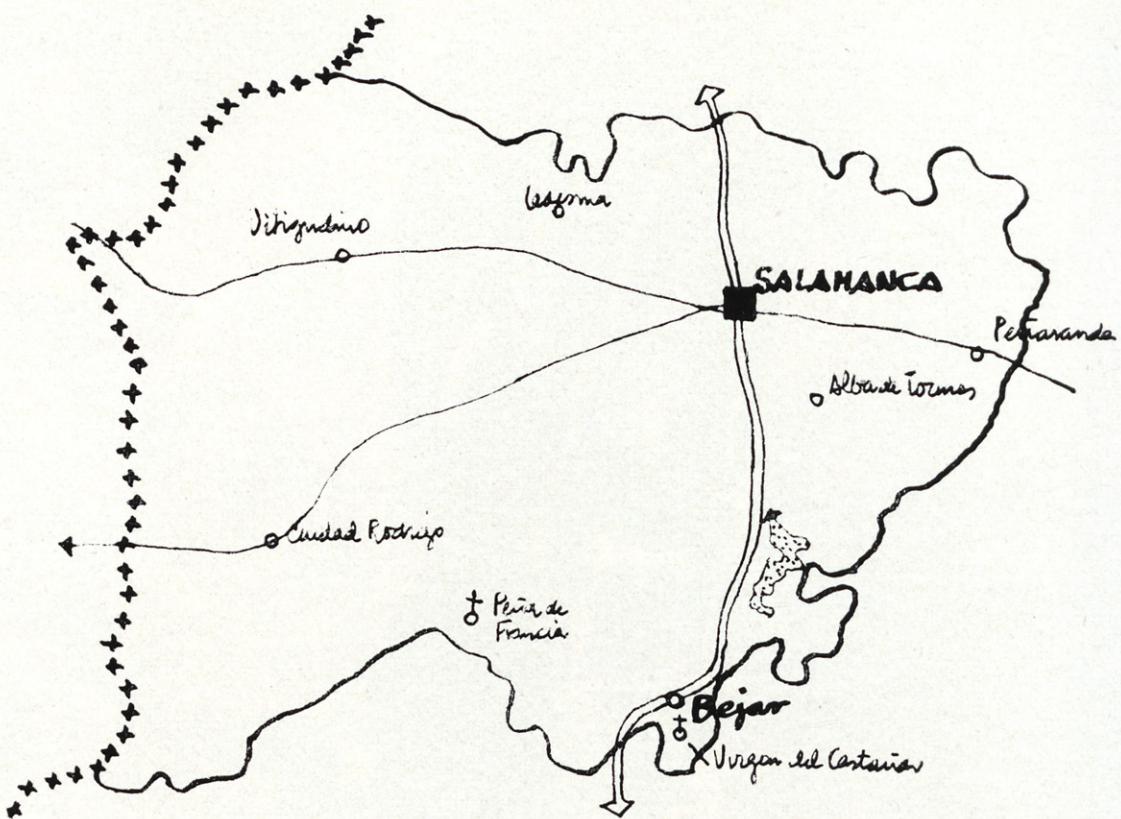
POBLACION TOTAL EN 1960 — 301.129.
 DISMINUCION — 30.446 HABITANTES.

ZAMORA

- Provincia de muy escasa población absoluta y muy débil densidad.
- En los últimos cinco años disminuye en 30.446 habitantes, lo que supone una disminución del 24 por 100 decenal.

- La capital crece en los últimos cinco años a razón del 1 por 100 anual.
- Provincia de fuerte emigración y en descenso claro.





SUPERFICIE — 12.336 Km²
 POBLACION — 380.862 Habitantes, (1965)
 DENSIDAD. — 31 $\frac{\text{Hab}}{\text{Km}^2}$

1965 1960

CIUDADES 1^a División — 1 SALAMANCA — 105.778 — 90.498.

" 2^a " — — — —

POBLACION TOTAL EN 1960. 405.729.
 DISMINUCION — 24.867.

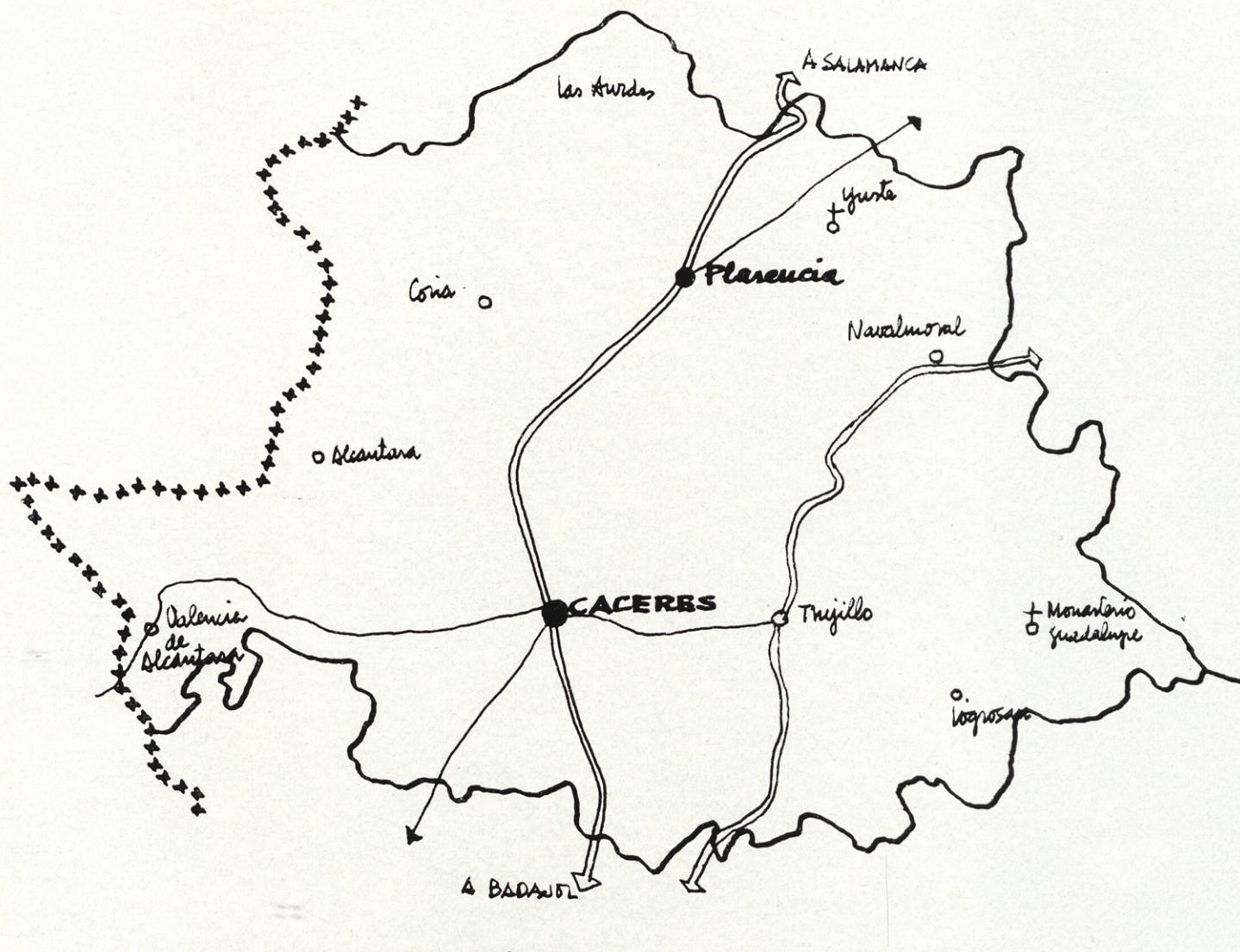
SALAMANCA

- Provincia de escasa población y débil densidad.
- En los últimos cinco años disminuye en 24.867 habitantes, lo que supone una disminución del 13 por 100 decenal.

- Béjar crece normalmente.
- Provincia de emigración.

Nota: En la página 27, fotoplano de Salamanca.





SUPERFICIE — 19.945 Km²
 POBLACION — 494.191 Habitantes
 DENSIDAD. — 25 hab./Km²

1965 1960

CIUDADES 1^a DIVISION. 1. CACERES - 51.118 — 48.005.

 2^a " 1. PLASENCIA - 26.849 — 21.297.

POBLACION TOTAL EN 1960. 544.407.

DIMINUCION. 50.316 Habitante.

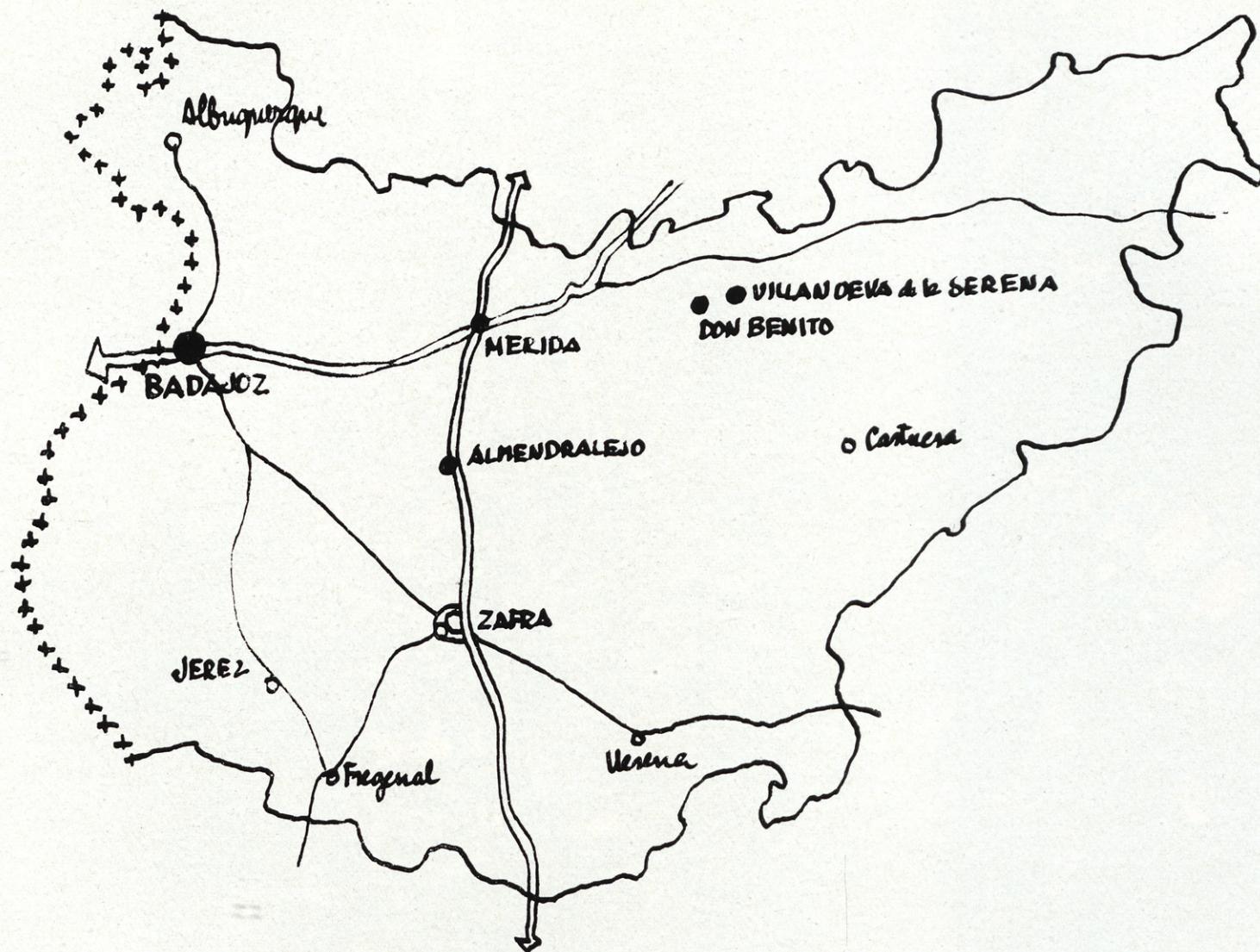
CACERES

- Provincia media en población absoluta y de muy escasa densidad.
- En los cinco últimos años su población desciende en 50.316 habitantes, lo que supone una disminución del 20 por 100 decenal.

- Plasencia crece muy intensamente, al 4,5 por 100 anual.
- Aumenta Navalmoral de la Mata.
- Provincia de emigración intensa y en claro descenso.

Nota: En la página 29, fotoplano de Cáceres.





SUPERFICIE - 21.657 Km²

POBLACION. - 744.018 hab.

DENSIDAD. - 34 hab./Km²

1965

1960

CIUDADES 1 ^A DIVISION.	—	1	BADAJOZ	-	96.441	—	96.317
" 2 ^A "	—	4	MERIDA	-	38.318	—	34.297
			DON BENITO.	-	25.634	—	25.248
			ALMENDRALEJO.	-	20.811	—	20.884.
			VILLANUEVA de la SERENA.	-	20.293	—	20.812.

POBLACION TOTAL en 1960 — 834.370

DISMINUCION — 90.352 habitante,

BADAJOZ

- Provincia de fuerte población absoluta y de escasa densidad.
- En los últimos cinco años redujo su población en 90.352 habitantes, lo que supone una disminución del 22 por 100 decenal.

— Sólo aumenta Mérida el 2 por 100 anual.

— Provincia de emigración intensa y en claro descenso.

Nota: En la página 31, fotoplano de Badajoz.





SUPERFICIE — 14.001 Km²
 POBLACION — 1.344.825 habitantes
 DENSIDAD — 96 hab./Km²

CIUDADES 1^a División.

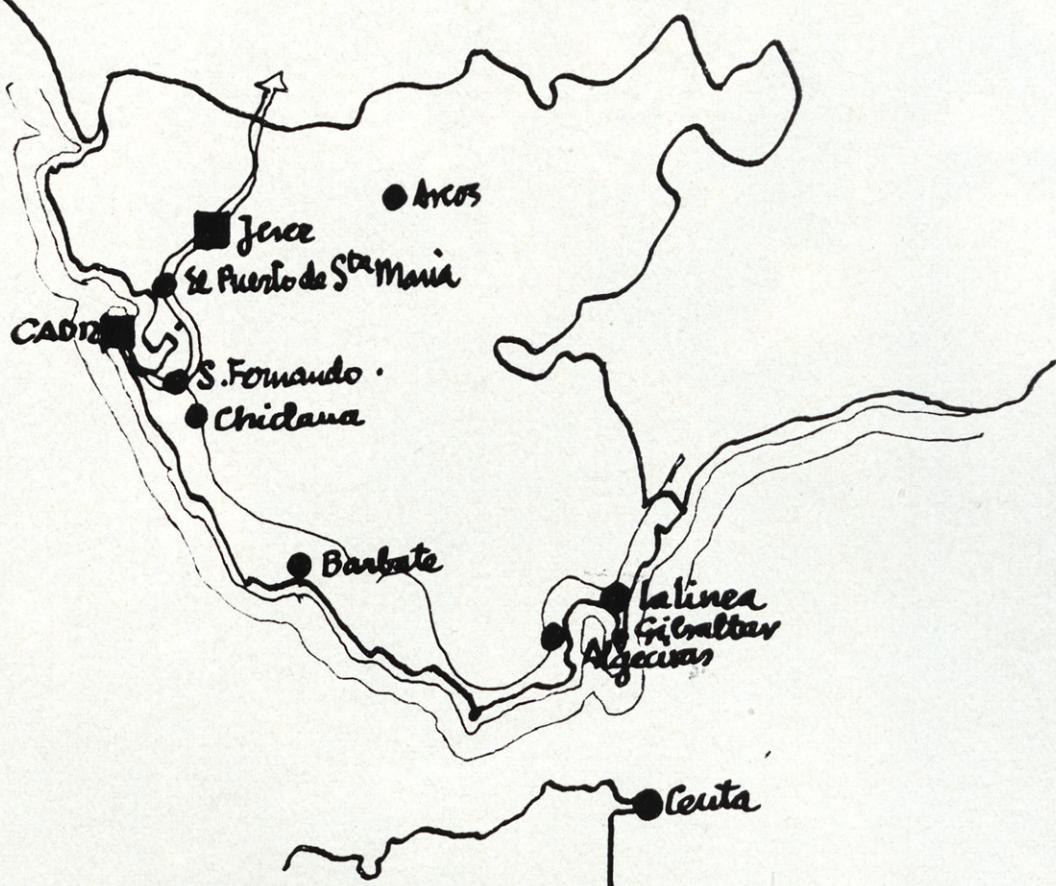
11 2^a "

	1965	1960
2. SEVILLA	540.538	442.300
ECIJA	50.495	49.762
10. UTRERA	40.848	41.126
MORON	36.343	35.248
ALCALA	32.802	31.004
DOS HERMANAS	31.452	27.696
CARMONA	26.093	28.216
LORA	22.157	20.914
OSUNA	21.413	20.775
LEBRUJA	20.570	20.937
CABEZAS	20.020	8.463
MARCHENA	20.006	20.600

POBLACION TOTAL EN 1960. 1.234.435
 AUMENTO, 110.390 Habitantes.

Nota: En la página 33, fotoplano de Sevilla.





SUPERFICIE — 7.385 Km²
 POBLACION. — 858.725 habitantes
 DENSIDAD — 118 hab./Km²

1965 1960

CIUDADES 1^a DIVISION — 5

11 2^a "

JEREZ	— 142.336 — 130.900
CÁDIZ	— 129.728 — 117.871
ALGECIRAS	— 72.226 — 66.317
S. FERNANDO	— 51.063 — 52.389
LA LÍNEA	— 55.709 — 59.456
SANLUCAR	— 41.680 — 40.335
EL PUERTO	— 37.484 — 35.505
ARCOS	— 25.070 — 24.197
CHICLANA	— 24.049 — 21.524
BARBATE	— 20.184 — 18.411

POBLACION TOTAL EN 1960, 818.847

AUMENTO . 39.878
habitantes.

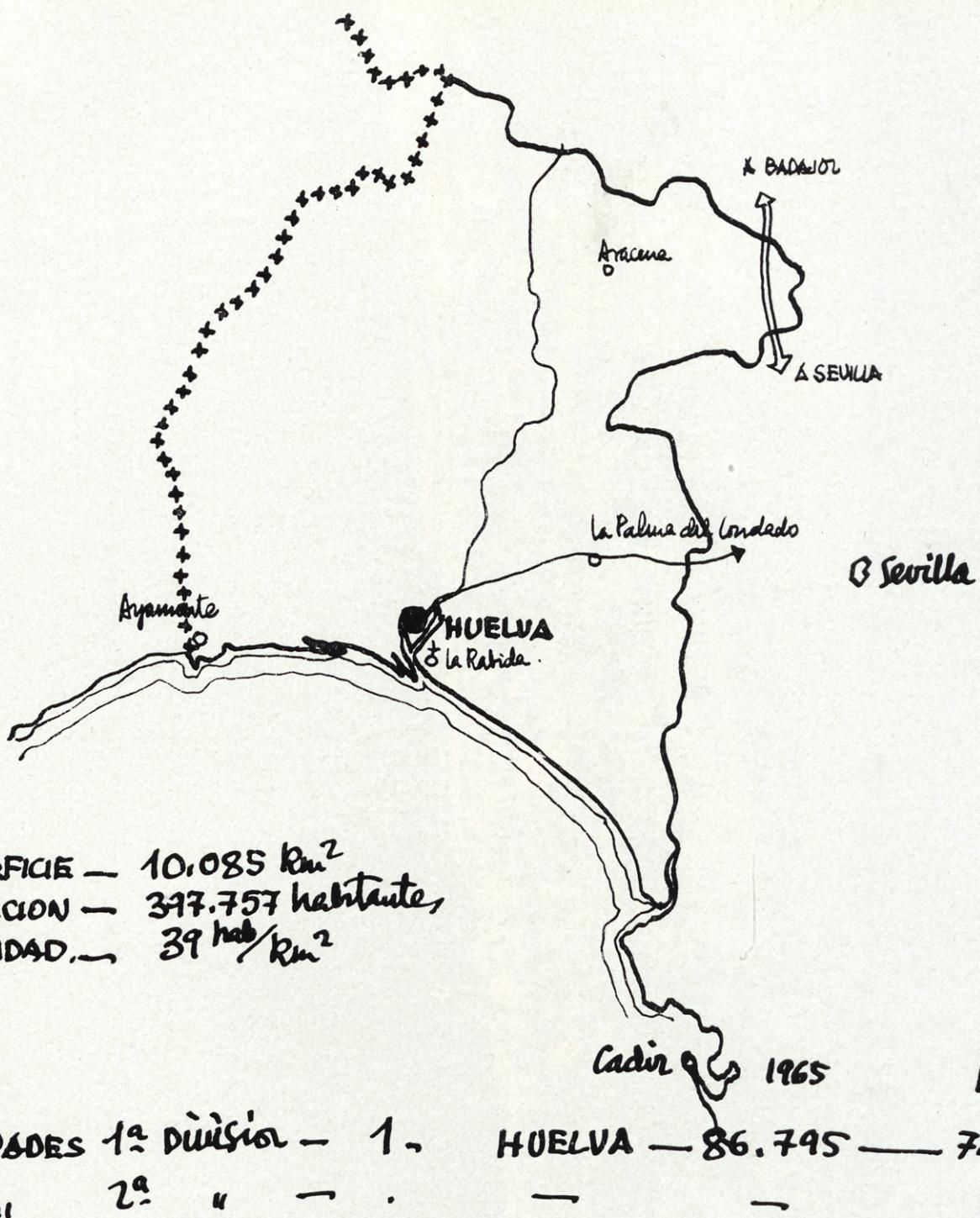
6	SANLUCAR	— 41.680 — 40.335
	EL PUERTO	— 37.484 — 35.505
	ARCOS	— 25.070 — 24.197
	CHICLANA	— 24.049 — 21.524
	BARBATE	— 20.184 — 18.411

CÁDIZ

- Provincia de fuerte población absoluta y de fuerte densidad.
- En los cinco años últimos aumentó su población en 39.878 habitantes, lo que supone un aumento del 10 por 100 decimal.

- Aumentan Jerez, Cádiz, Algeciras, San Fernando y el Puerto de Santa María.
- Se mantiene el resto.
- Provincia equilibrada y con posibilidades de mejora.





HUELVA

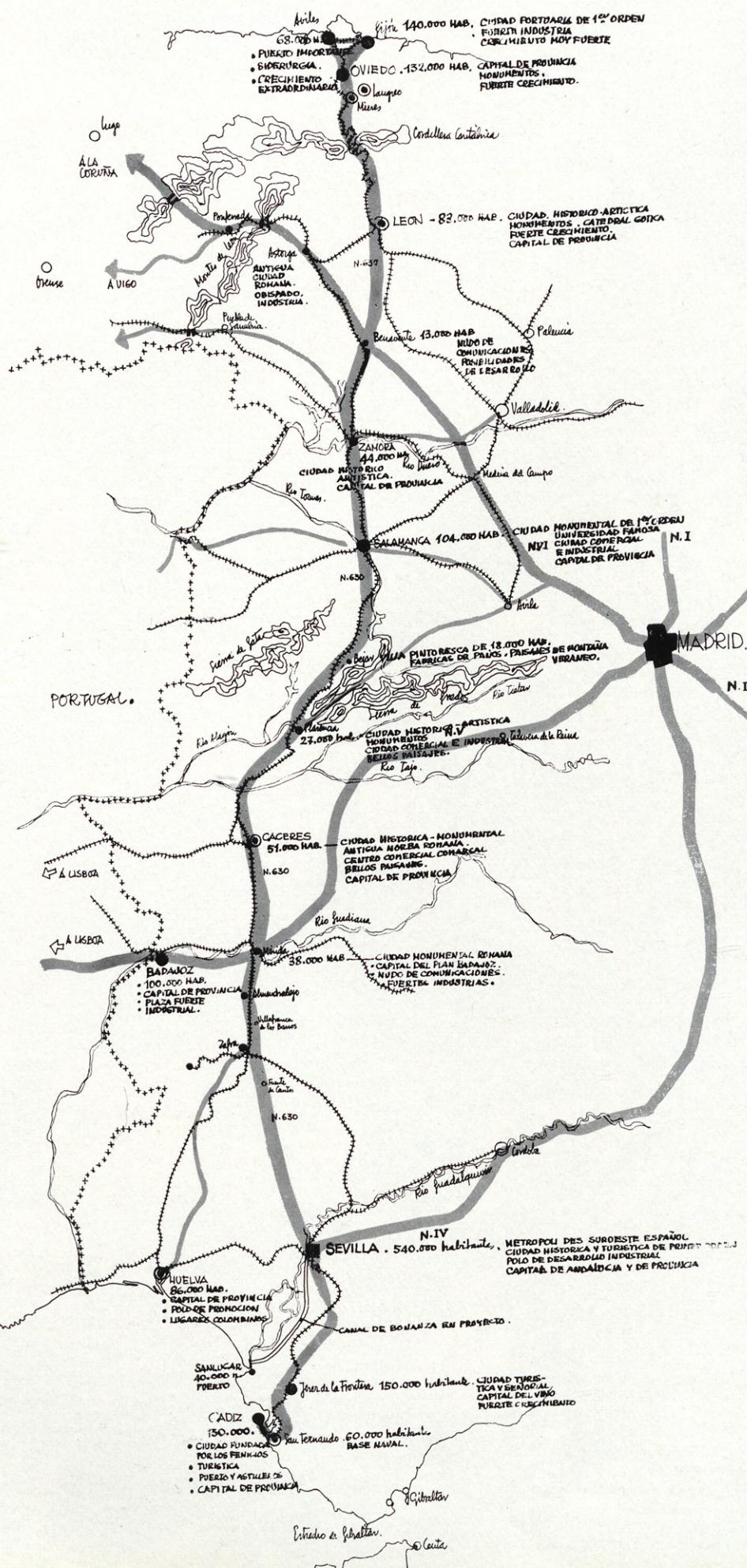
- Provincia de escasa población y poca densidad.
- En los cinco años últimos disminuyó solamente en 2.177 habitantes.

- Crece muy intensamente Huelva, polo de promoción que aumenta 12.000 habitantes.
- Provincia equilibrada y con posibilidades.



LA VÍA DE LA PLATA en su estado actual.

RESUMEN FINAL



ASPECTO DEMOGRAFICO

Las provincias de León, Zamora, Salamanca, Cáceres y Badajoz decrecen a un ritmo decenal del 8,24, 13,20 y 22 por 100, siendo calculados estos porcentajes sobre el período 1960-1965.

Este fenómeno es gravísimo y de no poner remedio a esta delicada situación en veinticinco o treinta años estas cinco provincias españolas desaparecerán del mapa de España.

La provincia de Huelva decrece lentamente, y la de Oviedo aumenta de población al 4 por 100 decenal.

Las de Sevilla y Cádiz crecen al 16 y 10 por 100, respectivamente. Sin embargo, el crecimiento de Sevilla, en su totalidad, se concentra en la capital.

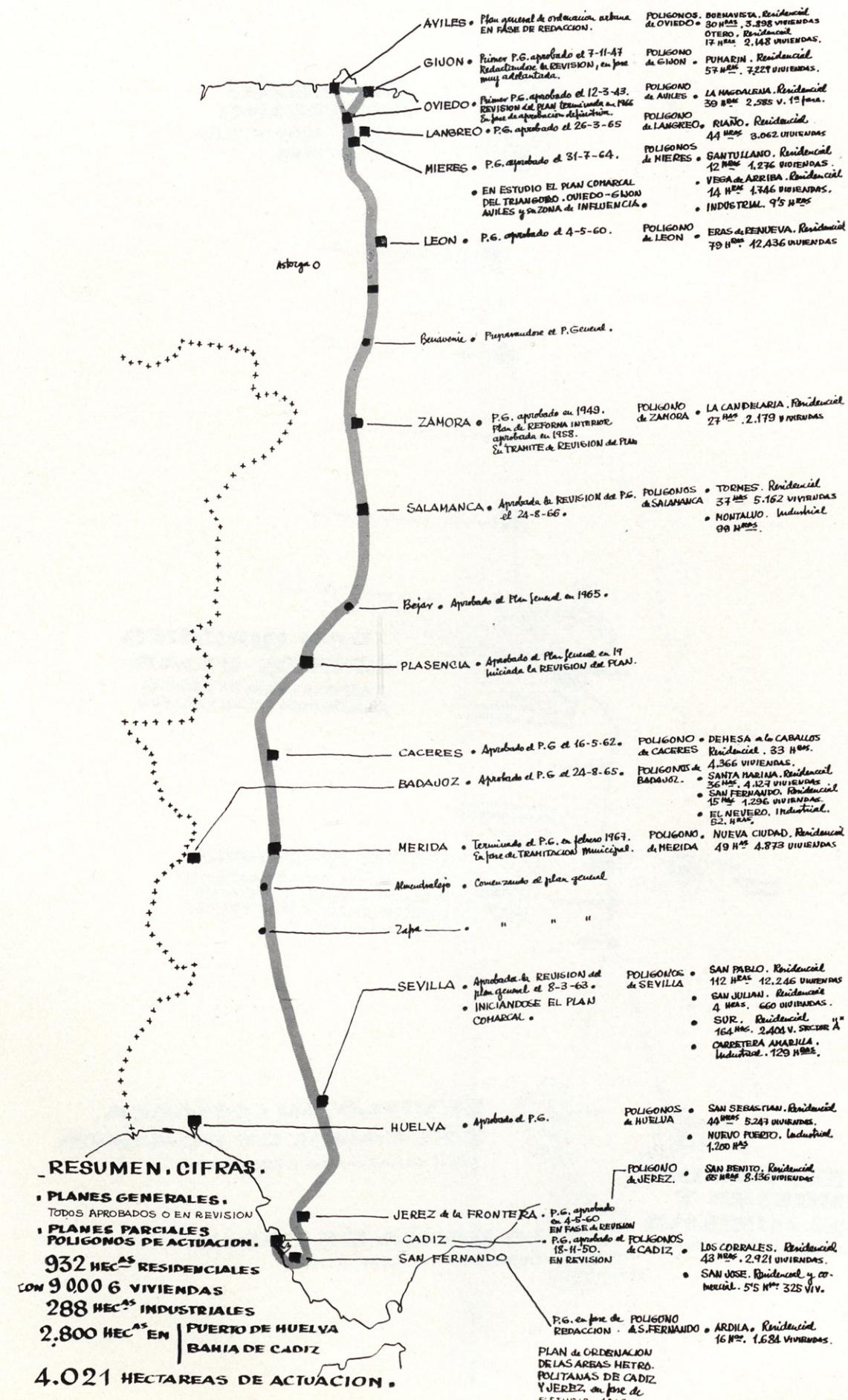
En resumen, la mayor parte del Oeste español emigra a un ritmo realmente inquietante.

PLANEAMIENTO URBANISTICO •

PLANES GENERALES DE ORDENACION COMARCALES Y MUNICIPALES.

POLIGONOS DE ACTUACION DE LA GERENCIA DE URBANIZACION.

SITUACION DEL PLANEAMIENTO EN FEBRERO DE 1967.



NIVELES ECONOMICOS

El nivel económico de las provincias de Oviedo, Sevilla y Cádiz puede considerarse como aceptable comparándolo con el nivel medio nacional. Las seis provincias restantes son deficitarias y necesitan con la mayor urgencia una planificación socio-económica que permita en unas etapas no dilatadas la revitalización de estos territorios.

VALORES HISTORICOS, ARTISTICOS Y TURISTICOS

La totalidad del Oeste de España tiene un valor histórico y monumental de primer orden. Sus ciudades contienen unas riquezas de especialísima importancia.

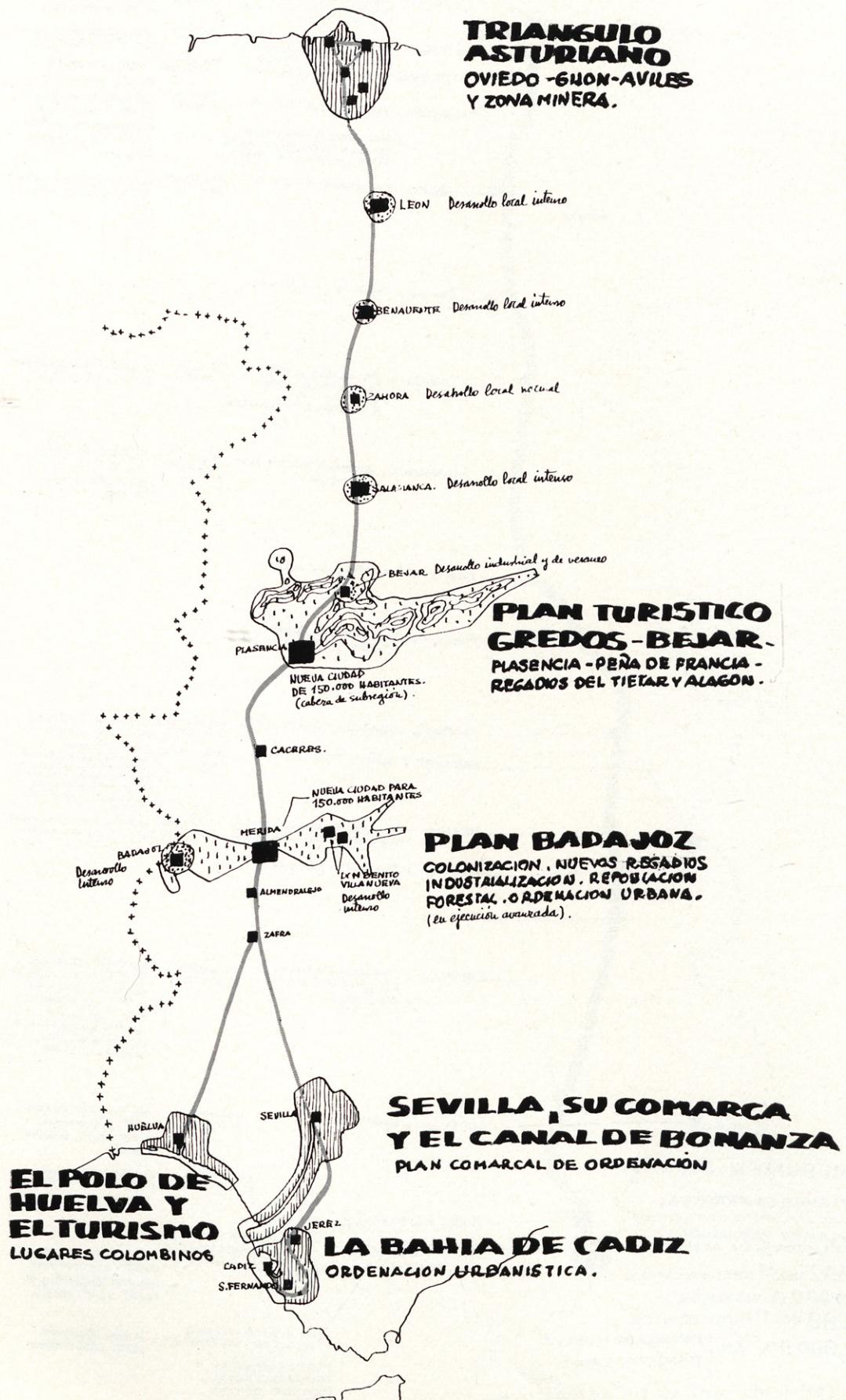
Las posibilidades de un desarrollo turístico de estas dilatadas tierras, para acoger un turismo permanente y de gran nivel, son seguras e infinitas.

La belleza de sus zonas de montaña, tanto en Asturias y León como en el imponente macizo de Gredos y sierras de Béjar y de la Peña de Francia, justificarían un desarrollo turístico y deportivo en las vertientes de pesca y de caza realmente excepcionales.

Los itinerarios de los castillos y de los descubridores y conquistadores deben acelerar su puesta a punto.

AREAS DE DESARROLLO PREFERENTE SOBRE LA VIA DE LA PLATA, N.630.

Eje Norte-Sur del Oeste de España.



LAS GRANDES ACTUACIONES

Como tareas de especial importancia señalamos las siguientes:

- 1.^a La ordenación comarcal y urbana del triángulo asturiano con el estudio de carácter urgente del problema minero.
- 2.^a Los desarrollos locales de las ciudades y zonas de influencia de León, Benavente, Zamora, Salamanca y Cáceres y la puesta en marcha de un plan de realizaciones previamente programadas.
- 3.^a El planeamiento integral del macizo de Gredos, con un estudio especial de su ordenación turística y con un planeamiento urbanístico de carácter especial para el desarrollo de la ciudad de Plasencia.
- 4.^a La impulsión y terminación del Plan Badajoz.
- 5.^a La formulación de un ambicioso plan para el desarrollo regional de Sevilla, estudiado en conexión con la bahía de Cádiz.
- 6.^a El estudio de ordenación del polo de promoción de Huelva, en paralelo con la ordenación urbanística de su comarca y con el planeamiento de los lugares colombinos y los de carácter turístico de sus costas.

Estimamos muy necesarias estas grandes actuaciones que pueden determinarse como consecuencia de una planificación de conjunto.

Si teniendo en cuenta lo que en líneas muy generales hemos indicado en este trabajo, se pasa del terreno de las hipótesis al de las realidades, podría revitalizarse el Oeste de España.

Los organismos competentes tienen la palabra.