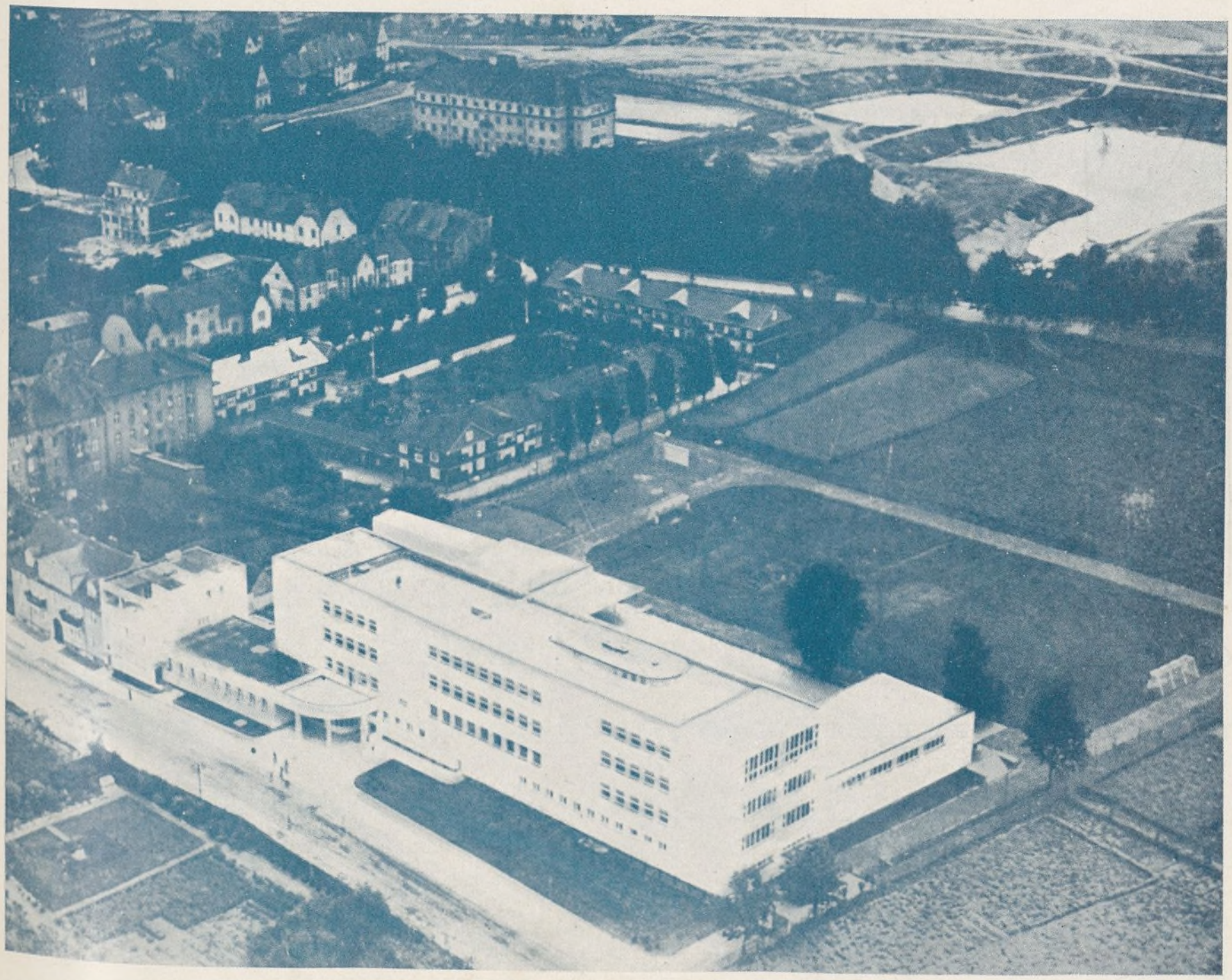
1—6

HEMEROTECA MUNICIPAL
ENTRADA
13 MAY. 1935
MADRID

TIEMPOS NUEVOS



REVISTA QUINCENAL ILUSTRADA

Número 26

TIEMPOS NUEVOS

REVISTA QUINCENAL ILUSTRADA

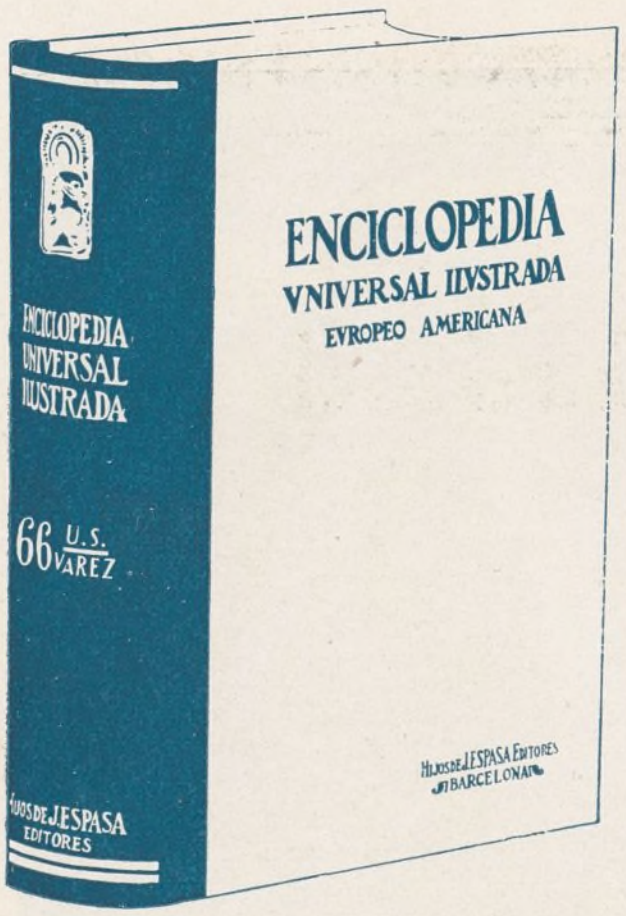
Director: ANDRÉS SABORIT
Subdirector: MANUEL MUIÑO
Administrador: MARIANO ROJO

ECONOMÍA COLECTIVA
MUNICIPIO Y PROVINCIA
LEGISLACIÓN SOCIAL
PROBLEMAS AGRARIOS
TRANSPORTES
LA ESCUELA Y EL NIÑO
ARTE Y TURISMO
SEGUROS Y COOPERACIÓN

Precios de suscripción:

Año . . . . . 24 pesetas.
Semestre. . . . . 14 —
Trimestre. . . . 7,50 —
Número suelto, 1,50 ptas.

Gonzalo de Córdoba, 14, 1.º izq. - Teléfono 46661 MADRID



El hombre de negocios

necesita como instrumento de trabajo una obra que resuelva rápidamente sus dudas, que le informe de todo lo que desee saber sobre conocimientos generales de Arte, Ciencia, Industria, Comercio, Geografía, Historia, Derecho, etcétera, etc.

Una enciclopedia cualquiera no le puede satisfacer sus deseos de una manera completa. En general, los artículos son demasiado escuetos e incompletos, faltan muchos temas, y no tienen bastantes ilustraciones para hacer ver gráficamente los temas estudiados. Sólo hay una obra en el mundo que le puede satisfacer por completo.

La **ENCICLOPEDIA ESPASA**

es la obra cumbre de su género

155 millones de palabras, 3 millones de voces, 150 mil ilustraciones en negro y en color. Es decir, triple que la enciclopedia similar más conocida.

Y EL ADQUIRIR LA ENCICLOPEDIA MEJOR DE NUESTRA EPOCA ESTA AL ALCANCE DE TODOS

Pida folletos ilustrados y condiciones de adquisición en su librería o en

ESPASA-CALPE, S. A.

CASA DEL LIBRO: Avenida Pi y Margall, 7 *Ríos Rosas, 24. Apartado 547. MADRID*

LA EXPOSICION DE MUEBLES NUEVOS **M. MALDONADO,** CONSTRUCTOR

VARIEDAD — *SOLIDEZ*

Inmenso surtido en camas de hierro y bronce - Mobiliario para oficinas - Material escolar

DESPACHOS - COMEDORES - DORMITORIOS - TAPICERIA MODERNA (gran confort)

PRECIOS DE VERDADERA ECONOMIA

Talleres: CONDE-DUQUE, 48
Teléfono 42096

— MADRID —

Despacho: LEGANITOS, 4
Teléfono 15294

Año II — Madrid, 10 de mayo de 1935 — Núm. 26

SE PUBLICA LOS DÍAS 10 Y 25 DE CADA MES

TIEMPOS NUEVOS

Director:
ANDRÉS SABORIT COLOMER

Redacción: GONZALO DE CÓRDOBA, 14 - Teléfono 46661

Problemas de Madrid

La reforma interior
La extensión

Al escribir un artículo sobre la reforma interior de Madrid — otro artículo más —, hemos de empezar por hacer una aclaración que consideramos indispensable, y ésta es: que acatamos las decisiones municipales doblemente: como vecinos de la capital y como funcionarios de su Municipio. Asimismo hemos de subrayar que nuestra manera de ver los problemas de la ciudad es en absoluto personal, ya que como tales funcionarios que somos estamos de acuerdo con el Ayuntamiento.

Difícil ha de sernos, al abordar la cuestión o cuestiones sobre las que han de tratar estar líneas, escribir nada popular, puesto que, forzosamente, han de caer en el ambiente epidémico que a todos ha arrastrado, desde el político al obrero, pasando a través de tantos y tantos intereses que han llegado a crear una atmósfera falsa, que no real. A pesar de ella, gracias a vivir en esta divina España, y en su aún más divina capital, toda esta gran reforma no pasará, con su gran aparato, de «conversaciones sobre la reforma interior».

Vamos a tratar de Madrid desde el punto de vista de su urbanización, es decir, de su vida, ya que limitarnos a la reforma interior quitaría interés al artículo.

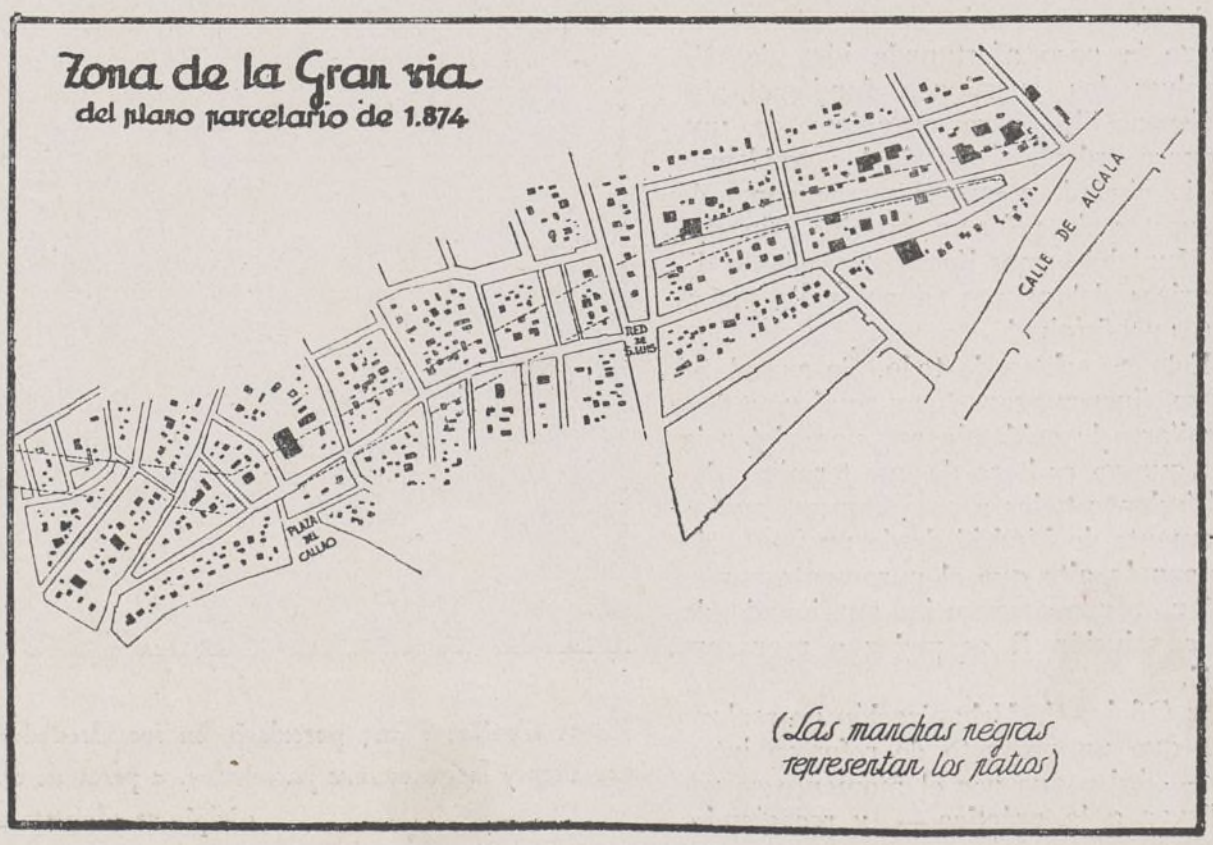
Cuando la Oficina Municipal de Urbanización (creada después del concurso internacional) realizó el Plan de Extensión de Madrid, hoy oficial, acompañó al mismo un «esquema para el estudio de su reforma interior». Esto ponía de manifiesto el carácter de secundaria que se daba a la reforma del viejo casco.

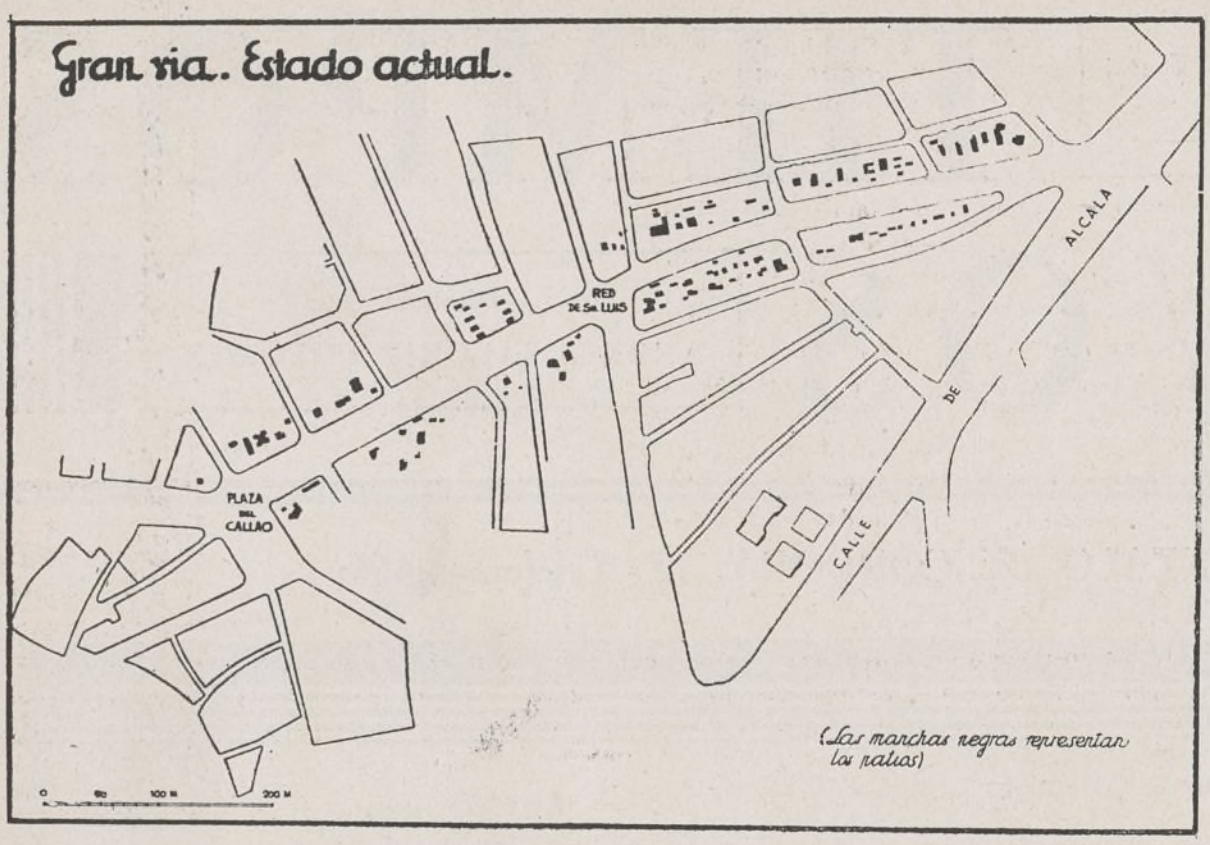
Se planteaban en la Memoria de aquel proyecto problemas de carácter general, siendo los de mayor urgencia resolver:

a) Las relaciones con los términos municipales limítrofes.

b) La política municipal del suelo.

Al extremo de calificar el primero de





cuestión previa, para poder continuar los trabajos.

Veamos ahora en qué forma el Ayuntamiento de Madrid ha intentado resolver estos problemas y el porqué de no haberlos resuelto. Hemos de hacer notar que al decir Ayuntamiento nos referimos al elemento político dirigente, que es en definitiva el que ha de resolver los problemas, y, sobre todo, esta clase de problemas.

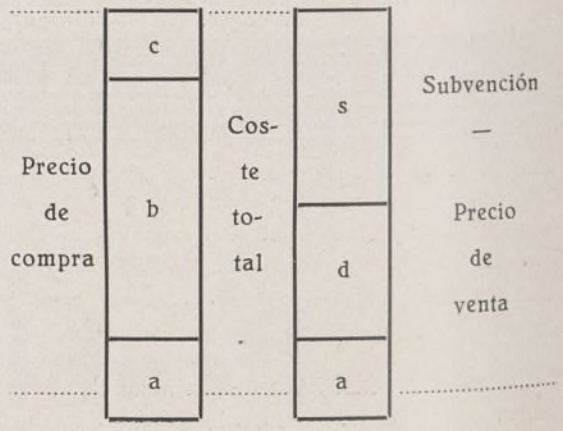
Puen bien ; el Ayuntamiento no se ha preocupado en absoluto de los mismos, reduciendo el primero — el previo a todo trabajo — a una banal cuestión política, que la mejor manera de resolver fué echarle tierra encima y no volver a ocuparse de ella.

Así las cosas, aún no se sabe cómo, surge la poco afortunada idea de, sin resolver las cuestiones fundamentales indispensables para organizar de una manera ordenada y seria los problemas de la ciudad, convocar un concurso de proyectos de reforma interior, sin dar el Municipio unas líneas generales o directrices del mismo, a pesar de tenerlas. ¡y oficiales!

Esto es origen de todo. Se cumple el plazo, llueven proyectos y empieza a desarrollarse la epidemia con una violencia tal, que ya es hora de que termine, decidiéndonos todos a preocuparnos auténticamente de Madrid desde un punto de vista más alto que el puramente personal y, por consecuencia, apasionado de si la solución B es mejor o peor que la C.

La Oficina de Urbanización no realiza más que un proyecto de reforma interior — único que por el momento se va a llevar a la práctica —, y recogiendo párrafos de la Memoria del mismo y de anteriores informes y escritos de esta Oficina, queremos demostrar: *Primero,* que toda reforma interior, salvo raras excepciones, es antieconómica, desde el punto de vista del erario municipal; *segundo,* que la reforma interior y en general muchos problemas de urbanización no pueden enfocarse como remedios del paro obrero; *tercero,* que Madrid necesita resolver, con mucha más urgencia que la reforma interior, otros problemas urbanísticos, y que de no resolverse éstos las consecuencias serán empeorar cada vez más el problema general, que hoy por hoy sólo está planteado; y *cuarto,* que, como el erario municipal tiene un límite, es necesario decidirse por unos u otros, ya que simultáneamente, hoy por hoy, no pueden acometerse ambos problemas.

Para demostrar la primera afirmación copio el gráfico de Otto Schilling y su explicación de la Memoria del proyecto San Francisco-Puerta de Toledo:



Supongamos que *a* es el precio de los terrenos antes de la reforma; *b,* el de las edificaciones a expropiar; *c,* las pérdidas de terreno para mejorar los espa-

Buena técnica: Plano parcelario en los alrededores de Berlín. Obsérvense todas las calles trazadas y las manzanas parceladas, a pesar de no existir aún construcción alguna. El Municipio se adelanta al crecimiento.

cios públicos no edificados; *d*, el incremento del precio del terreno después de urbanizado, y *s*, la subvención o cantidad que la Administración pública sacrifica para no elevar excesivamente el sumando *d*.

La mayor parte de los Ayuntamientos hacen subir el *d* a costa del éxito de la política de la vivienda, teniendo que autorizar construcciones que compensen ese incremento del valor del solar, para lo que es preciso autorizar la densidad excesiva y todas las desventajas de las antiguas.

En cambio, el saneamiento, o mejora higiénica, sería todo a beneficio de la comunidad cuando *d* fuera igual a cero.

Lo ocurrido en Madrid con la Gran Vía es una lección que conviene aprovechar. En esta reforma el saneamiento se ha conseguido en la amplitud de la vía principal; pero en las secundarias y, sobre todo, las condiciones de la vivienda en ellas, con su aprovechamiento usurario del solar y sus pequeños patios interiores, han hecho estéril la mejora en el aspecto higiénico.

Los datos gráficos que figuran en las páginas 1 y 2 son bien elocuentes.

Claro es que para conseguir el verdadero saneamiento precisa reducir el sumando *d* de Otto Schilling, a fin de poder exigir una menor utilización del solar; o sea: que una reforma, socialmente concebida, necesita subvención o sacrificio por parte de la Municipalidad, en vez de ser una fuente de negocios, que sólo pueden hacerse, en la mayoría de los casos, a costa de la salud pública.

Otra cuestión esencial, al estudiar una reforma interior, es la del nuevo alojamiento de los habitantes a quienes se expulsa de la zona reformada. Este éxodo se verifica no sólo por la desaparición de las antiguas viviendas, sino porque los alquileres de las nuevas no pueden hacerse accesibles a los antiguos moradores, de no suplir la Administración pública todo el coste de la reforma.

Por esta razón es una ligereza preconizar reformas interiores sin presentar simultáneamente, o, mejor aún, previamente, soluciones descentralizadoras o de extensión que proporcionen en sitios bien elegidos posibilidades de alojamiento a la población expulsada, teniendo en cuenta la posible proximidad, compatible con la baratura y buenas condiciones higiénicas de las nuevas viviendas.

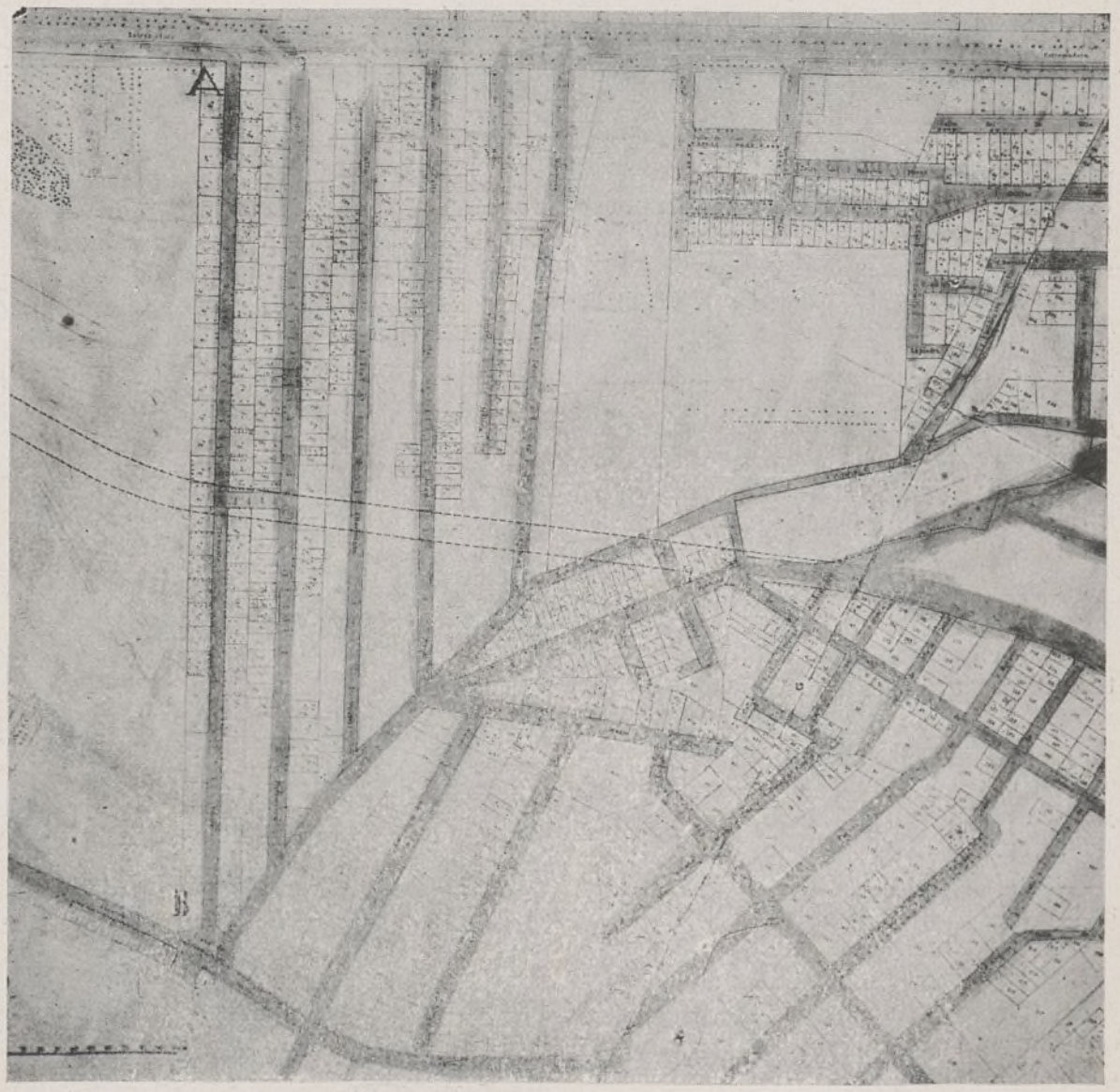
Para remediar esto, la complejísima ley inglesa sobre *Housing* obliga a realojar un cierto número de los habitantes de la zona saneada antes de hacerse el proyecto de saneamiento, en la misma, después de hecho.

Puede argumentarse que los beneficios que se obtienen por la reforma son de otra índole: mejora del tráfico, mejora del estado higiénico de la zona, etc.; pero hemos de decir, en cuanto a lo primero, que la circulación en Madrid, si estuviese más organizada (ordenación del tráfico de peatones, más velocidad en los vehículos; ya se ha hecho mucho en este sentido), podría ser una de las más rápidas entre las grandes capitales del mundo; y refiriéndonos a lo segundo, que el grado de insalubridad y carencia total de higiene de la vivienda en la extensión de la ciudad es infinitamente peor que los peores del interior, hasta el extremo de que el mayor grado de mortalidad de Madrid se da en el área comprendida entre el Puente de Toledo, paseos alto y bajo de San Isidro y pradera de San Isidro. (Véanse fotos.)

Para demostrar nuestra segunda afirmación vamos a copiar solamente los datos del presupuesto del proyecto San Francisco-Puerta de Toledo y deducir de él el capital invertido en mano de obra:

	Pesetas.
Presupuesto general.....	16.500.000
Expropiaciones y derribos.....	15.000.000
Pavimentación y servicios.....	1.500.000
Cifra aproximada del capítulo «Expropiaciones y derribos» a emplear en mano de obra.	3.200.000

Supongamos que todo el capítulo «Pavimentación y servicios», que asciende a 1.500.000 pesetas, se invierte en mano de obra, ya que es necesario adquirir material que lleve consigo una mano de obra. La cifra total de mano de obra sería, según esto, 4.700.000 pesetas, o sea el 28,48 por 100 de la cifra total a



Falta total de dirección y de control: Area de la extensión de Madrid. Obsérvense las calles trazadas por los propietarios de terreno (encaminadas a poner en valor sus terrenos), sin coordinación alguna unos con otros. La calle AB tiene medio kilómetro, ocho metros de anchura, el 12 por 100 de pendiente y ninguna transversal. Es, ¡cómo no!, una colonia de casas baratas. Obsérvese también la línea de puntos, nueva vía del Plan general de Extensión, cuya construcción exige la destrucción de buen número de viviendas existentes. ¡Esto es lo que vamos a urbanizar!

Fotografía parcial del plano presentado.

invertir. Analicemos ahora un presupuesto de la extensión :

Prolongación de la calle de O'Donnell.

	Pesetas.
Presupuesto general.....	4.300.000
Expropiaciones y derribos.....	2.600.000
Pavimentación y servicios.....	1.700.000
Cifra aproximada del capítulo «Expropiaciones y derribos» a emplear en mano de obra.	100.000

Total cifra de mano de obra, pesetas 1.800.000, ó sea el 41,86 por 100 del capital invertido. Inicia el Municipio con la venta posterior del terreno — con ganancia o pérdida, según los casos — la política municipal del suelo, hasta ahora sin tocar.

Los problemas de carácter general a resolver—ya fueron citados antes—son de dos clases :

1.º Previos a toda realización ; y

2.º De solución de las dificultades que han de presentarse en la realización de los trabajos.

Bajo el primer epígrafe, solamente uno vamos a enunciar.

Relación con los términos municipales limítrofes

Este epígrafe lleva consigo la creación de un organismo supermunicipal, que estudiaría el problema y, como consecuencia, redactaría una propuesta de ley de urbanización ; pero queremos dejar la palabra al inspector de los Servicios Técnicos, Sr. Lorite, que en su informe sobre el Plan de Extensión dice, en la página 16 :

La resolución del problema general de la extensión de Madrid requiere, como base indispensable, la promulgación de una ley especial de extensión del gran Madrid y la de un organismo supermunicipal, que pudiera denominarse Consejo Superior de Extensión de Madrid, con carácter de autoridad suprema en las cuestiones que la ley señala.

La ley de Extensión que se promulgue para Madrid ha de conferir facultades especiales en materia de urbanización y servicios intermunicipales en los aspectos técnicoadministrativo, económico y social.

Ha de contener, sobre todo, preceptos especiales, sin perjuicio y además de los establecidos en la legislación vigente, tocante a:

1.º Expropiación forzosa ampliada a la superficie precisa en cada caso para dar el verdadero valor a una vía pública, ordinaria o férrea, o a zonas completas.

2.º Reserva de terrenos, por un plazo prudencial, que en los planes de extensión se destinen a usos públicos, tales como parques, campos de juego, edificios escolares y públicos, casas baratas, etc.

Normas para fijar con el propietario en estos casos el precio de opción del terreno.

3.º Igual extensión de facultades en los casos de construcción de importantes edificios públicos o grandes parques.

4.º Posibilidad de aplicar también aquéllas para la transformación de barriadas insalubres o superpobladas, fijando en este caso el límite de densidad bruta consentida.

5.º Normas a fijar para la concesión de licencias en zonas no inmediatamente urbanizables.

6.º Aplicación en la ley del principio de la división en zonas de diversos usos y ordenación de las mismas.

Chozas del mismo barrio: Obsérvese la altura de las mismas y su aspecto.

7.º Definición especial, en la zona de influencia del gran Madrid, de las zonas urbanas, agrícola e intermedia de transición, y redacción de sus ordenanzas.

8.º Normas sobre parcelación y reparcelación.

9.º Creación del Consejo Superior de Extensión de Madrid, señalando su composición y facultades y asignándole recursos económicos.

10. Protección de los lugares históricos o bellezas artísticas o naturales de la comarca, incluídos los ejemplares arbóreos notables, aunque sean de propiedad privada.

11. Las demás previsiones generales que un detenido estudio de la cuestión sugiera al legislador.

El Consejo Superior de Extensión de Madrid se constituirá por:

1.º La Alcaldía presidencia del Ayuntamiento de Madrid.

Delegación del Gobierno: Obras públicas, Trabajo, Hacienda, Gobernación, Instrucción pública y Guerra.

Representaciones proporcionales de los Municipios afectados.

Representación de la Diputación provincial.

Representación de usuarios: Cámaras de Comercio e Industria, de la Propiedad urbana, Asociación de Inquilinos, Asociaciones obreras, transporte, turismo, deportes y Banca.

Representación técnica: Técnicos municipales, Instituto de Ingenieros civiles, Colegio de Arquitectos, Colegio de Abogados, Colegio Médico y financieros.

2.º El plan comarcal, dictaminado por el Ayuntamiento de Madrid y por el pleno del Consejo Superior de Extensión de la capital, se someterá a la aprobación del Gobierno.

3.º Ha de comprender la red viaria principal de caminos ordinarios o de hierro, transportes en común, parques comarcales, división en zonas urbanas, agrícolas y de transición, y servicios generales que hayan de desenvolverse en lo futuro.

Fotografía de un patio: Una puerta y dos ventanas le corresponden a una familia, teniendo para todas un solo W. C.

Otra fotografía del mismo patio.

Corresponderá también al Consejo Superior de Extensión:

1.º Llevar a cabo las gestiones que la ley señala con el Estado o Provincia, y las intermunicipales para la ejecución de obras y prestación de servicios generales.

2.º Redactar las propuestas de modificación de las leyes o reglamentos que se dicten en materia de extensión, y servicios generales en sus diversos aspectos; y

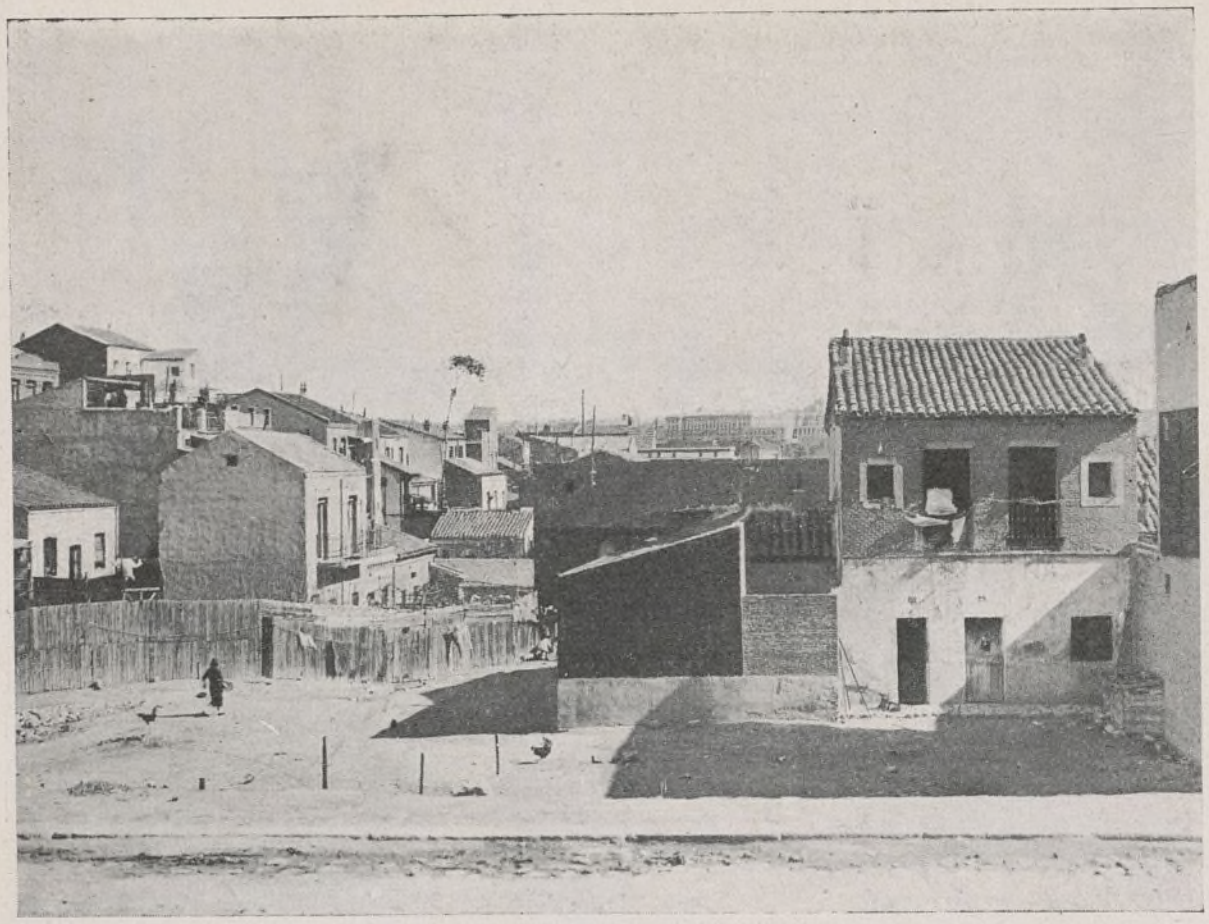
3.º La adopción o propuesta de iniciativas de todas clases que favorezcan la vida y expansión del gran Madrid.

Para cumplir sus fines, el Consejo Superior de Extensión ha de ser dotado de recursos propios, por un plazo prudencial que puede fijarse en tres años.

Como final copiamos de nuestra Memoria del Plan general de Extensión, página 92:

Punto importantísimo a resolver como cuestión previa es la clase de relación que ha de establecerse entre Madrid y los términos municipales limítrofes afectados por la extensión. Esto entra plenamente en los terrenos de la política municipal, siendo urgente adoptar la resolución que mejor convenga, pues sin ello **no podrán ultimarse** los proyectos parciales sucesivos, **ni llevarlos a la práctica** después de terminados (1).

(1) Consecuencia de esta falta de conexión es la anomalía, que ya ha sucedido, de prohibir una determinada construcción



Muestrario de toda clase de construcción: Ejemplo típico de crecimiento sin control alguno.

Al llevar a la práctica los trabajos, tres principales problemas pueden hacer difícil o imposible su realización.

a) Consecuencia de no haber adoptado el Ayuntamiento medida alguna encaminada a tener una política municipal del terreno, éste será cada día que pase de mayor precio, ya que el propio Ayuntamiento las va revalorizando, sin tomar medida alguna para evitar la inflación — inflación que ha llegado a su límite en el ensanche —, y se da el peregrino caso de que el Ayuntamiento, en vez de ir delante instalando servicios, abriendo vías y adquiriendo terrenos, va, como todo mal dirigente, detrás de lo dirigido, haciendo el juego a la especulación. El juego es éste: se empieza por crear una barriada — casi siempre de casas económicas, ¡cuánto habría que hablar de esto! — al lado del paseo de Ronda, vendiéndose el terreno a 5 y 6 pesetas el pie, y después de hechas las primeras viviendas se vende el terreno, mucho más lejos, a 8 y hasta 10 pesetas. ¿Quién tiene la culpa de esto? En su mayor parte, el Ayuntamiento. Otra consecuencia de no tener una política sobre el terreno es el mayor valor que cada día tienen las partes señaladas como espacio libre que forzosamente ha de adquirir el Municipio. A los propietarios de estos terrenos se les obliga a pagar impuestos de solares — subiendo su valor en los índices —, a pesar de no poder vender sus terrenos para construcción; el día que se haga la expropiación, no sólo no se podrá pagar el precio con dos años de anterioridad a la aprobación del proyecto, como dice la ley, sino que será necesario pagar el precio con el aumento que el propio Ayuntamiento ha hecho en el mismo.

Otra importantísima cuestión que se suscita — mejor se suscitará al llevar a la práctica las vías — es la de la REPARCELACION; sobre esto no tenemos antecedente alguno en la legislación española, y sin llegar a hacer obligatoria esta práctica por el Municipio — en la forma que se reglamente al efecto —, la aplicación de la nueva ordenanza será difícil, si no imposible, pues ésta está proyectada a base de parcelas más o menos regulares y con frentes proporcionados a sus profundidades.

El dejar todas estas cuestiones sin tocar agrava por días el gran problema que tiene planteado Madrid; quizá sea culpa de los técnicos que a la urbanización nos dedicamos, ya que una labor, y no de las de menor importancia, a realizar sería propagar y aclarar con conferencias de divulgación lo que es la urbanización, hasta conseguir desterrar el equívoco, ya lugar común, de que urbanizar es pavimentar y poner servicios en unas calles. Quizá donde estas conferencias serían más fructíferas es entre los elementos políticos, ya que éstos, por el poco tiempo que ocupan los cargos, no llegan a entrar en el fondo de los problemas, teniendo en su disfavor la contrapartida de querer todos perpetuar su memoria por algo que siempre va precedido del adjetivo «grande»: grandes reformas, grandes vías, grandes edificios públicos; todo, en general, fuera de la escala española; todo a empujones. Y los problemas, sin resolver. Estos atropellos se deben — hablamos dentro del Municipio, pero pudiera extenderse fuera del mismo — a la falta de *planes generales* dentro de normas técnicas. Evitarían éstos las interrupciones y variaciones que todo cambio político lleva consigo, e impedirían que la labor hecha o iniciada por los blancos la deshagan o interrumpan los negros, o viceversa.

Como resumen de estas líneas hemos de pronunciarnos, una vez más, por dar preferencia a la realización de la extensión de la ciudad; sus vías principales de tráfico, muchas de ellas doblados de carreteras, hoy incapaces para el tráfico; sus parques, campos de deportes en todos los sectores — que no monumentales stádiums —. Todo esto lleva consigo la solución de los problemas generales aludidos; es decir: creación del gran Madrid. ¿Reforma interior? Sí, a su tiempo, que, a nuestro juicio, no es éste, ya que las grandes sumas a invertir no rinden lo que por el momento se necesita. Entre el buen sentido y abandonemos todos esa línea de menor resistencia que es la reforma interior — ya que tenemos una viejísima ley que nos permite resolverlo todo, en apariencia —, y abandonando ese gran deseo de perpetuarnos, hagamos, entre todos, un trabajo de menos relumbrón y de más envergadura, sin embargo, que es convertir Madrid en un gran Madrid, digno de la capital de España, y del que se haya desterrado para siempre la anarquía reinante.

SANTIAGO ESTEBAN DE LA MORA

Arquitecto de la Oficina de Urbanización Municipal.

---

industrial en una zona marcada en el plano de Madrid como de vivienda, y encontrarnos instalada la industria (que, por cierto, era una fundición, es decir, una industria pesada), unos metros más allá, en término de Carabanchel.

Intervención socialista en los Ayuntamientos

Por ANDRÉS SABORIT

Aspectos de la vida rural en España

Por LUCIO MARTÍNEZ

De venta en la Administración de TIEMPOS NUEVOS

Biblioteca de Ideas y Estudios Contemporáneos

	Pesetas.
POLITICA Y ECONOMIA	
Bertrán Austin y W. Francis Lloyd: El secreto de los salarios altos	3,50
F. Cambó: La valoración de la peseta	5
Gustav Cassel: Economía social teórica	24
Max Enríquez Ureña: Los yanquis en Santo Domingo	6
Leland H. Jenks: Nuestra colonia de Cuba	6
M. A. Marsh: Los banqueros en Bolivia	6
Scott Nearing: La diplomacia del dólar	7
Cartas de Proudhon	5
Correspondencia secreta entre Bülow y Guillermo II	5
Pierre Dominique: Sí, pero Moscú	6
Domanewskaja: El Socialismo agrario en Rusia	5
Henry Ford: Hoy y mañana.	6
— Progreso	7
R. Gonnard: Historia de las doctrinas económicas	20
Juan Guixé: ¿Qué ha hecho la República?	5
Jean Jaurès: El nuevo ejército	10
Dr. L. Larsons: Un técnico al servicio de los Soviets	5
L. Laurat: La economía soviética	6
Enrique Mariné: El momento de España	4
Marx y Engels: Introducción al materialismo dialéctico y al Socialismo científico	5
W. Molotov: El segundo plan quinquenal de los Soviets y balance del primero, por **Ordshonikidse** (agotado)	3
Monzie: Manual de la nueva Rusia	6
Arturo Mori: CRÓNICA DE LAS CORTES CONSTITUYENTES DE LA SEGUNDA REPÚBLICA ESPAÑOLA:	
Tomo I. Antecedentes.—El debate político.—La totalidad del proyecto constitucional	10
Tomo II. La autonomía. El voto de la mujer. La propiedad	10
Tomo III. La religión. La familia. — La enseñanza	10
Tomo IV. El sistema parlamentario.—La justicia.—La Constitución definitiva	12
Tomo V. Los enemigos de la República. — La ley del Divorcio. — El primer presupuesto republicano	15
Título VI. El Estatuto de Cataluña. (Debate sobre la totalidad.)—El acto de un juez.—La ley de Delegaciones del trabajo	12
Tomo VII. La Reforma agraria. (Debate de la totalidad)	14
Tomo VIII. Articulado y aprobación de la Reforma agraria.—Debates.—La intentona monárquica	18
Tomo IX. El articulado del Estatuto de Cataluña. — Su aprobación definitiva	18
Tomo X. Los presupuestos generales de la República. — El pleito de la Telefónica.—El problema ferroviario.—Chispazos políticos	20
Tomo XI. El cisma republicano. — La totalidad de la ley de Congregaciones religiosas. La tragedia de Casas Viejas y sus emociones políticas	18
Tomo XII. Culmina la obstrucción y se produce la primera crisis constitucional.—El proyecto de ley del Tribunal de Garantías	20
Tomo XIII y último. La última etapa.—Disolución imprevista. — Varias leyes aprobadas.	20
M. Mouskheli: Teoría jurídica del Estado federal	10
Julio Otero y Valentín: Etiología jurídica	6
V. V. Pella: La criminalidad colectiva de los Estados y el derecho penal del porvenir	10
Plejanov: Crítica del sindicalismo	6
Pokrovski: Teoría de la revolución proletaria	3
Proudhon: Las contradicciones económicas	16
Eugenio F. de la Pumariega: Del capitalismo al Socialismo	5
Franklin D. Roosevelt: Mirando al porvenir	5
Bertrand Russell: Socialismo, anarquismo y sindicalismo	5
— Ensayos de un escéptico.	6
I. V. Stálin: Los errores de Trotski y la situación en la Rusia soviética (agotado)	5
Jaime Torrubiano Ripoll: Los concordatos de la postguerra y la constitución religiosa de los Estados.	10
L. Trotski: La literatura y la revolución	5
— La situación real de Rusia (agotado)	5
P. Urruti: Geografía comercial y política	12
— Historia del comercio mundial	15
G. Valois: Finanzas italianas.	5
Y. Yacoliev: La organización agraria en Rusia	5
A. Yugoff: Las tendencias económicas en la Rusia soviética	8
ENSAYOS DE CIENCIA HISTORICOCULTURAL	
P. Amado Inchausti: Fundamentos del Socialismo	5
— Orígenes del poder económico de la Iglesia	5
Norman Angell: Los asesinos invisibles	5
Clive Bell: Civilización	5
E. L. Bouvier: El comunismo de los insectos	6
— La vida psíquica de los insectos	6

TODAS ESTAS OBRAS PUEDEN ADQUIRIRSE A PLAZOS

De venta en librerías y en casa del editor, M. AGUILAR

Marqués de Urquijo, 43 — MADRID — Apartado 8011

SERVICIOS PUBLICOS

La explotación de los recursos naturales, puesta la vista en el interés público, significa energía abundante y barata para la industria norteamericana, reducción de impuestos y aumento de facilidades en millones de hogares urbanos y rurales — por no hablar de la preservación de nuestros recursos hidráulicos en coordinación con el control de las inundaciones —. El pueblo norteamericano tiene un interés vital en el debido manejo de esta fuerza motriz.

Aclaremos, desde el principio, que la libertad de los individuos para llevar adelante sus negocios no debe anularse mientras no esté amenazado el interés de los más. Es misión del Gobierno procurar no sólo la protección de los intereses legítimos de los menos, sino la conservación del bienestar y los derechos de los más. No hay que perder de vista estos principios, siempre que se trate de este asunto. Esto me parece a mí que es gobierno justo, no política. Estas son las condiciones básicas, esenciales, a las que debe satisfacer el Gobierno para ser útil a los ciudadanos.

Se ha hablado de la energía en un lenguaje demasiado enrevesado, en un lenguaje que sólo un abogado y un perito mercantil pueden entender, hasta el punto de que se ha hecho preciso devolverlo a la esfera de las palabras sencillas y francas que entienden millones de nuestros compatriotas.

Y esto es tanto más necesario cuanto que no solamente ha habido falta de información e información difícil de entender, sino que, como ha demostrado la Comisión Federal de Comercio, se ha desarrollado en los últimos años una campaña sutil, sistemática, deliberada y poco escrupulosa, de falsa información, de contrapropaganda y, si se me permite la palabra, de mentiras y falsedades.

La difusión de esta información ha sido comprada y pagada por ciertas grandes corporaciones de servicios públicos. Ha penetrado en las escuelas, en las columnas editoriales de los periódicos, en las actividades de los partidos políticos y en la literatura impresa de nuestras librerías.

Se ha extendido por todo el país una falsa política pública, que ha recurrido a todos los medios de difusión, desde el inocente maestro de escuela hasta otros mucho menos inocentes.

Volvamos a nuestro tema. ¿Qué es un servicio público? Retrocedamos trescientos años, hasta la época del rey Jacobo de Inglaterra. El reinado de este monarca es memorable por muchos grandes acontecimientos, y en particular por dos de ellos: al rey Jacobo le debemos una gran traducción de la Biblia y la iniciación de una gran política pública. Fué en la época en que escribía Shakespeare, y los ingleses edificaban Jamestown, cuando se alzó en Inglaterra un clamoreo público por parte de los viajeros que pretendían cruzar las corrientes de agua profundas por medio de barcas de pasaje.

Estas embarcaciones, indispensables para conectar el camino que terminaba en una orilla con el camino que arrancaba de la otra, estaban, naturalmente, limitadas a puntos determinados. Tenían, por lo tanto, la naturaleza de un monopolio.

A causa de su privilegiada posición, los empleados de estas barcas tenían ocasión de transportar todo lo que les pareciera bien, y a consecuencia del mal servicio y los elevados derechos, gran parte del tráfico se vió obligado a dar largos rodeos o a correr los peligros de intentar vadear los cursos de agua. La avaricia de algunos propietarios de estas barcas fué un asunto de dominio público durante muchos años, hasta que en la época de lord Hale, el gran Justicia Mayor, se promulgó una declaración de política pública.

En ella se afirmaba que el negocio de los barqueros era completamente distinto de todos los demás; que tenía, en realidad, un carácter público; que cobrar unas tarifas excesivas era poner obstáculos al uso público, y que la prestación de un buen servicio era una responsabilidad necesaria y pública.

«Todas las embarcaciones — decía lord Hale — han de estar sometidas a un régimen público, es decir, han de acudir a su debido tiempo, en el debido orden y cobrando únicamente derechos razonables.»

Con estas sencillas palabras presentaba lord Hale un modelo de lo que, siquiera en teoría, ha sido la definición de la ley común con respecto a la autoridad del Gobierno sobre los servicios públicos desde aquella época hasta la nuestra.

Con los progresos de la civilización, otras muchas necesidades de carácter monopolista se han agregado a la lista de servicios públicos — ferrocarriles, tranvías eléctricos, conducciones de petróleo, gas y electricidad —. Se aceptó este principio, se estableció con firmeza y se convirtió en parte básica de nuestra teoría de gobierno.

El problema inmediato era garantizar que los servicios de esta índole fueran lo más baratos y satisfactorios posible, procurando al mismo tiempo una colocación segura para los nuevos capitales.

Durante más de dos siglos se protegió al público por la acción legislativa; pero, con el desarrollo de los servicios públicos de todas clases, hubo que adoptar un método más conveniente, directo y científico: un método que conocemos con el nombre de control y regulación de los servicios públicos.

Me apresuro a decir que no tengo objeción que hacer al método del control por una Comisión de servicio público. Es el camino adecuado para que el pueblo mismo proteja sus intereses. Sin embargo, en la práctica, se ha salido, en muchos casos, de su esfera de acción, y también se ha apartado de su

oooooooooooooooooooooooo

Publicamos en el presente número un trabajo de Franklin D. Roosevelt, presidente de la República de los Estados Unidos de América, verdaderamente notable. Está tomado de un libro que con el título «Mirando al porvenir» ha editado la casa Aguilar, traducido del inglés por el Sr. López Valencia. Su lectura no defraudará a nuestro público, por lo que esperamos sea recibido con agrado.

teoría de responsabilidad. Es un hecho innegable que en nuestras modernas prácticas americanas las Comisiones de servicio público de muchos Estados no se han ajustado al elevado propósito para el que fueron creadas. En muchos casos, sus miembros han sido nombrados por las mismas Empresas de servicios públicos. Estas Empresas han influído frecuentemente los actos de estas Comisiones, con grave perjuicio del público. Además, algunas de las Comisiones, bien por deliberado intento o por simple inercia, han adoptado una teoría de sus deberes totalmente distinta del objetivo original para el que se crearon.

Por ejemplo, cuando yo fuí nombrado gobernador del Estado de Nueva York, encontré que la Comisión de Servicios públicos del Estado había adoptado la errónea e injustificada teoría de que su única misión era actuar como árbitro o juez entre el público, por una parte, y las Empresas de servicios públicos, por la otra.

En consecuencia, proclamé un principio que causó horror y sensación entre los Insulls y otros magnates de esta índole. Declaré que la Comisión de Servicios públicos no es una corporación meramente judicial, limitada a actuar de mediadora entre el usuario o el accionista que se quejan, por una parte, y la gran Empresa de servicio público, por otra. Declaré que, como agente del Parlamento, tenía autoridad delegada para actuar como agente del público; que no era un simple árbitro entre el público y las grandes Compañías, sino que había sido creada con el objeto de procurar que estas últimas hicieran dos cosas: dar buen servicio y cobrar derechos razonables. Dije que, al realizar esta función, la Comisión debía ser un agente del público por propia iniciativa o a petición del público, para que investigara los actos de las Compañías y las obligara a dar buen servicio y cobrar tarifas razonables.

Esta Comisión tiene que ser un defensor de los intereses del público, que ponga todos sus resortes técnicos y legales a contribución para hacer justicia a la vez a los consumidores y a los accionistas de las Compañías de servicios públicos. Esto significa protección positiva y activa del público contra la avaricia privada.

Y dejemos ya esta sencilla, clara y definida teoría de regulación, teoría que se quebranta con más frecuencia que se observa.

Hemos de analizar otro principio que, a pesar de estar obscurecido por

Sociedad A. Cooperativa **Alfa**

Primera manufactura española de MAQUINAS DE COSER

Pedid un catálogo gratis a
Máquinas de coser ALFA

EIBAR *(Guipúzcoa)*

muchas Compañías de servicios públicos y, siento tener que decirlo, también por muchos de nuestros Tribunales, es, sin embargo, claro y sencillo en su raíz. En tiempos del rey Jacobo, el control del gobierno obligaba a los barqueros a prestar un buen servicio a cambio de una apreciable remuneración de su trabajo y de la prestación de sus barcas. Pero hoy día las grandes Compañías han encontrado medios de obtener provechos inmoderados y exorbitantes, capitalizando con exceso su maquinaria, llegando, en muchos casos, a decuplicar las sumas gastadas en ella.

No hace falta una complicada presentación de números para probar la condición de la supercapitalización. Me limitaré a refrescar unos hechos relacionados con ella. El senador Norris, en un discurso pronunciado en el Senado el año pasado, utilizando datos de la Comisión Federal de Comercio, habló de la supercapitalización de muchas grandes Compañías, y resumió la discusión cifrando, en números redondos, en quinientos veinte millones de dólares la cantidad que se sabía que habían supercapitalizado estas corporaciones.

Quiere esto decir que al pueblo de los Estados Unidos se le requirió para que diera su dinero a cambio de unos papeles mojados. Quiere decir que alguien estaba obteniendo beneficios de la capitalización, a la que no había aportado capital sustancial. Quiere decir que el pueblo tenía que pagar estos injustos beneficios por medio de la elevación de tarifas.

Como decía el senador Norris: «Comprendan ustedes lo que esto significa. Con la investigación, sólo parcialmente terminada, la Comisión Federal de Comercio ha descubierto *write-ups* (acciones emitidas sin aumento del capital para representarlas)..., por las cuales tendrá el pueblo que pagar un rendimiento durante siempre... A menos que se introduzca un cambio radical, habrá que pagar indefinidamente por estas acciones.

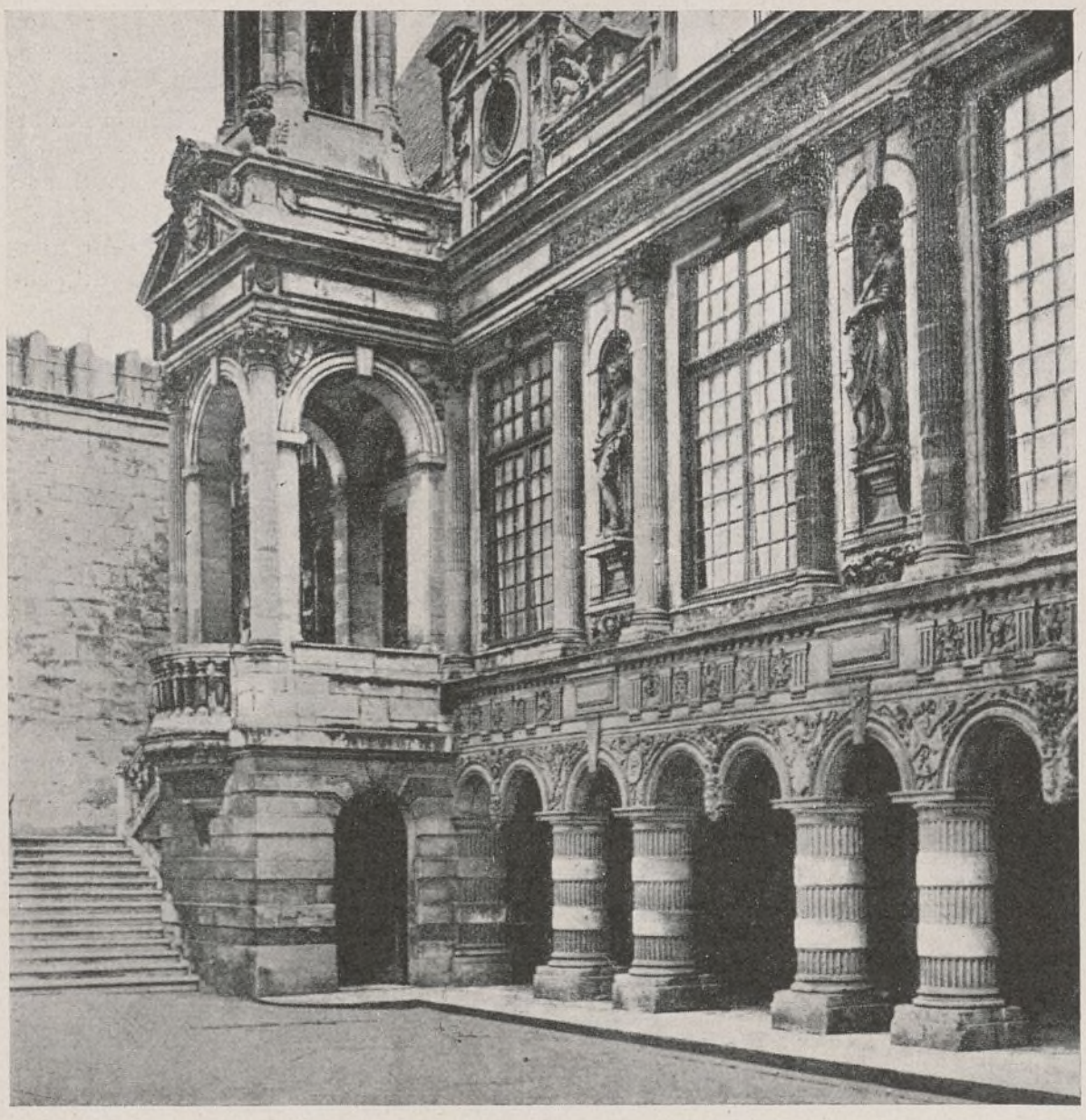
Consideremos por un momento la enorme importancia de los servicios públicos norteamericanos en nuestra vida económica — y no voy a incluir ahora entre ellos a los ferrocarriles y otras Empresas de transporte —. Pues bien: en 1931 las Compañías de servicios públicos recaudaron más de cuatro billones de dólares de los abonados a la electricidad, gas, telégrafo y teléfono. Esto significa un término medio de cientro treinta y tres dólares por cada familia en los Estados Unidos.

Según los datos de las industrias mismas, el público norteamericano tenía invertidos cerca de veintitrés billones de dólares en valores públicos, excluyendo también los ferroviarios. De esta cantidad, cerca de ocho billones estaban invertidos en valores de las Compañías eléctricas durante los cinco años que precedieron al derrumbamiento de la Bolsa en 1929.

Comparad esta cifra con los once billones invertidos en ferrocarriles, los nueve billones invertidos en hipotecas rurales y con la deuda nacional de los mismos Estados Unidos, que era ligeramente inferior a estas inversiones en valores públicos. Comprenderéis que «el niño hercúleo» de los Estados Unidos necesita unos cuidados especiales bajo la solícita mirada de su padre, el pueblo.

Pero estos números no expresan la importancia humana de la energía eléctrica en nuestra actual orden social. La electricidad ya no es un lujo: es una necesidad definida. Alumbra nuestros hogares, nuestros sitios de trabajo, nuestras calles; hace girar las ruedas de nuestros vehículos y de nuestras fábricas.

Puede redimir de las faenas penosas y agotadoras al ama de casa, y quitar un peso agobiante de los hombros al labrador. Todavía no lo ha hecho. Vamos retrasados en el uso de la electricidad en nuestros hogares y en nuestras granjas. En Canadá, en el hogar familiar, se consume, por término me-



La Rochelle (Francia): Atrio del Ayuntamiento.

dio, doble cantidad de energía eléctrica que en los Estados Unidos. ¿Qué es lo que nos impide aprovechar este gran medio económico y humano?

No es porque carezcamos de fuerza hidráulica, ni por falta de carbón o petróleo. No podemos sacar provecho de nuestras propias posibilidades, porque muchos intereses egoístas que controlan las industrias eléctricas no han tenido la perspicacia necesaria para establecer tarifas lo bastante económicas para difundir por todas partes el uso de la energía eléctrica. El precio que se paga por el servicio público es el factor decisivo del uso que se hace de él.

La reducción de tarifas para el consumo doméstico tendría como consecuencia muchas más aplicaciones eléctricas que las que se explotan hoy.

Por falta de vigilancia sobre los capitales de los Estados y la nación, hemos permitido a muchas grandes Compañías soslayar la ley común, capitalizarse sin consideración a las inversiones efectivas, acumular piramidalmente capitales por medio de la constitución de los grupos *holding* sin el freno de la ley, vender billones de dólares en valores que el público, engañado, creía revisados por el Gobierno mismo.

La quiebra de la poderosa Insull Empire nos ha dado un magnífico ejemplo de esta verdad. La gran «monstruosidad Insull», constituída por un grupo de *holding companies,* que controlaban a centenares de Compañías operantes, había distribuído valores entre centenares de miles de inversores, recaudando el dinero público en una cantidad que excedía del billón y medio de dólares. La organización Insull creció hasta alcanzar una posición en la que llegó a ser un factor importantísimo en la vida de millones de personas. El nombre producía un efecto mágico. El público accionista no sabía entonces, como sabe ahora, que los métodos empleados para crear estos grupos *holding* eran completamente contrarios a toda política pública sana. Ignoraba que se hacían asientos imaginarios de acciones que aparecían arbitrariamente puestas al día, inflaciones de capital nominal que se expresaba en cifras astronómicas; ignoraba que se pagaban precios excesivos por la maquinaria adquirida; ignoraba que se habían capitalizado los gastos de financiación; ignoraba que los pagos de dividendos se hacían a costa del capital; ignoraba que se estaba exprimiendo a algunas Compañías para inyectar vida a los eslabones más débiles de la gigantesca cadena; ignoraba que continuamente se estaban haciendo préstamos, que se verificaba un constante intercambio de existencias en caja, obligaciones y capital entre las partes que componían el todo; ignoraba, por último, que todas estas maniobras exigían por parte de las Empresas recargos terroríficos en las tarifas de los servicios.

El derrumbamiento de la Insull nos ha abierto los ojos. Nos ha demostrado que el desarrollo de estas monstruosidades financieras era lo más indicado para llegar a la ruina definitiva; que se había incurrido en prácticas que recordaban los tiempos de la rebatiña ferroviaria; que la precaria acción del Gobierno no había llegado a estas maniobras.

Como siempre, el público pagó, y pagó muy caro. Como siempre, el público empieza a comprender la necesidad de la reforma después que lo han despojado.

El nuevo convenio para el público norteamericano puede aplicarse definitivamente a la relación entre las Compañías eléctricas, por una parte, y el abonado y el accionista, por la otra.

Acertada legislación será la que busque igual beneficio para el usuario y el inversor, y el único a quien perjudicará será al especulador o agente de pocos escrúpulos, que cobra tributo tanto al hombre que compra el servicio como al que invierte sus ahorros en la gran industria.

Yo me dispongo a proteger por igual al consumidor y al inversor. A este fin presento, como ya lo hice en otra ocasión, los siguientes remedios por parte del Gobierno para la regulación y el control de los servicios públicos y de las Sociedades y corporaciones encargadas de su explotación:

1.º Plena publicidad respecto a todas las emisiones de capital, acciones, obligaciones y toda clase de valores, pasivo, inversión del capital y frecuente

información sobre los beneficios brutos y netos.

2.° Publicidad sobre la propiedad de los valores, incluyendo los que posean todos los funcionarios y directores.

3.° Publicidad sobre todos los convenios entre Compañías e intercambios de servicios y energía.

4.° Regulación y control de los grupos *holding* por la Comisión Federal de la Energía, e igual publicidad en lo que respecta a las Sociedades subalternas dependientes de las *holding*.

5.° Cooperación de la Comisión Federal de la Energía con Comisiones de servicios públicos de los diversos Estados, para obtener información y datos correspondientes a la regulación y el control de estos servicios públicos.

6.° Regulación y control de la emisión de acciones y obligaciones sobre la base de una prudente inversión.

7.° Abolición legal del principio de la fijación de tarifas tomando como base los gastos, y establecimiento de la fijación de tarifas tomando como base el principio de la prudente inversión del capital.

8.° Legislación encaminada a declarar delictiva la publicación o circulación de noticias falsas o engañosas referentes a los servicios públicos.

Claramente se apreciará la debida relación entre el Gobierno y el desarrollo, por intermedio del Gobierno mismo, de las fuerzas naturales y su aprovechamiento, si se tienen en cuenta los derechos fundamentales del individuo y del Gobierno. No estoy de acuerdo con los que propugnan la teoría de que el Gobierno debe poseer o debe manejar todos los servicios públicos. Como regla general, la explotación de los servicios públicos debe continuar siendo, con ciertas excepciones, una función de iniciativa privada y de capital privado.

Pero las excepciones son de vital importancia, local, estatal y nacional, y creo yo que la abrumadora mayoría de mis compatriotas estarán conformes conmigo.

De nuevo hemos de volver a los primeros principios; un servicio público es, en la mayoría de los casos, un monopolio, y es completamente imposible que en todos los casos logre el Gobierno garantizar los derechos del público con la inspección, el control y la regulación, es decir, garantizar un buen servicio y unas tarifas razonables.

Por tanto, establezco el siguiente principio: Allí donde una comunidad o un distrito no estén satisfechos con el servicio prestado o con las tarifas impuestas por una Compañía explotadora

Flamarique

&

Homedes

CONSTRUCCIONES

MADRID

Malasaña, número 7

Teléfono 17345

de un servicio público, tienen derecho innegable, como una de sus funciones de gobierno, una de sus funciones de autonomía, a instalar, después de un referéndum justo y sincero, su maquinaria administrativa para explotar por sí mismos dichos servicios.

Este derecho ha sido reconocido en casi todos los Estados de la Unión. Su reconocimiento general por todos los Estados apresurará el día en que se preste mejor servicio y se cobren más inferiores tarifas.

Para mí y para todo ciudadano que reflexione resulta perfectamente claro que ninguna comunidad que tenga la seguridad de que la sirven bien y a precios razonables, por una Compañía explotadora de un servicio público, intentará montar el negocio y explotarlo por sí misma. Pero, por otra parte, el mero hecho de que una comunidad, por el voto del cuerpo electoral, sea capaz de bastarse a sí misma en este aspecto garantizará en la mayoría de los casos un buen servicio y unas tarifas reducidas. Este es el principio que se aplica a las comunidades. Yo aplicaría los mismos principios a los Gobiernos federal y del Estado.

ESTE NUMERO HA SIDO VISADO POR LA CENSURA

El Gobierno mismo puede y debe desarrollar convenientemente la posesión de recursos naturales por el Estado y la nación. Cuando estuvieran desarrollados, se daría al capital privado la primera oportunidad para transmitir y distribuir la energía sobre la base del mejor servicio y las tarifas más inferiores, las indispensables para obtener un beneficio razonable.

La nación, por medio de su Gobierno federal, es dueña de enormes recursos hidráulicos en muchas partes de los Estados Unidos. Muy pocos de ellos son los sometidos a explotación. Algunos están en la fase de estudio, y otros muchos ni siquiera han sido medidos topográficamente.

Hemos emprendido la explotación de la presa de Boulder, en el río Colorado. La energía la venderá el Gobierno de los Estados Unidos a un precio que cubrirá en cincuenta años los gastos realizados con un interés del cuatro por ciento. A los Estados y Municipios se les ha dado derecho de prioridad para abonarse al consumo de la energía así producida. Mucho antes habíamos emprendido la explotación de Muscle Shoals. En este proyecto hemos gastado muchos millones. En 1930 el Senado y la Cámara de representantes aprobaron el *bill* presentado por el senador Norris para la explotación pública de Muscle Shoals. Pero a este *bill* le pusieron el veto.

Hay otras dos grandes explotaciones que debe emprender el Gobierno federal. Una es la del río Columbia, en el noroeste. Esta enorme fuerza hidráulica puede tener un valor incalculable para toda esta parte del país. La otra es el río San Lorenzo, en el nordeste. Estas dos explotaciones, juntamente con Muscle Shoals, en el sudeste, y la presa Boulder, en el sudoeste, nos proporcionarán para siempre una gran fábrica nacional, que evitará la explotación de los consumidores por las Compañías privadas y fomentará la difusión del gran auxiliar del hogar: la electricidad.

Como parte importante de esta política, los recursos hidroeléctricos naturales pertenecientes a la nación deben permanecer siempre en poder de ella. Esta política es tan radical como la libertad americana, tan radical como la Constitución de los Estados Unidos. Jamás renunciará el Gobierno federal a su soberanía y control sobre sus recursos naturales, mientras yo sea presidente de los Estados Unidos.

FRANKLIN D. ROOSEVELT

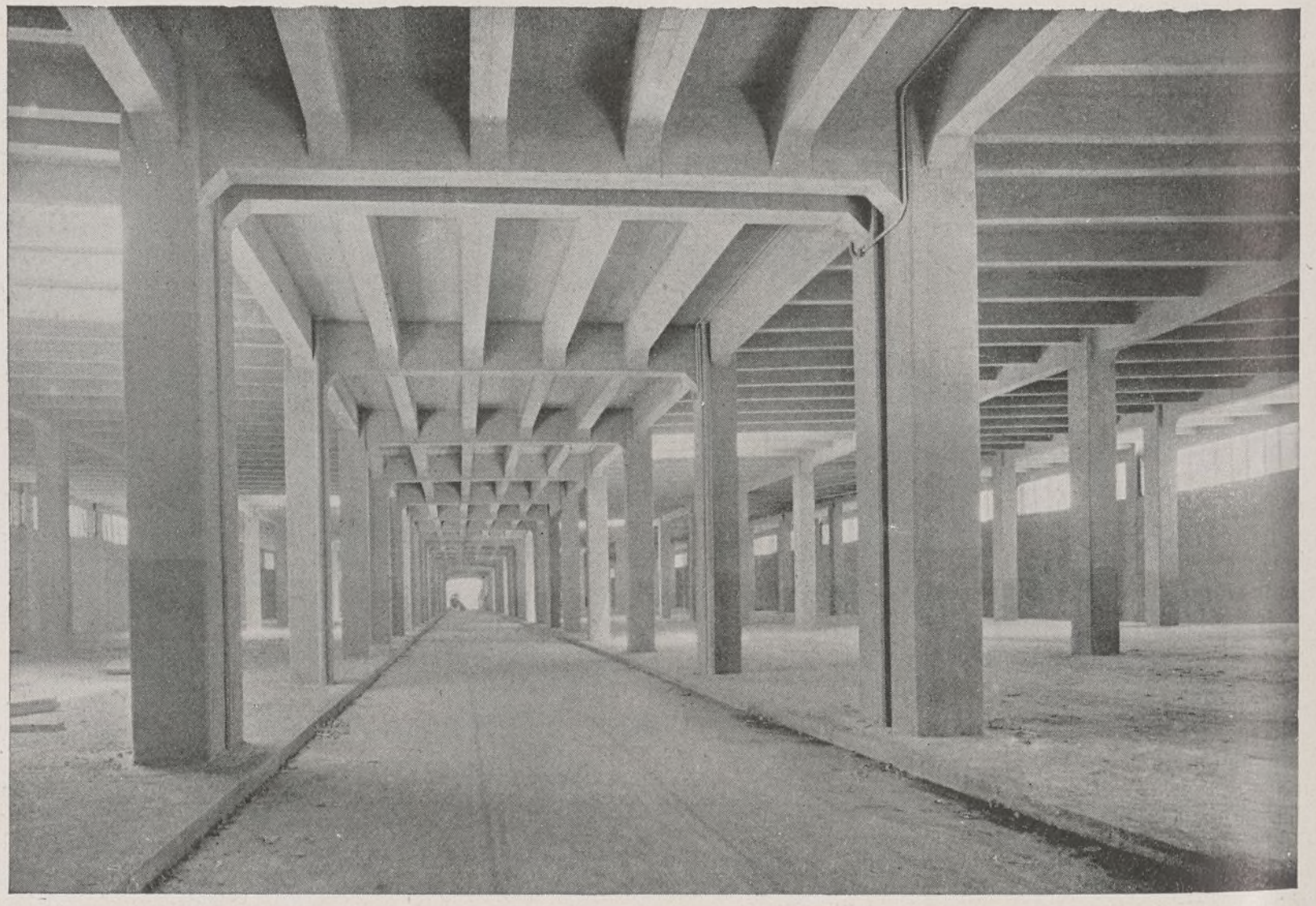
Compañía Peninsular de Asfaltos, S. A.

Domicilio social: **Avenida del Conde de Peñalver, 21** - *MADRID - TELÉFONO 11246*

BARCELONA: **Vía Layetana, 28**

SEVILLA: **América Palace**

VALENCIA: **Av. del Puerto, 219**



Vista parcial del mercado central de frutas y verduras, en construcción, pavimentado con asfalto fundido.

ASFALTADO DE EDIFICIOS Y DE VIAS PUBLICAS

Asfalto fundido y loseta asfáltica C. P. A. *para grandes almacenes, sótanos, lavaderos, patios, azoteas, mercados, garajes, talleres, fábricas, mataderos, calles, paseos, aceras, puentes, etc.*
Asfalto comprimido monolítico *para vías urbanas de gran tráfico.*
Asfalto antiácido *para salas de acumuladores, fábricas de productos químicos, tintes, etc.*
Asfalto especial *para parquets y entarimados.*
Riegos asfálticos *para carreteras y paseos.*
REVESTIMIENTOS VERTICALES: *Depósitos de agua, piscinas, etc.*

Numerosas referencias de obras ejecutadas en toda España.

La gestión municipal de Saborit

Comisión municipal permanente

Sesión del 20 de marzo de 1930

Al ocuparse de la aprobación de las bases para la provisión de la plaza de auxiliar femenino de las bibliotecas circulantes y de los parques de Madrid, señaló la conveniencia de que el dictamen volviese a Comisión y que se suspendieran las oposiciones anunciadas para proveer una plaza de investigador de asuntos prehistóricos, porque se daba el caso de que el cuerpo de archiveros había recurrido contra su provisión y aún no había sido resuelta la reclamación; asimismo interesó que la provisión de esta plaza se verificase mediante oposición entre archiveros.

Al discutirse la propuesta para contratar por subasta el servicio de arrastre del material del ramo de arbolado, no se mostró conforme con la subasta porque, a su juicio, había que examinar previamente la unificación y centralización de los servicios de Limpiezas, acabando con la práctica de que Parques y Jardines tuviera su servicio de recogida y también lo tuviera el Ensanche.

(Ya se consiguió la unificación pedida.)

Al darse cuenta de un dictamen proponiendo la aprobación de un presupuesto para pavimentar por las contratas vigentes la glorieta de la Puerta de Toledo, pidió a la Alcaldía que tuviera la bondad de darle por escrito una nota de los millones de pesetas que en los cuatro años de duración había cobrado la contrata, así como los miles de metros de pavimento mosaico que había ejecutado, en vez de pavimento adoquinado, y si el precio y el objeto de dicha contrata se habían modificado.

(Se consiguió la pavimentación de la glorieta de la Puerta de Toledo.)

PROPOSICIONES.

Una para que se instruya el oportuno expediente para convenir con el ministerio de Ejército la demolición del cuartel de San Francisco, o del Rosario, con objeto de construir en esos terrenos un Grupo escolar y dedicar el resto a jardines, con el consiguiente embellecimiento de los alrededores de la plaza de San Francisco el Grande, tan visitada por los extranjeros.

(El Municipio dispone de esos locales para Asistencia Social.)

Otra interesando se solicite de la Diputación provincial la construcción de una carretera que enlace el hospital Militar de Carabanchel con la carretera de Extremadura, a fin de poner en comunicación aquellos barrios con las líneas de tranvías y demás servicios municipales.

(Construída.)

Otra interesando se acuerde la construcción de un evacuatorio subterráneo en la glorieta del Puente de Segovia y otro en la Puerta del Angel.

Otra para que se acuerde la construcción, con carácter urgente, de un puente sobre el río Manzanares que enlace la calle de dicho nombre con la del Cardenal Mendoza, a fin de descongestionar el Puente de Segovia, en evitación de desgracias y accidentes, y al objeto de dar fácil acceso a una barriada tan populosa.

Otra interesando que, previos los planos y pliegos correspondientes, se construya en un solar del distrito de la Latina propiedad del Ayuntamiento, próximo a la plaza de San Francisco, que fué cedido a los servicios del Laboratorio, un edificio con destino a la guardia de ambulancias sanitarias y para refugio de noche.

Otra interesando se recabe del Canal la debida autorización para urbanizar por cuenta del Ayuntamiento el llamado paseo de la Dirección, convertido hoy en una arteria de circulación de las más importantes del distrito de la Universidad.

(Urbanizado por fin.)

Otra interesando se acuerde construir, con carácter urgente, una Casa de Socorro en el Puente de Toledo, sucursal de la de la Latina, adquiriendo al objeto un solar en el sitio más estratégico para que sean utilizados sus servicios por el vecindario de los distritos de Inclusa y Latina, donde existe un número extraordinariamente crecido de familias obreras y de la clase media.

RUEGOS Y PREGUNTAS.

Leyó y entregó a la presidencia un documento firmado por el arquitecto de la casa número 6 de la calle de Toledo, a cuyos inquilinos se trataba de desahuciar, a pretexto de obras que habían de realizarse en el indicado inmueble, y expuso que había visitado la finca, convenciéndose de que su estado no exigía aquella medida, por lo que interesó que el alcalde viese la posibilidad de reparar la injusticia y el atropello cometidos contra aquellos inquilinos; indicando la conveniencia del nombramiento de las personas que en nombre del Ayuntamiento hubiesen de intervenir en otros 14 ó 15 expedientes análogos que estaban pendientes de resolución municipal.

Preguntó si era cierto que en el homenaje de los alcaldes al Gobierno de la dictadura se gastó gran parte de las 600.000 pesetas que el Ayuntamiento de 1923 dejó para construir la Casa de Socorro del distrito del Congreso, y cuándo iban a realizarse estas obras.

(Era cierto lo denunciado. No se ha hecho aún la Casa de Socorro del Congreso.)

Pidió una lista de todas las transferencias de crédito acordadas en la época de la dictadura, expresando la fecha y motivo de cada una de ellas.

(Es una lista muy larga...)

Solicitó que se concediera una mención honorífica a D.ª Dolores Soto, practicanta de la Beneficencia, por haberse prestado generosamente a la transfusión de sangre para salvar la vida del infortunado concejal Sr. Arteaga.

(Se concedió.)

Transmitió la reclamación de otra señorita practicanta, que prestaba sus servicios en la Casa de Socorro del dis-

trito de Palacio, para que se la destinara a otra dependencia más adecuada a las condiciones de su sexo.

(Concedido.)

Rogó a la Alcaldía se sirviera averiguar quién había autorizado la colocación de escaparates anunciadores en la valla de la finca de la calle de Alcalá propiedad del Banco de España.

(Se averiguó, y pagó el tributo correspondiente.)

Interesó los siguientes datos: Una relación del material mecánico adquirido para el ramo de Limpiezas desde el año 1923; otra relación de los autos propiedad del Ayuntamiento y de los contratados, con indicación de las personas con derecho a utilizarlos; otra relación de las cantidades pagadas a las Compañías de electricidad durante el año 1929; otra de las personas que usufructuaban casa-habitación con cargo al Ayuntamiento, expresando las respectivas viviendas, y otra de los locales que podían ser ocupados por el personal y razones por las que estuviesen en la actualidad deshabitados.

(Todas estas relaciones dieron motivo a acuerdos de importancia, que han mejorado la vida municipal.)

Solicitó que se rogase al señor ministro de Instrucción pública que activase las oposiciones a plazas de maestros de escuelas graduadas.

(Se hizo así.)

Demandó urgentes resoluciones contra el desbarajuste que existía en los Grupos escolares que venían funcionando con maestros interinos; siendo también urgente poner en funciones los dos Grupos que faltaba inaugurar.

(Se hizo igualmente.)

Se hizo eco de la petición hecha en unos pliegos que había recibido con firmas de prestigiosas personalidades en súplica de que se pusiera el nombre de Magdalena Fuentes al Grupo escolar Bailén; haciendo extensiva por su parte esta petición a que se diese el nombre de Francisco Ruano al Grupo de la calle de la Florida.

(Las dos peticiones se aprobaron y se llevaron a la práctica.)

Sesión del 26 de marzo de 1930

Al ocuparse de un decreto de la Alcaldía presidencia proponiendo quedase sin efecto el nombramiento hecho de un ordenanza camillero con carácter in-

GRAN ALMACÉN DE NEUMÁTICOS Y BANDAJES DE TODAS MARCAS

Casa Santiago

ACEITES, ARTÍCULOS DE LIMPIEZA Y ACCESORIOS, EN GENERAL, PARA AUTOMÓVILES

◆

Despacho y oficinas:
FUENCARRAL, 141,
y
JERÓNIMO DE LA QUINTANA, 1
Teléfono 30524

◆

Avisos: GARAJE AGUSTINA
FUENCARRAL, 125
Teléfono 44183

◆

La casa más surtida. Visitadla la última y saldréis beneficiados en la compra.

terino y la designación de la persona que habría de ocupar dicha plaza, también con carácter interino, expuso que aun cuando el alcalde venía procediendo con exquisita corrección, que revelaba su bien intencionada moción relativa a la forma de realizar los nombramientos de personal, sin perjuicio de hacer los de carácter interino, todos ellos debían pasar a la Comisión respectiva, para tener en cuenta los antecedentes de cada caso.

Con ocasión de la moción de la Alcaldía presidencia proponiendo la fórmula económica con Gas Madrid para pago de las instalaciones por gas y electricidad que se estaban realizando, y de los mecheros *Multibec,* indicó que era necesario investigar las causas de la falta de densidad del alumbrado y exigir que la Compañía hiciese extensivo el alumbrado a todas las calles del extrarradio donde pudiera establecerse.

(Se ha mejorado y extendido al extrarradio el alumbrado por gas.)

Al discutirse la moción de la Alcaldía presidencia relativa a la forma de realizar los nombramientos de personal, expuso que la Alcaldía, asesorada por los letrados, debía interpretar las disposiciones legales, a fin de que el Ayuntamiento reservara al ramo de Guerra las que tuviera obligación de reservar, pero nada más; y que mientras este ramo no cubriera las plazas deberían ser desempeñadas por el personal del Municipio que se hallara en expectativa de destino. Entendió que debía concederse preferencia a los alumnos de los colegios de San Ildefonso y Nuestra Señora de la Paloma con capacidad para ciertas carreras o con aptitud para profesiones propiamente jornaleras; estimó conveniente que los elementos eventuales de la casa pasaran a ser efectivos; indicó la conveniencia de que salieran a concurso automática y simultáneamente al nombramiento de interinos las plazas vacantes.

(Se consiguió dar preferencia a los alumnos de la Paloma y de San Ildefonso; se legalizó la situación de los interinos y eventuales y se resolvió lo de los concursos automáticos del modo solicitado.)

Al darse cuenta de una moción de la Alcaldía presidencia proponiendo distintos acuerdos con referencia al Instituto Local Femenino de segunda enseñanza Infanta Beatriz, indicó que, a su juicio, el Estado era el que debía nombrar interinamente el personal de dicho Instituto, y que debía abordarse el problema de las relaciones del Estado con el Ayuntamiento en materia escolar.

(Conseguido en absoluto.)

Con ocasión de discutirse el informe de la Asesoría jurídica respecto a un recurso de reposición interpuesto por el representante del propietario de los terrenos sitos en la calle de Juan de Vera, en que se pretende construir el parque sanitario para mendigos, dijo que le parecía un error que en el proyecto no figurasen algunos talleres, ya que se hallaba reducido a naves para pernoctar, y entendía que un proyecto de esa magnitud requería también una orientación más moderna.

PROPOSICIONES.

Una interesando se acuerde la construcción de un camino desde la carretera de San Isidro al barrio de Goya, dentro del distrito de La Latina, toda vez que dicho barrio se halla incomunicado con Madrid, lo que motiva el estado de abandono en que vive esa población obrera.

(Construído, adoquinado, con alumbrado y con varias fuentes.)

Otra interesando la instalación de aceras de cemento, con arbolado, a ambos lados de la carretera de Carabanchel, hasta el límite con el término municipal de Madrid.

(Aprobado y realizado como se pedía.)

Fomento de Obras y Construcciones S. A.

Madrid - Barcelona - Zaragoza

Oficina en MADRID:

Plaza de las Cortes, número 9

Los mercados y su técnica

El problema de la alimentación es del orden de los *imperativos categóricos,* aumentando su importancia, en cuanto a volumen, proporcionalmente a la masa de población a que ha de servir.

Si trascendencia tienen en las agrupaciones ciudadanas las condiciones *loci* (de lugar), entendiendo por éstas la morfología y estructura de la ciudad, con todos sus detalles y anejos, mayor la tienen aún las *manumitendi,* que son las que verdaderamente la hacen posible, la hacen vividera.

Es evidente que si algún día el hombre despertó creado, antes de buscar donde cobijarse aquella noche trató de resolver el alimento del día.

Por otra parte, no podemos olvidar que nuestro gran Cervantes dice que «la salud del cuerpo se fragua en la oficina del estómago».

Pues bien; de la manera de aportar recursos en las mejores condiciones posibles a esa oficina vamos a ocuparnos.

Aunque el nombre genérico de subsistencias, tomado en su más amplia acepción, se entiende por el conjunto de medios necesarios para el sostenimiento y desarrollo de la vida humana, nosotros nos limitaremos a los artículos llamados de primera necesidad, es decir, de comer, beber y arder, y tan sólo a los primeros y algunos de los segundos, prescindiendo de los últimos.

Abastos es, pues, el aprovisionamiento de estos artículos con destino al surtido público.

Abastecedores.— Son los que se ocupan de este aprovisionamiento.

Estos intermediarios en Madrid, y en general, pueden clasificarse en:

Especuladores. — Que compran, almacenan y producen alzas o depreciaciones.

Abastecedores. — Que compran, remiten y revenden.

Exportadores. — Que producen y remiten.

Asentadores o comisionistas.—Que, a modo de consignatarios, se ocupan, mediante comisión, de retirar las mercancías, transportarlas, desenvasarlas, darlas a la venta, devolver envases, etc.

Estos suelen cobrar sus comisiones por bultos, no por su valor.

En carnes no existen los asentadores, y en frutas y verduras todos se llaman así.

Cuando la Humanidad dejó de ser individualidades sin conexión o pequeñas tribus y se organizó en grandes colectividades, nacieron los problemas de los abastecimientos.

En Egipto antiguo, con una organización en que todo lo absorbía el Estado, tanto los emolumentos como los impuestos se hacían en especie.

Distribuíase mensualmente al pueblo, obreros y funcionarios de todas categorías, y según éstas, subsidios y productos industriales para ellos y toda la familia.

Como consecuencia, el Estado poseía para el caso vastos almacenes donde guardar los diversos géneros, y, según su destino, tenían sus depósitos especiales, con sus muros de recinto y sus guardianes.

Así, «en Tuku—dice Maspero—son los graneros cámaras rectangulares que en otro tiempo estuvieron entarimadas y sin comunicación unas con otras; el trigo se entraba y se sacaba por el techo».

En el Rameseum millares de fondos de vasijas prueban que las ruinas de las fábricas de ladrillo situadas detrás del templo fueron, por lo menos, bodegas.

Estaban constituídas por largos corredores abovedados y yuxtapuestos, sobre los que se extendía una plataforma unida o terraza.

En Phile, Ombos, Daphne y gran parte de las ciudades fronterizas del Delta poseían depósitos de este género.

Falta por explorar la mayor parte de ellos.

En el antiguo Oriente, Fenicia y Judea establecían los mercados en las proximidades y aun en el interior de los templos.

En Grecia el mercado se efectuaba en la plaza principal y recibía el nombre de *ágora.*

Vitrubio la describe como «un patio cuadrado rodeado de pórticos con columnas»; pero al describirla se refiere al período lujoso; lo general fué sencillamente la plaza.

El ágora de Apfrodisias en la Caria tenía 157,50 metros por 63,90.

Solían tener una fuente central y aun varias dentro de los pórticos.

Se derrochó el lujo arquitectónico; la torre de los vientos no fué sino un reloj de sol, clepsidra y veleta (un tritón, según Vitrubio) situada en el centro del ágora de Atenas.

Análogamente al ágora griega, en Roma la plaza del mercado y de reuniones públicas estaba constituída por una gran superficie cuadrangular rodeada de pórticos, y tenía el nombre de *forum* o foro.

Con muy buen acuerdo, no siempre estaba situada sobre las vías principales *Decumanus* o *Cardus,* sino en uno de los cuadrantes que determinaban, y tal ocurre en Pompeya.

En cambio, en las colonias orientales, como Balbec y Palmira, el *forum* estaba constituído por amplias avenidas con pórticos.

En las grandes ciudades como Roma existían varios foros, y así, había el *forum piscaturum* o del pescado; *el olitorium,* de las legumbres y aceites; el *suarium,* de los tocinos; el *boarium,* de las reses bovinas; el *vinarium,* del vino, y el *cupedinis,* de los comestibles en general.

Cada artículo y aun varios se establecían bajo unos cobijos o tinglados *macella,* y se tendió a reunirlos en un solo *macella magnum.*

Vitrubio nos da las normas de cómo eran los foros, y por ellas vemos que la principal diferencia con el ágora griega consistía en que su pórtico era doble.

En el centro solía haber una fuente o estanque, donde se cogía agua y se lavaban los artículos.

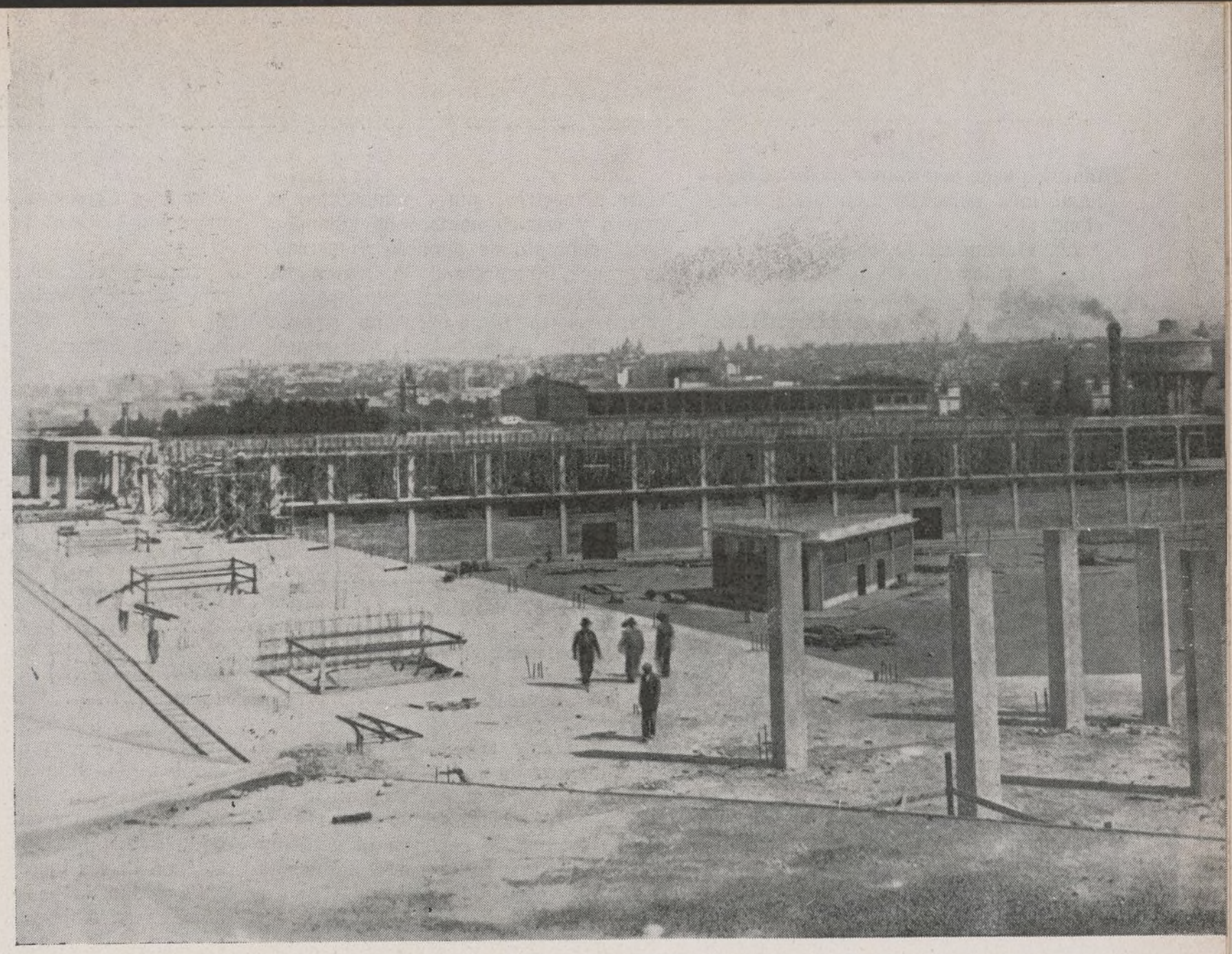
En Pompeya este estanque estaba cubierto por un templete de columnas.

También hubo lugares o centros de contratación contiguos al foro, y fueron tales las basílicas.

Estas eran edificios cuadrangulares,

oooooooooooooooooooooooo

Honra hoy nuestras columnas la firma del prestigioso arquitecto del Ayuntamiento de Madrid D. Francisco Javier Ferrero, técnico de primer orden y uno de los hombres que más trabajo fructífero han realizado en beneficio del pueblo de Madrid; autor de los proyectos del mercado de Olavide, de la Imprenta Municipal, del mercado de Pescados y del nuevo viaducto, entre otras obras de positivo beneficio para Madrid.



Una vista del Mercado central de Frutas y Verduras, hoy ya inaugurado, y que se debe al Municipio destituído.

con dos o cuatro hileras de columnas y cubiertas con sencillas formas de madera formando un conjunto diáfano cubierto de tres o cinco naves.

En su fondo tenían unos salientes circulares *absides,* en que se situaban el *genius loci,* el tribunal de la basílica o el cambio de moneda.

Estas construcciones tienen importancia no sólo por ser el origen de toda la arquitectura cristiana, sino también, en nuestro caso, por no ser los mercados actuales otra cosa que verdaderas basílicas más o menos transformadas.

En la Edad Media se conservó el carácter del foro, transformándose en las plazas de las villas y sustituyendo los pórticos de columnas por los soportales.

Hecha esta breve reseña histórica, vamos a ocuparnos de la actualidad.

Esta es importante para nosotros los técnicos municipales, ya que el Estatuto determina en el apartado 12 del artículo 150 que: «Es de la exclusiva competencia de los Ayuntamientos la policía de subsistencias, mataderos, alhóndigas, mercados, despachos reguladores, laboratorios y cuantos medios de inspección conduzcan a prevenir y reprimir gubernativamente adulteraciones de las subsistencias alimenticias, infidelidad en pesas y medidas y cualesquiera otros fraudes en la expedición o suministro que no constituyan delito.»

Y el artículo 86 del reglamento de obras y servicios municipales del propio Estatuto dice: «Es de competencia municipal, con arreglo al apartado 12 del artículo 150 del Estatuto, en relación con el 205 y número 7.° del 216, la policía de subsistencias, la inspección y examen de los alimentos y la acción y vigilancia en los mataderos, mercados y establecimientos en donde se expendan substancias alimenticias y primeras materias de consumo general.»

Para facilitar el estudio sobre abastos en las poblaciones haremos las siguientes divisiones:

- ABASTOS
  - Grandes almacenes para productos de una sola clase o naturaleza
    - Productos de origen vegetal
      - Alhóndigas.
      - Frutas y verduras.
    - Productos de origen animal
      - Carnes.
      - Pescados.
      - Aves.
      - Huevos.
      - Leche.
  - Mercados generales y mercadillos.
  - Tiendas y establecimientos en edificios de viviendas.

En España es raro el pueblo o villa más o menos grande que no tiene una plaza de este tipo.

La influencia árabe les dió el nombre de *zocos* o *azoques* y *azoquejos.*

Modernamente. — Fué preciso que en el año 1811 se construyesen en París los mercados de Saint-Germain, llamados *Halles Centrales,* para que comenzase en Europa el establecimiento de tales construcciones.

En 1868 se construye en Londres el mercado de Smithfield.

En 1870, en Madrid, los de la Cebada y Mostenses.

En 1875, el de Bruselas.

En 1879, el de Francfort.

En 1885, el mercado central de Berlín.

En 1891, el de Léipzig.

Comenzada la serie, rara es la ciudad de Europa, o, mejor, del mundo, donde no exista un mercado.

Estamos, pues, ante la necesidad, impuesta por la realidad, de grandes edificios de abastos para productos de una sola clase. Y antes de detallar sobre este tema debemos escribir algo respecto a la situación de estos edificios; y ya decíamos anteriormente, al tratarse del foro romano, que solía situarse próximo a las vías *Decumanus* o *Cardus,* pero no sobre ellas, y esto era porque tenían el concepto preciso de la ubicación del mercado respecto a la ciudad. Hoy este concepto viene complicado con una serie de condiciones cuyo incumplimiento, en particular de las más impor-

tantes, puede determinar hasta la inutilidad más absoluta. Son estas condiciones :

1.ª Comunicación con las vías férreas de transporte del producto que interese y apartadero propio.

2.ª Fácil acceso de las carreteras.

3.ª Fácil comunicación por vías de tránsito con las partes de la ciudad que ha de abastecer, con los mercados generales, mercadillos, etc. ; pero nunca situado sobre una vía de tránsito principal, sino contiguo y un tanto apartado.

4.ª En cota favorable al transporte.

5.ª Red de aguas limpias en condiciones de calidad, cantidad y presión.

6.ª Red de desagües favorable en cuanto a secciones, construcción y pendientes.

7.ª Proximidad a estaciones de tratamiento de basuras.

8.ª No proximidad a escuelas, hospitales, clínicas, asilos, etc.

9.ª Superficie en cantidad y condiciones económicas posibles.

GRANOS

Alhóndiga o alfóndiga, de *Al-fondak*, dice Lampérez que «en su origen no fué más que una casa de contratación del trigo ; pero luego, por costumbre, se convirtió en depósito de otras semillas, vinos, sal y de otras clases de mercancías». Nosotros, pues, tomaremos el sonoro y castizo nombre de alhóndiga en el concepto de almacén y mercado de granos, no empleando la palabra granero, porque ello parece que lleva aparejada cierta disposición no siempre conveniente, ni la de lonja, por significar más bien transacción que acopio.

El establecimiento de alhóndigas fué obligatorio para todos los Concejos, según las Ordenanzas de Castilla.

Existen hoy alhóndigas en general dependientes de la institución de Pósitos, que, como se sabe, es un monte de piedad de las cosechas.

Los Pósitos se debieron al cardenal Cisneros, en 1512, según el licenciado Castillo de Bobadilla.

Merecen citarse como alhóndigas :

El Almudí, de Valencia, de 1417, que conserva la disposición de las basílicas romanas.

En Cataluña, en Hospitalet, Flix, Bañols y Barcelona, en la que se conoce con la casa de la Ala *(Halla en Walon)*.

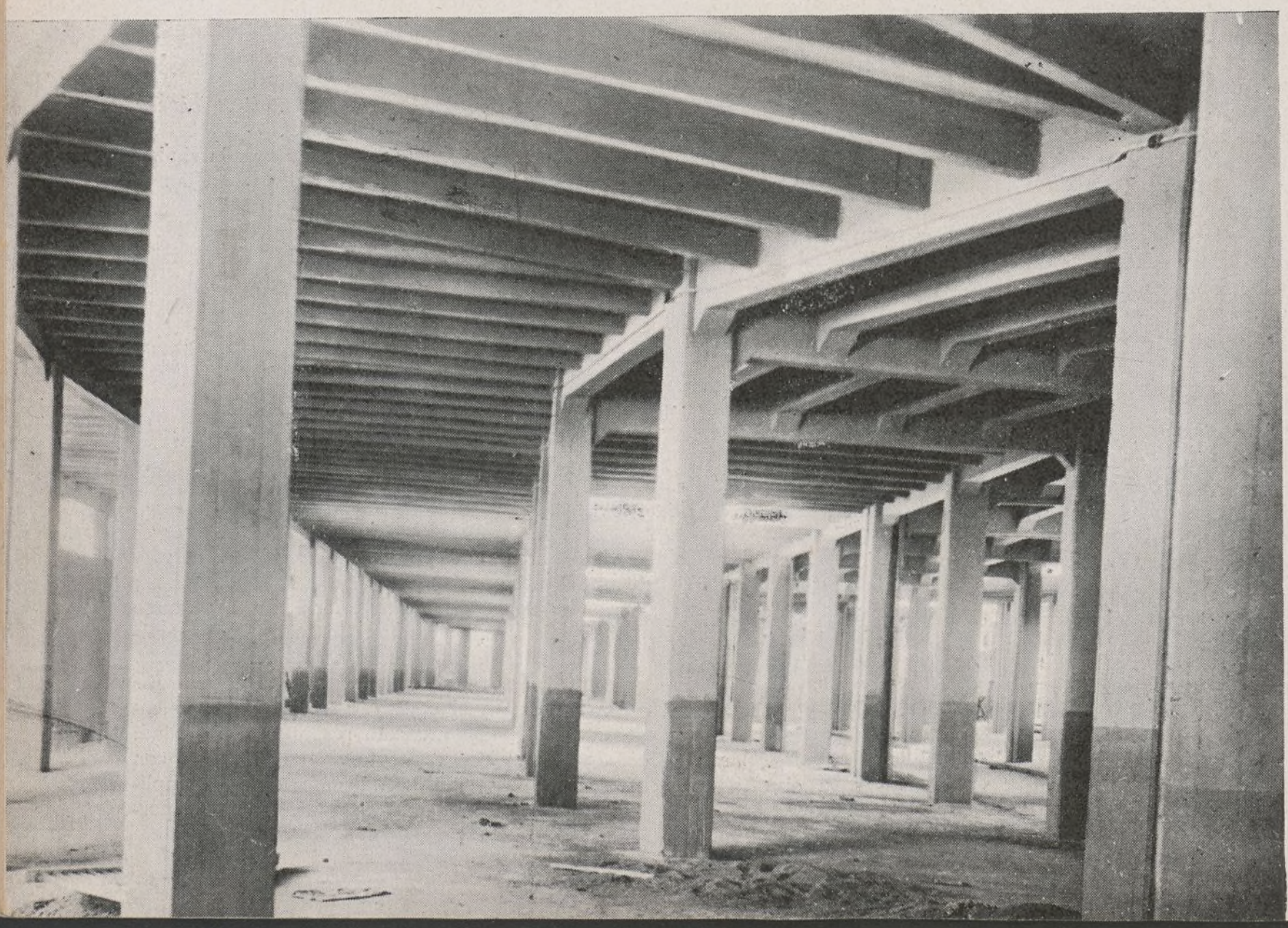
También existen alhóndigas en Palma, Zaragoza, Valencia y Priego, y del tipo de patios, en Sevilla y Granada, hoy desaparecida.

Veamos ahora cuáles son las enfermedades que pueden padecer los granos, para, evitándolas, impedir su destrucción. Son :

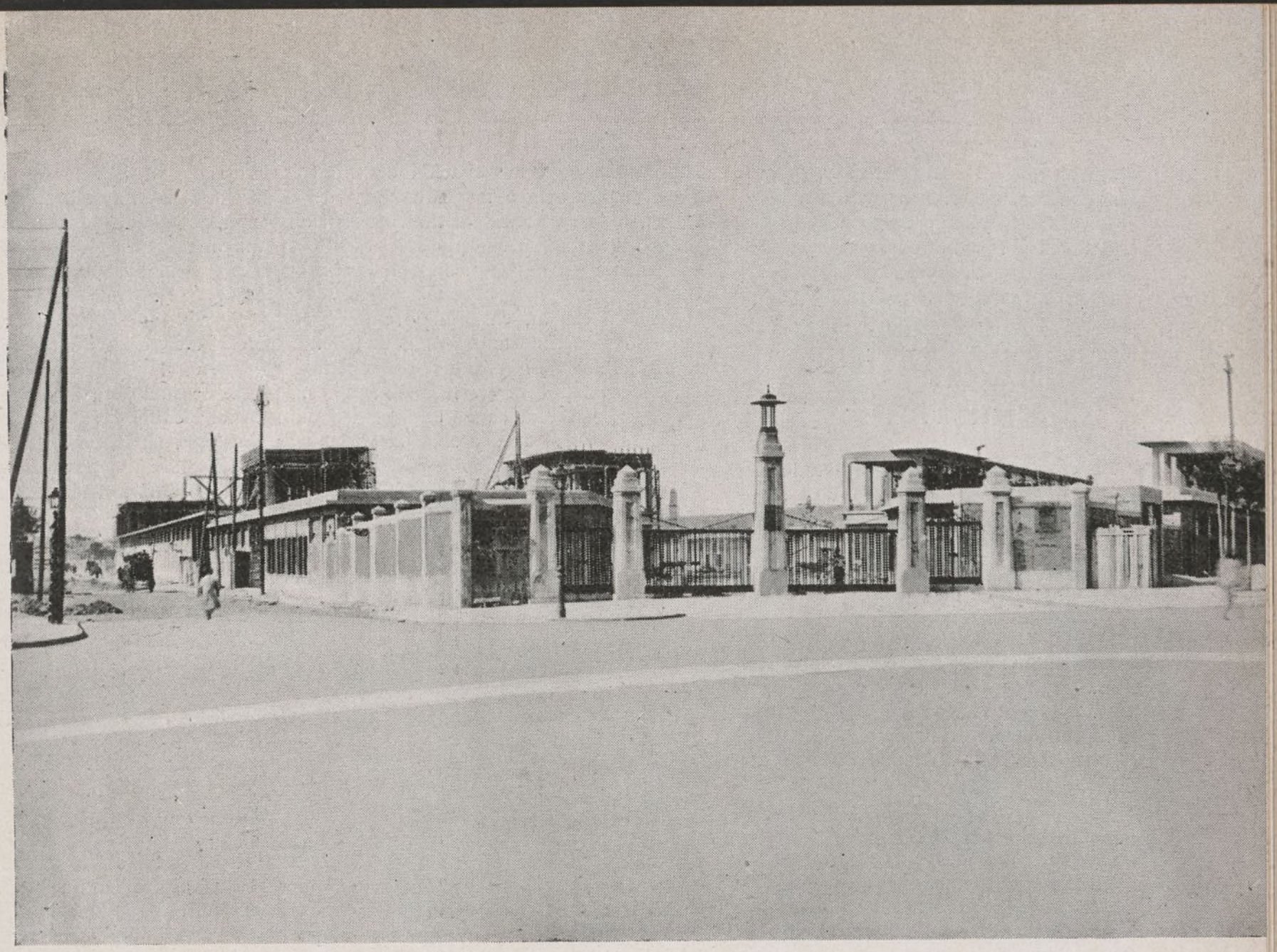
		PREVENCIONES
Enfermedades debidas a las criptógamas parásitas	Caries *(Uredo)*	No nos ocuparemos de ellas por pertenecer su evitación al cultivador.
	Carbón *(Uredo carbo)*	
	Roya *(Uredo cerialium)*	
	Cornezuelo *(Sclerotium clavus)*	
	Raquitis (suelo malo)	
Idem íd. a los insectos	Alucita	Ensilado.
	Polilla	
	Gorgojo *(Calandria granaria)*	
	6.000 huevos en las comisuras	
Idem íd. a la humedad	Fermentación pútrida	Ventilación.

Graneros. — Son amplias cámaras, limpias, sin humedad alguna y muy ventiladas, para lo que se dispondrán ventanas bajas y enfrentadas, cubiertas de tela metálica fina para impedir la entrada de los insectos.

El grano se dispone en amontonamientos en trojes o aldas, a modo de pesebreras de tela metálica, o bien, si está ensacado, distribuyendo los sacos de modo que el aire circule entre ellos.



Una vista de la nave de planta baja del nuevo Mercado de Frutas y Verduras, que ya está en servicio.



Entrada al nuevo Mercado de Frutas y Verduras, que se ha inaugurado recientemente.

De todas formas es difícil de evitar que el grano se pique, y sólo removiéndolo y ventilándolo a menudo puede impedirse.

Los insectos, aun con toda clase de precauciones, tienen fácil acción.

Los graneros, además, suelen ocupar bastante superficie, por lo que no son prácticos para grandes cantidades de grano ni para prolongados almacenajes.

Silos. — Parte de estos inconvenientes se evitan con los silos. Muchos son los tipos de silos: desde los más elementales, tallados en roca viva o en arcilla que se consolida con un fuego de ramajes, hasta los patentados de palastro u hormigón armado.

Todos ellos tienen el mismo fundamento: la frescura que da un aislamiento atermano, y el mismo grano lo es, y el enrarecimiento atmosférico que produce la respiración del grano.

Esto último hace que los insectos no prevalezcan; pero, en cambio, puede sobrevenir la fermentación anaerobia o pútrida, si el grano tiene humedad y una temperatura superior a 12 grados.

Para evitar esto se han propuesto muchos sistemas, y son, entre otros, el triaje y la desecación del grano por elevación de temperatura.

Se obtiene esta desecación haciendo pasar el grano por corrientes de aire caliente o por conducciones recalentadas.

El procedimiento es eficaz; pero es de tener en cuenta que a los 75 grados se coagula el gluten, dando lugar a harinas de inferior calidad, morenas, de sabor un tanto rancio e indigestas, y pasados los 75 grados hasta los 100, el grano se arruga y socarra, perdiendo hasta un 25 por 100 de su peso, y se acentúan las cualidades desagradables de las harinas.

También el procedimiento de disminución de las temperaturas por procedimientos frigoríficos es de resultado efectivo y carece de los inconvenientes anteriormente apuntados; en cambio, resulta poco económico y, por tanto, imposible de aplicar para prolongados almacenajes.

El triaje o limpieza del grano es el sistema que se sigue en todas las fábricas de molturación, y consiste en hacer pasar el grano por zarandas, cribas, corrientes de aire, separadores, clasificadores, incluso por electroimanes, para quitar partículas férreas, etc., etc., hasta la completa limpieza del grano.

Es buen procedimiento, pero entretenido, y, como se ha dicho antes, se había de repetir en las fábricas de harinas.

Tal vez, si todos los ensilados llevasen este procedimiento previo, pudiera suprimirse en la molturación; pero es difícil llegar a esto, y más teniendo en cuenta que a las fábricas llega trigo de todas procedencias.

El procedimiento de ventilación es el más simple y más económico, y, por tanto, el más empleado.

En los silos bien dispuestos se procede por trasvasado.

Hay otros procedimientos, y entre ellos, unos tubos metálicos agujereados que atraviesan los silos, y por los que se hace salir aire de una bomba; pero claro que con ello se hace perder, si la operación es muy frecuente, las condiciones ventajosas del silo.

Datos de los diversos granos.

GRANOS	Peso por kilogramos	Angulo de talud natural.
Judías	850	35°
Garbanzos	850	35°
Cebada	690	40 a 45°
Avena	430	60 a 65°
Salvado	600	35°
Lentejas	850	»
Trigo	700 a 800	25°

ACEITES

No presenta su almacenaje problemas especiales, salvo la conveniencia de depósitos impermeables y que no produzcan mal sabor; son recomendables los vidriados, de hormigón y los de fibrocemento,

El enranciado es oxidación, por lo que convienen cierres herméticos.

Levy da un cálculo de 30 a 35 metros cuadrados por cada 100 hectolitros, con depósitos de 3 a 6 hectolitros.

Es, por tanto, el almacenamiento del aceite menos complicado y más económico que el de los granos.

HUEVOS

La cáscara del huevo es muy porosa y, por tanto, deja pasar el aire y los olores; esto hace que le afecten muy intensamente las diversas substancias con las que se halle en contacto, y muy especialmente la humedad, a la que es muy sensible.

Todo huevo tiene en su punta más ancha una pequeña cámara o vesícula llena de aire, que va aumentando a medida que la clara merma por exhalación; este aire actúa sobre la albúmina que forma la clara, oxidándola y produciendo su descomposición, que comienza de los ocho a los quince días, según las condiciones y épocas.

Es el tamaño de esta cámara, unido a la mayor o menor diafanidad del huevo, lo que nos da una idea aproximada de su edad; los industriales emplean para la clasificación el procedimiento llamado del *miraje*, que es sencillamente la observación del huevo por transparencia a través de una fuerte luz, bien efectuando esta operación a mano, bien con ovoscopios.

También se ha empleado un sistema muy ingenioso, que consiste en una cubeta de cristal, en una de cuyas caras existe un cuadrante graduado; llena de agua la cubeta y sumergido el huevo, éste adopta diversas inclinaciones, según su edad, al cambiar el centro de gravedad por el aumento de la vesícula de aire a que antes nos hemos referido.

Las inclinaciones que se obtienen son:

Horizontales: Frescos.
20°: Dos a cinco días.
45°: Ocho ídem.
60°: Catorce ídem.
75°: Tres semanas.
90°: Cuatro ídem.
Flotando: Más de cuatro semanas.

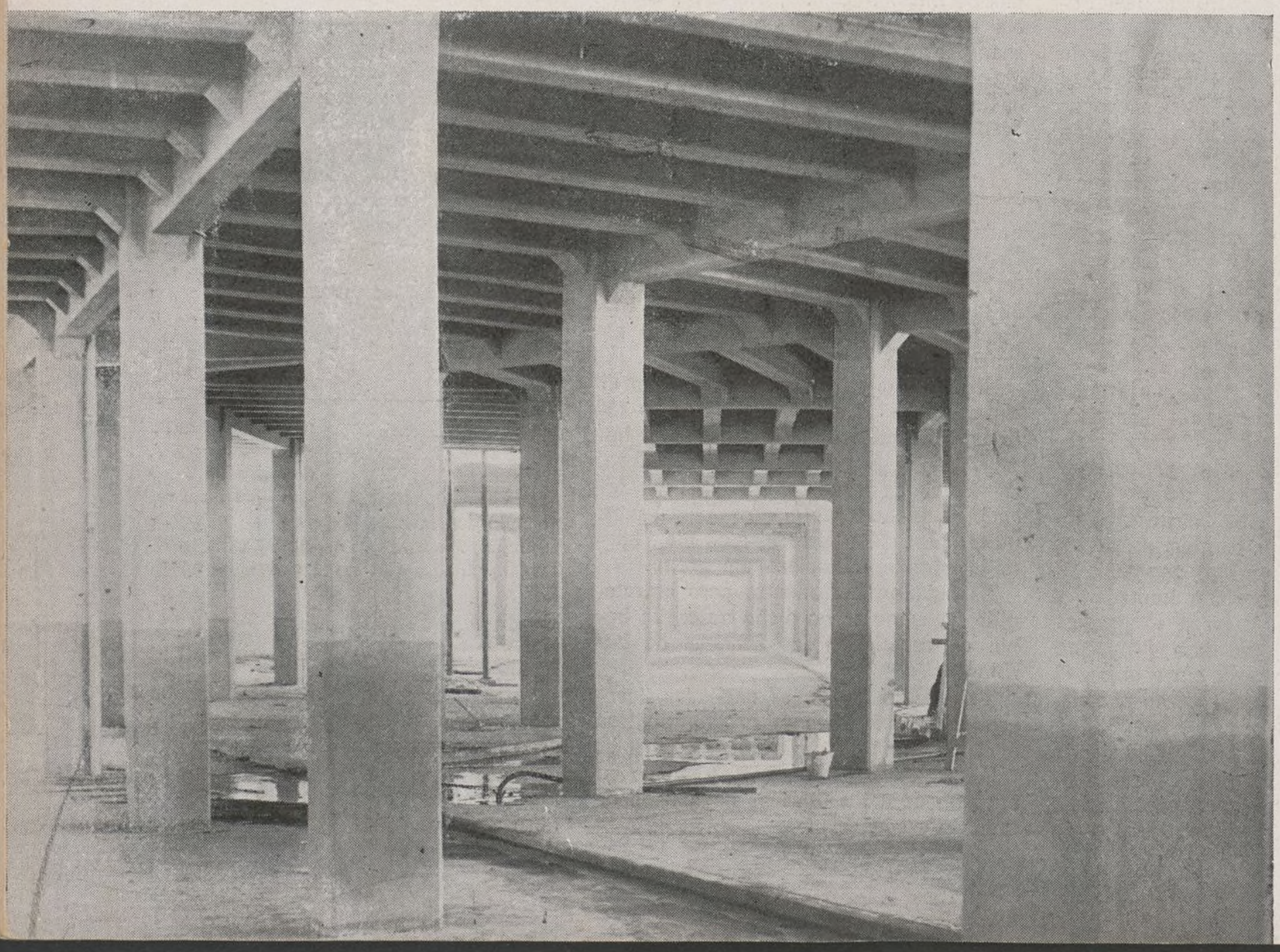
El procedimiento, como se ha dicho, es muy ingenioso y permite la clasificación rápida de un buen número de huevos; pero debe advertirse que la humedad perjudica de tal modo al huevo, que huevo mojado, huevo perdido, por lo que sólo es utilizable el sistema para piezas de un inmediato consumo.

Respecto a la conservación de los huevos — problema muy interesante, ya que este producto es uno de los pocos artículos alimenticios que determinan en España contingente de importación —, se han intentado multitud de procedimientos; siendo los siguientes los que mejor resutado han dado, si bien no todos tienen un práctico valor comercial:

Se consigue conservar el huevo hasta ocho meses desalojando el aire que contiene la vesícula con una inyección de salmuera al 2 por 100 y tapando el pequeño agujero resultante con parafina; hasta casi un año, envolviendo las piezas en vaselina, y a un tiempo análogo se llega sumergiéndolas en lechada de cal. Este último procedimiento es muy sencillo y económico; pero comunica al huevo un sabor húmedo bastante desagradable.

Ha dado muy buen resultado, hasta un año, la conservación en una disolución de silicato potásico al 8 por 100, que de tal modo obtura los poros de la cáscara, que los huevos que han de ser pasados por agua han de pincharse previamente, o de lo contrario revientan al no encontrar salida el aire, dilatado por el calor, que en el interior conservan.

Otro sistema, tal vez el más cómodo y hoy muy extendido, es el de cámaras refrigerantes a una temperatura de 5° sobre cero, que conservan el producto en buenas condiciones hasta unos seis meses. En el acondicionamiento de es-



Otra vista de la planta baja del nuevo Mercado central de Frutas y Verduras, a poco de hacerse el desencofrado.

tas cámaras es de especial interés la perfecta sequedad de los paramentos y ambiente.

No presenta el mercado de huevos problema particular de importancia, y tan sólo han de considerarse las siguientes atenciones:

1.ª Acceso y salida de vehículos de transporte.

2.ª Fácil traslado y transporte de las cajas, que generalmente contienen un millar de huevos y tienen unas dimensiones, si bien variables, según la procedencia, próximas a

3.ª Separaciones, compartimientos o *stands* para que cada asentador instale sus existencias.

5.ª Cabinas de miraje.

6.ª Establecimiento de cámaras refrigerantes de conservación.

7.ª Edificación lo más limpia y sencilla posible, exenta de todo mal olor, atermana y absolutamente libre de humedades.

8.ª Oficinas, inspecciones veterinarias, servicios, etc.

Estas son, pues, las principales características de un mercado o almacén de huevos; debiendo advertir que, de todos modos, el almacenamiento a plazo un tanto dilatado no resulta tan conveniente como generalmente se cree, si hemos de desear que el producto no desmerezca.

AVES

Se transportan en jaulones de 0,75 por 1 por 0,35, amontonando éstos sobre el vehículo en seis, siete y hasta ocho pisos, por lo que se llega a alturas, a tener en cuenta para las puertas, de cuatro metros, carro o camión inclusive.

Llegado el ganado al mercado-matadero, ha de dejársele reposar algún tiempo, para que desaparezca la congestión que el transporte le produce; no siendo conveniente proceder a la muerte del ave inmediatamente, porque la sangre congestionada no afluye bien al degüello, y no desangrándose como es debido queda la carne renegrida y más expuesta a la putrefacción.

También debe dársele, para que se refresque y tome fuerzas, algún alimento, pan y agua generalmente, aunque algunos recomiendan añadir al agua un 25 por 100 de vino.

Es práctica muy corriente, por comodidad, tener unos grandes depósitos, pilas o cubas, con pan mojado dispuesto para alimentar al ganado conforme va llegando, y a medida que este pan en remojo se emplea se va añadiendo más agua y más pan al depósito, sin que jamás se vacíe ni se limpie. Pues bien: nada más vicioso ni perjudicial,

Cuando de cada 100 obreros hay en casi todas las industrias 12 ó 15 sin trabajo, no es noble ni útil decirles que la situación del trabajo ha vuelto a ser la normal, prescindiendo de todas las razones psicológicas que puedan ser un obstáculo para la producción. — FRANKLIN D. ROOSEVELT

porque la papilla, a los dos días, aproximadamente, entra en fermentación y ésta se transmite rápidamente al agua y al pan que se añade, dando lugar a un alimento improcedente y contaminado, capaz de producir toda la patología de la nutrición.

La muerte se efectúa, como se sabe, por degüello, y existen para el efecto unas mesas en que su tablero, generalmente de mármol, tiene unas entalladuras de tal modo y forma, que introducida la cabeza del ave y dado el corte la sangre va cayendo a una cubeta existente debajo del tablero, sin que se mezcle con plumas, polvo y aun piojillos que el ave despide en sus espasmos, ya que ésta se sujeta sobre la mesa. De estas mesas de degüello hay varios tipos y patentes.

Muerta el ave, ha de pelarse rápidamente, teniendo cuidado de no romper ni doblar la pluma, ni despellejar el ave.

En los grandes mataderos de un solo industrial o en los colectivos, la pluma es recogida por un sistema de aspiradores que la conducen a un depósito, donde se la desinfecta y almacena para vender.

Una vez desplumadas las aves, se las descañona por socarrado, se destripan y se van colocando en vasares o mesas de mármol, bien dispuestas y doblados los alones y muy apretadas unas piezas a otras, a fin de que tomen buena forma y que retrasándose el enfriamiento llegue más tarde la rigidez cadavérica y, por tanto, dure hasta más tarde ésta.

Los departamentos donde estos vasares o mesas existen y se produce el enfriamiento se llaman *endriaderos*, y deben estar separados del lugar del desplume por una tela metálica fina, cuando menos, para que no caigan plumillas y evitar la moscarda.

Al ave, antes o después de morir, no la debe tocar el agua, pues antes deteriora la pluma y después favorece la la putrefacción.

En los grandes mataderos se disponen cámaras frigoríficas de conservación.

Hay algo que debe tenerse en cuenta en los mercados-mataderos de aves, y es la conveniencia de disponer de un local para cambio de ropa del personal y unas cabinas o baterías de duchas para el despiojamiento, pues, como se sabe, las aves tienen gran número de ácaros, que si bien no prevalecen en el hombre, no por eso dejan de ser molestos en el primer momento.

También se pueden emplear los parasiticidas, sulfuro de carbono o esencia de eucalipto.

En resumen, el programa de un mercado-matadero de aves puede concretarse en las siguientes atenciones:

1.ª Acceso de vehículos, contando con una altura de cuatro metros.

2.ª Separaciones o boxes amplios, en tejido metálico o chapa desplegada, para que cada asentador instale sus existencias y pueda guardar los jaulones con ganado sobrante de las transacciones del día.

Estos compartimientos tendrán una pila para agua y otra grande para el pan en remojo u otro alimento.

3.ª Espacio o almacén para jaulones vacíos.

4.ª Local o locales de matanza, según sea por procedimiento colectivo o individual.

5.ª Local o locales de enfriamiento, o armarios, en su defecto.

6.ª Guardarropa y despiojamiento.

7.ª Oficinas, inspección veterinaria, servicios, etc.

8.ª Construcción lo más limpia y sencilla posible, y toda ella asequible y baldeable.

9.ª Si se establece aspiración de la pluma, los servicios oportunos.

o o

En el mercado-matadero de aves construído por el Ayuntamiento de Madrid dentro del recinto del nuevo Matadero se ha tenido en cuenta lo expuesto, y ahora lo interesante es que se practiquen esas normas, si queremos que en Madrid termine ese espectáculo de las mazmorras situadas en tiendas y sótanos, en los que se sacrifican las aves y se almacenan con absoluto desprecio para la salud del consumidor.

Como este artículo ya va siendo extenso, lo que nos queda por tratar, que es lo referente a las frutas y verduras, lo haremos con el detalle que merece en un próximo artículo, en el que ya diremos algo de lo relacionado con el nuevo Mercado central de Frutas y Verduras, cuyo edificio honra al Ayuntamiento que lo hizo y a Madrid.

FRANCISCO JAVIER FERRERO
Arquitecto del Ayuntamiento de Madrid y diplomado sanitario.

Ley Municipal y Provincial de Italia

(Continuación.)

PARA la notificación de los actos que no requieran formalidades especiales, las Mancomunidades se servirán de los alguaciles de los Municipios y de las Provincias que formen parte de la Mancomunidad.

También podrán utilizar los servicios de los alguaciles dependientes de otros Municipios y Provincias en cuyo territorio hayan de notificarse los actos, solicitándolo así de las respectivas Administraciones.

Art. 274. Mientras no se disponga otra cosa, los Municipios y las Provincias estarán obligados a efectuar sin remuneración alguna los actos de interés general que les sean encomendados con arreglo a la ley.

CAPITULO II

De las juntas y de los acuerdos.

Art. 275. Las reuniones de las consultas, de los rectorados, de las asambleas y de los Consejos directivos de las Mancomunidades no serán públicas. Para la validez de los acuerdos será necesario que tomen parte en la deliberación la mitad, por lo menos, de los miembros pertenecientes a cada colectividad.

Los acuerdos se tomarán por mayoría absoluta de votos. En caso de empate en las votaciones de los rectorados, de las asambleas y de los Consejos directivos de las Mancomunidades, decidirá el voto del presidente.

Los secretarios de los Municipios, de las Provincias o de las Mancomunidades asistirán a las reuniones de las correspondientes entidades.

Art. 276. Los miembros del rectorado, de la asamblea, del Consejo directivo, de las Mancomunidades y de la consulta municipal votarán en voz alta, por llamamiento nominal o por levantados y sentados.

Los acuerdos relativos a personas se tomarán por votación secreta.

Las papeletas en blanco o ilegibles sólo se contarán para determinar el número de votantes.

Terminadas las votaciones, el presidente comprobará su resultado y lo declarará públicamente.

En ningún caso se podrá proceder a votaciones restringidas mientras la ley no disponga otra cosa.

Art. 277. La persona que presida las reuniones estará investida de facultades discrecionales para garantizar la observancia de las leyes y para mantener el orden y la regularidad de los debates y de las discusiones.

Dicha persona estará facultada para suspender o disolver las reuniones, redactando la oportuna acta para transmitirla al prefecto.

Art. 278. No podrá someterse a la deliberación de un colegio administrativo deliberante o consultivo propuesta alguna que no haya figurado en el orden del día, y, salvo en casos de urgencia, será necesario que los documentos relativos a la propuesta hayan estado a disposición de los miembros del colegio con veinticuatro horas de anticipación, por lo menos.

Art. 279. Los administradores de los Municipios, de las Provincias y de las Mancomunidades, así como los consultores y los miembros de la Junta provincial administrativa, deberán abstenerse de tomar parte en las deliberaciones referentes a pleitos o cuentas que les interesen personalmente en relación con las entidades a que pertenezcan o en relación con establecimientos administrados por las mismas o sometidos a su administración o vigilancia. También deberán abstenerse cuando se ventilen intereses suyos personales, o intereses, pleitos o cuentas de sus parientes o afines hasta el cuarto grado o de su cónyuge, o cuando se trate de conferir empleos a dichas personas.

Esta prohibición implicará la obligación de alejarse del local de las reuniones durante la discusión de los asuntos mencionados.

Estas disposiciones se aplicarán también a los secretarios de los Municipios, de las Provincias y de las Mancomunidades.

Art. 280. El secretario levantará acta de las deliberaciones.

Cuando se trate de deliberaciones de organismos colectivos, las actas deberán indicar los puntos principales de las discusiones y el número de votos emitidos en pro y en contra de cada propuesta. Las actas serán leídas en la reunión y aprobadas por ella.

Las actas irán firmadas por el alcalde, por el presidente provincial o por la persona que haya presidido el organismo colectivo y por el secretario.

Art. 281. Todos los miembros que hayan asistido a una reunión tendrán derecho a que en el acta se haga constar su voto y los motivos que lo han determinado, así como a pedir las rectificaciones que estimen oportunas.

Art. 282. Los acuerdos que impliquen la modificación o revocación de acuerdos ejecutivos se considerarán como no adoptados, a no ser que hagan mención expresa de la revocación o de la modificación.

Art. 283. Todo organismo colectivo podrá encargar a uno o varios de sus miembros que actúen como ponentes respecto de asuntos que exijan averiguaciones o estudios especiales.

Art. 284. Los acuerdos de los Municipios, de las Provincias y de las Mancomunidades, que impliquen algún gasto, deberán indicar el importe del mismo y los medios con que ha de sufragarse.

Los que se refieran a obras o adquisiciones, deberán indicar, además, la forma de la ejecución y habrán de ir acompañados de los correspondientes proyectos, dictámenes periciales y presupuestos. Estos últimos podrán redactarse en forma sucinta cuando se trate de suministros o de obras de escasa importancia cuyos gastos probables no excedan de 5.000 liras.

Cualquier variación o modificación que se introduzca en los proyectos o presupuestos y en los correspondientes contratos habrá de ser aprobada por los mismos organismos que hayan tomado el acuerdo primitivo.

Art. 285. Los proyectos para obras públicas de los Municipios, de las Provincias y de las Mancomunidades serán redactados por las oficinas técnicas respectivas.

A falta de tales oficinas, o cuando la especial naturaleza de las obras o especiales motivos de urgencia lo hagan necesario, la formación de los proyectos podrá confiarse a profesionales privados.

El encargo de formular un proyecto no confiere derechos al profesional privado para dirigir o ejecutar la obra.

Cuando se trate de obras de notable importancia, el proyecto ejecutivo deberá ir precedido de un proyecto de gastos que permita evaluar la importancia de éstos en relación con la posibilidad de hacer frente a los mismos. En los casos en que esta posibilidad resulte evidente, el prefecto podrá autorizar que se prescinda de tal formalidad.

Los presupuestos y proyectos ejecutivos de obras públicas de los Municipios, de las Provincias y de las Mancomunidades, de una cuantía superior a un millón de liras, cuando la ejecución de las obras se haya de adjudicar en subasta pública o licitación privada, o de un importe superior a 500.000 liras cuando la ejecución de las obras se haga por

El grabado de nuestra cubierta reproduce el Grupo escolar construído en Schneidemvehl, con el título de Freiherr von Stein, por el arquitecto Kirstein.

negociación privada o por administración, deberán obtener el dictamen conforme del Consejo Superior de Obras públicas.

Dicho dictamen será igualmente necesario cuando se trate de proyectos parciales para una obra cuyos gastos totales puedan ser superiores a los límites antes indicados, a no ser que tales proyectos constituyan la ejecución de un presupuesto acerca del cual haya dado dictamen favorable el Consejo Superior de Obras públicas.

Los proyectos serán remitidos al ministerio de Obras públicas por mediación del prefecto.

No será necesario pedir nuevo dictamen para los aumentos de gastos que se prevean durante la ejecución de las obras, a condición de que el importe de los mismos no exceda de la quinta parte del presupuesto.

Los presupuestos y proyectos de ejecución de obras públicas de los Municipio, de las Provincias y de las Mancomunidades deberán obtener el dictamen favorable del ingeniero jefe de ingeniería civil:

a) Si su importe excede de 20.000 liras, cuando se trate de Municipios cuya población no exceda de 100.000 habitantes, o de Mancomunidades cuya población total no exceda de 100.000 habitantes.

b) Si su importe excede de 50.000 liras, cuando se trate de Provincias o de Municipios cuya población exceda de 100.000 habitantes, o de Mancomunidades de Municipios cuya población total exceda de 100.000 habitantes.

Art. 286. Cuando se trate de obras o suministros que requieran competencia especial o medios de ejecución especiales, los Municipios, las Provincias y las Mancomunidades, previa autorización del prefecto, podrán invitar a las casas que se consideren en condiciones adecuadas a que, tomando como base los precios máximos establecidos, presenten proyectos técnicos y declaren en qué condiciones están dispuestas a ejecutarlos.

El acuerdo en que se anuncie esta forma de adjudicación y la invitación correspondiente deberán precisar la manera en que han de examinarse los proyectos y las ofertas, las cuales podrán someterse al estudio de una Comisión especial.

Algunos periódicos han pretendido deducir consecuencias políticas de la visita hecha por un grupo de diputados socialistas al jefe del Gobierno y al presidente de la República. Diario ha habido que se ha irritado mucho contra los diputados que hicieron la petición de indulto de Peña y de Menéndez, por no haber declarado previamente que se separaban del Partido. ¡Eso quisieran las derechas!

Ni ha habido ni habrá escisiones. ¿Está claro?

Hay, ha habido y es de suponer que continuará habiendo eternamente discrepancias, honradamente sentidas y públicamente declaradas.

¿Quién ha podido suponer que el Socialismo era una iglesia con su papado excomulgador?

Al hacer la elección entre los distintos proyectos presentados, se deberán tener en cuenta todos los elementos técnicos y económicos de las distintas ofertas, así como las garantías de capacidad y de seriedad que ofrezcan los autores de las mismas.

La adjudicación no obligará a la entidad que la haga hasta que se haya obtenido la aprobación del prefecto.

Las casas que presenten ofertas no tendrán derecho a ninguna compensación ni reembolso de gastos por razón de la preparación de los proyectos presentados.

Art. 287. Todo el que se proponga ejecutar obras que puedan afectar de algún modo a la solidez y seguridad de construcciones cuya restauración o reparación se halle por virtud de la ley confiada a entidades públicas locales, deberá obtener previamente el consentimiento de dichas entidades.

La inobservancia de esta regla dará derecho a la entidad interesada para solicitar del juez la inmediata interrupción de las obras, sin perjuicio de la acción correspondiente por daños y perjuicios.

El consentimiento expresado habrá de darse mediante un acuerdo, que estará sujeto a las mismas reglas establecidas para las obras que se ejecuten directamente a expensas de las entidades interesadas.

Contra los acuerdos que tengan por objeto la ejecución de las obras previstas en el presente artículo se admitirá el recurso, también en cuanto al fondo, ante la Junta provincial administrativa con carácter jurisdiccional.

Art. 288. Serán nulos todos los acuerdos tomados en reuniones ilegales o sobre asuntos extraños a las atribuciones de los órganos deliberantes, o que contengan violación de las leyes.

CAPITULO III

De la hacienda y de la contabilidad.

SECCIÓN I

Del patrimonio.

Art. 289. Las Administraciones municipales y provinciales deberán llevar al día un inventario exacto de los bienes de dominio público y patrimoniales, muebles e inmuebles, así como una relación, dividida en categorías con arreglo a la distinta naturaleza de los bienes a que se refieran, de todos los títulos, documentos, papeles y escrituras relativos al patrimonio y a su administración. El inventario de los bienes de dominio público estará constituído por un estado descriptivo de los mismos, y el de los bienes patrimoniales por un Registro especial.

Cuando el Municipio o la Provincia administren instituciones especiales con arreglo a los artículos 59, 132 y 135, el inventario de los bienes de cada institución deberá llevarse por separado para cada una, y separado igualmente del inventario del Municipio o de la Provincia. En los casos comprendidos en los artículos 36 y 37, deberán llevarse inventarios distintos para cada uno de los Municipios reunidos o para las fracciones que tengan patrimonios y gastos separados.

(Continuará.)

COOPERATIVA SOCIALISTA MADRILEÑA

Entidad para la venta al por menor y mayor de artículos de comer, beber y arder de todas clases, de calzados diversos y vinos variados.

Giro anual: UN MILLON DE PESETAS

Casa central y oficinas: LIBERTAD, 34. Tel. 14033
Zapatería: GRAVINA, 16. - Objetos de escritorio: LIBERTAD, 34

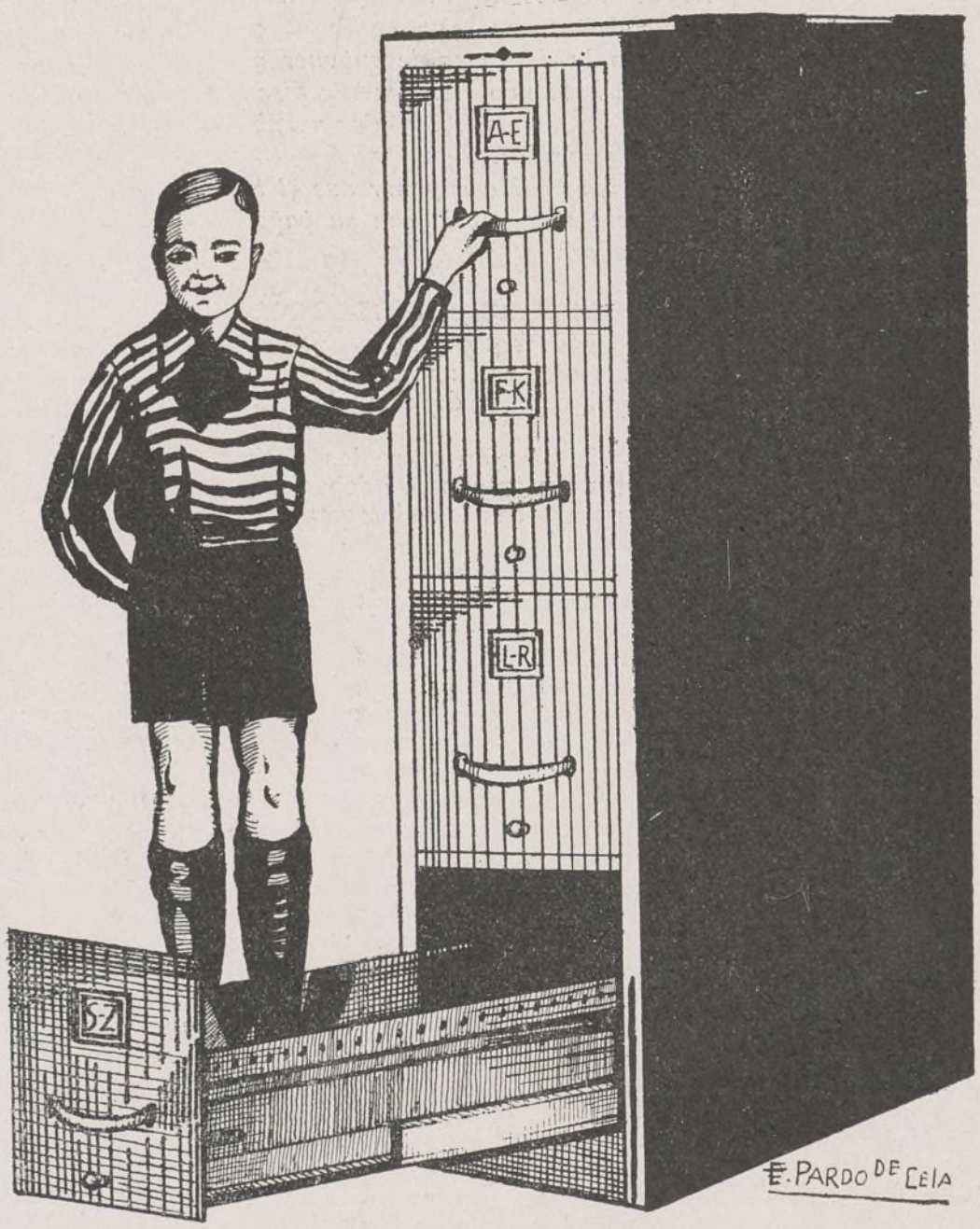
SUCURSALES: *COMESTIBLES, VINOS Y LICORES*
Arganzuela, 1. Teléfono 72930.—Valencia, 5, tienda. Teléfono 72654. Baltasar Bachero, 62, bodega. Teléfono 76967.—Pilar de Zaragoza, 41. Teléfono 54826.—Francisco Giner, 1. Teléfono 33735.

Productos inmejorables. Precios de competencia. Exactitud en la medida y peso. Bodegas propiedad en Yébenes, Mora y Madridejos (Toledo).

Servicio a domicilio desde pedidos de cinco pesetas. Bonificación inmediata al cliente de un tanto por ciento en las compras.

ARCHIVADORES DE ACERO

MARCA Rudy Meyer



LA CALIDAD MÁXIMA

PIDA DETALLES:

Rudy Meyer

MADRID Montera, 28

En el tercer centenario de Lope de Vega

Su vida y su obra

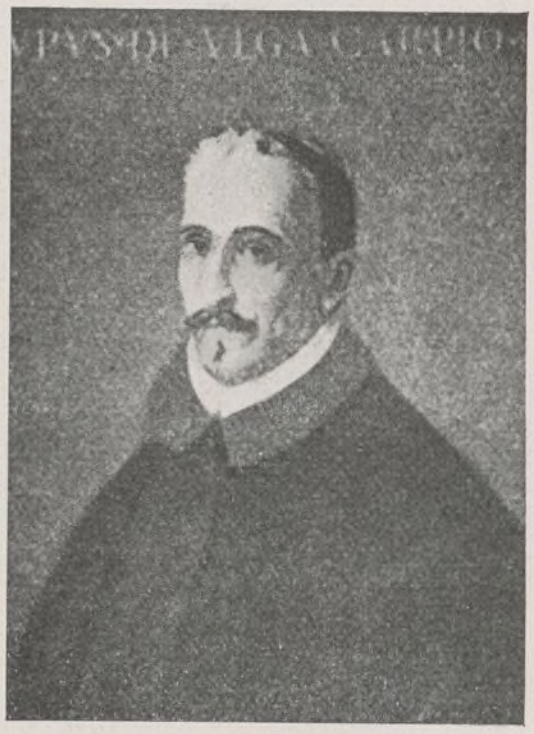
RINDAMOS también aquí, con la modestia de nuestras fuerzas, tributo de admiración y homenaje al insigne hijo de Madrid fray Lope Félix de Vega Carpio, con motivo del tercer centenario de su fallecimiento; pero no imitemos a esas gentes reaccionarias que, por afán de arrimar el ascua a la sardina de sus conveniencias y gazmoñerías, lo falsean todo, y en sus tertulias, más o menos literarias, tratan de presentarnos un Lope deformado hasta lo ridículo.

Precisamente es este autor uno de los que más abundante biografía tienen, a lo que contribuyó grandemente él mismo, pues sabido es que en varias de sus obras hay anécdotas, hechos y circunstancias de su propio vivir e hizo de ellos en muchas ocasiones asunto de comedia, y hasta se convirtió repetidamente en personaje de las mismas, si bien con nombres supuestos.

Obligados a reducirnos a los términos estrictos que reclama una revista como TIEMPOS NUEVOS, vamos a procurar hacer una breve síntesis de aquella gran figura, para deducir las características de su obra, especialmente en el aspecto social, dentro del ambiente de los siglos XVI y XVII.

Lo primero que se destaca en la personalidad de Lope de Vega es su temperamento decisivo, su voluntad vehemente, amiga de la libertad, enemiga de todo prejuicio — tan fuertes en aquella época —, pero que en todo instante no tiene más móvil que la lealtad y la sinceridad. El noble impulso de su alma es el imperativo de su conducta, el guía de su actuación. Lope se educó en un medio profundamente religioso, que más bien pecaba de fanático, ya que en la niñez pasó algunos años en Sevilla en casa de su tío el inquisidor Miguel del Carpio, cuya fama era tal que los sevillanos decían: «Quemas como Carpio.» Sin embargo, Lope dió constantemente en su vida muestras de espíritu liberal. Si el padre Feijoo pudo calificarse de «ciudadano libre de la República de las Letras», es indudable que un siglo antes mereció tal dictado y con mayor propiedad fray Lope Félix de Vega Carpio.

Su vida, varia y llena de accidentes



LOPE DE VEGA CARPIO

de lugar y causa, nos confirma que el llamado Fénix de los Ingenios procedía siempre con la intención recta de su primer impulso, tan decidido en el propósito como espontáneo en la germinación; pero nunca se movía por dobles intenciones ni malicias, aunque siempre estuvo dispuesto a afrontar, a pechar con las consecuencias y resultados de sus actos, y ello fué causa de numerosos disgustos y vaivenes en su vivir.

Cuando tenía unos dieciséis años hizo Lope una escapatoria de casa, en su afán de ver mundo, tentativa que le salió mal, por lo que hubo de ser devuelto a su domicilio de Madrid bajo la custodia de un alguacilillo. ¡Quién sabe si el fracaso de aquella aventura picaresca torció su destino y privó a la posteridad de otro Guzmán de Alfarache o Gil Blas de Santillana! Lope fué fundamentalmente viajero y caprichoso.

Su corazón ardiente era muy aficionado a las hembras y fueron numerosas con las que tuvo trato de amor y convivencia. Esa fué, sin duda, la razón de que en sus comedias pudiera describir tantos caracteres femeninos y haya conseguido llegar tan profundamente a la psiquis de la mujer. Lope es el autor que mejor conoce el alma femenina.

Romántico por temperamento, vivo de imaginación y vehemente en sus rápidas determinaciones, su facundia era tal que él mismo pudo decir que muchas de sus comedias

... en horas veinticuatro
pasaron de las musas al teatro.

Aunque algunas obras pecan de prolijidad y reincidencia, su producción alcanza tal volumen y tiene tal importancia literaria, que su contemporáneo Miguel de Cervantes Saavedra — que no fué amigo de Lope — hubo de calificarle de «Monstruo de la Naturaleza».

Su alma independiente, sus grandes cualidades de percepción, libre de todos los prejuicios de la época, le hicieron, sin duda, un gran observador del medio en que vivía, y por eso muchas de sus comedias son formidables retratos de las costumbres de aquel tiempo.

Cuando ya tenía cincuenta y dos años de edad — en 1614 —, después de ingresar en varias congregaciones religiosas, recibió órdenes sagradas y llegó a formar parte del tribunal que beatificó a Santa Teresa de Jesús. Son de esta época sus mejores comedias, las que más ha apreciado la posteridad. También entonces es cuando dedica su espíritu más actividad a la composición de autos sacramentales. Pero siempre libre e independiente, continúa aficionado a las mujeres, contrae nuevas relaciones amorosas, sin preocuparse gran cosa de si son solteras o casadas. Y es en 1634 cuando viviendo solo con su hija Antonia, ésta le fué raptada, lo que constituyó rudo golpe en la vida de Lope, que al quedar solo y abandonado fallecía en agosto de 1635. Ganó mucho dinero y murió en la pobreza.

* * *

Ha muerto el maestro Villa. La Banda Municipal madrileña está de duelo. El pueblo de Madrid ha perdido un artista querido, popular sin chabacanería. El maestro Villa se sentía compenetrado con su arte, que puso a disposición de la organización obrera y socialista de Madrid cuantas veces fué requerido para ello.

Nuestra minoría se asoció al dolor sufrido por el pueblo madrileño acudiendo al entierro del maestro Villa. Hoy, nosotros renovamos públicamente la expresión de nuestro sentimiento por el fallecimiento de tan ilustre artista.

"Fuenteovejuna": Danza de los arcos, del acto segundo.

La producción literaria de Lope de Vega es difícil de concretar en cuanto a cantidad. Quizá lleguen a los dos millares las comedias que compuso y pasen de cuatrocientos los autos sacramentales; además, hay numerosas poesías, obras en prosa, novelas, etc. Constantemente viene descubriéndose que son de Lope obras que se suponían de otros autores; asimismo se ha demostrado que no escribió otras que se le atribuían. Pero sin atender al número, sino a la calidad, puede afirmarse rotundamente que España debe a Lope toda una literatura dramática; lo vario de su producción nos permite darle categoría de universal, ya que toca a lo dramático como a lo épico y a lo lírico. Su arte penetra tan fácil como profundamente en la vida humana y su fantasía sutil crea tipos y caracteres que alcanzan plenitud de vida. Indudablemente, Lope de Vega fué el creador de la verdadera comedia.

Alguno de sus biógrafos ha dicho que Lope no toleró nunca que se hablase mal de las mujeres, y esta actitud caballeresca se aprecia también en el cuidado y la fortuna con que logró crear literariamente deliciosos tipos femeninos.

Se ha dicho que Lope, que era siempre poeta de altos vuelos, brillante y lleno de simbolismos, al escribir los autos sacramentales no ocupa el primer puesto en este género, y ello se debe, según los biógrafos lopianos, a que escribía los autos «al correr de la pluma, pues los consideraba como ejercicios de piedad más bien que como cosa de literatura». Pero en el teatro profano no sólo es creador, sino que todavía ocupa un puesto que nadie ha podido superar, y su producción ha servido después, y desde el primer momento hasta nuestros días, de vasto campo donde recogen frutos o espigan los más famosos autores españoles y extranjeros — comenzando por Molière —, que han tomado cuanto necesitaban. En el acervo de Lope ha habido caudal suficiente para dar fama y riqueza a cuantos especularon a costa de aquel «Monstruo de la Naturaleza».

La mejor prueba del alto mérito de la obra teatral de Lope es que hoy, después de más de trescientos años, se habla constantemente de él, cual si fuera el autor en boga de nuestros días. Y mucho más se hablaría si cómicos y empresarios se cuidaran de adaptar aquellas obras maestras como ellas demandan, sabiendo combinar la forma y momento en que fueron escritas con las exigencias escénicas de nuestros días. Porque Lope creó muchas obras que son verdaderos trozos de vida humana, y esas comedias siempre tienen éxito ante todos los públicos.

Prueba de esto que decimos es la reposición de *Fuenteovejuna,* que tan sabiamente ha dirigido Cipriano Rivas Cherif, teniendo como excelsos intérpretes a Margarita Xirgu y Enrique Borrás con sus disciplinadas huestes, llegando a constituir la más excelsa presentación e interpretación de la mejor obra del más grande de los poetas universales.

Pero hagamos punto por hoy y otro día hablaremos de esta famosa comedia lopiana.

FRANCISCO NUÑEZ TOMAS

"Fuenteovejuna": El pueblo acuerda ir a matar al Comendador.

Jugar a la Lotería de la Ciudad Universitaria es contribuir a remediarlo

Toledo: Posada de la Sangre.

Arte y Turismo

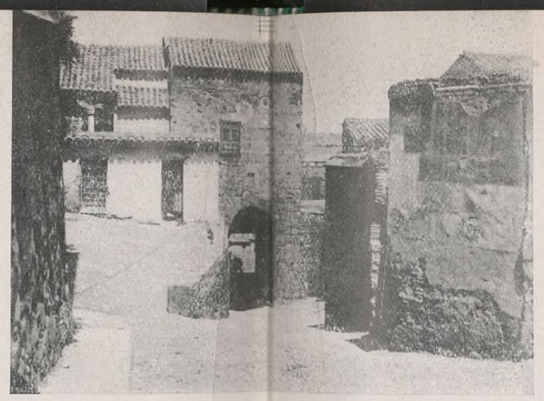
Por fuerza también nosotros debemos confesar que cuando, en algún tiempo, se nos hablaba de turismo asomaba a nuestros labios esa sonrisa que todo español, escéptico a la fuerza, tiene siempre preparada para lo que juzga no irrealizable, sino que nunca será una realidad; pues si nuestro país fué pródigo en oratoria brillante, la verdad es que en hombres de acción fué bien parco, y si alguno hubo, o tuvo que rendirse o quedar relegado al ostracismo.

Y no es precisamente que no vislumbrásemos, siquiera fuese intuitivamente, que en el turismo hubiese algo que pudiera interesarnos — no ignorábamos lo que esto significaba en otros países —. Era simplemente que nos tienen harto acostumbrados a que sean siempre los ejecutores de las grandes ideas aquellos elementos que por su estructura representan exactamente los intereses contrarios que, encontrándose lesionados por ellas o debiendo ser sacrificados a ellas, en cuanto este sacrificio era comprensión, se valen de las mismas para seguir usufructuando una utilidad que no les pertenece, por cuanto no surgieron aquéllas para servirles, sino para convertirles en sus servidores.

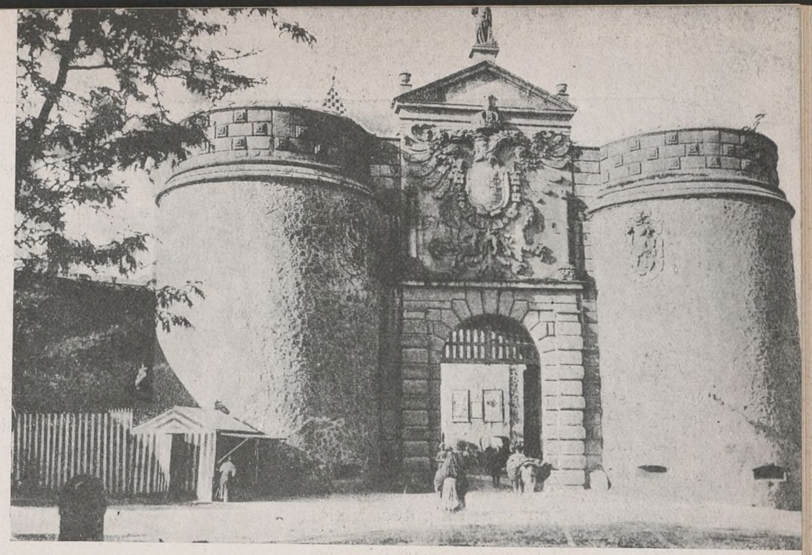
En efecto, si el turismo, a nuestro leal saber y entender, no viene a servir a todos, no comprendemos qué papel pueda desempeñar. Si el turismo no pone al alcance de todos lo que antes fué sólo privilegio de los poderosos, los que, por otra parte, no tuvieron nunca necesidad de su existencia, obligando a los poderes financieros a ejercer una función social en lo que antes sólo constituyó una fuente de lucro unilateral, la verdad es que, o no entendemos qué sea el turismo o, comprendiéndolo demasiado, nos encerramos en la concha como el caracol, esperando que alumbre un sol de justicia.

Porque ¿qué ha sido y es el turismo? Algo inasequible a la masa de trabajadores, que, siendo los generadores de la riqueza de un país, son los que tienen el derecho al disfrute del producto de dicha riqueza en sus varios aspectos. Y, francamente, esas idas y venidas en trenes especiales y autocares turísticos raras veces están al alcance de nuestros bolsillos y nunca sirven las apetencias espirituales que compensen del sacrificio económico que suponen. Y esos lugares que nos ofrecen pomposamente un refugio oficial, con pensiones de veinticinco pesetas diarias, creo eximen de todo comentario. Y, además, en los puntos de término y en los de tránsito nos aguardan siempre los que de servidores se erigieron en amos, con las fauces abiertas para esquilmarnos; verdaderos parásitos nunca saciados, únicamente servidores y esclavos de un nuevo Becerro de Oro, y no del pueblo, que debiera ser el único soberano, según se precisa constitucionalmente.

Que esto es axiomático basta para ello recordar, no ha mucho, que en cierta reunión de fuerzas vivas — en sus varias acepciones —, iniciativa de iniciativas, y en raro maridaje de intereses encontrados, la representación oficial acusó claramente su escepticismo. ¿De que el turismo no nos sirve? No; de que se tiene poca fe en la utilidad económica que éste pueda reportar. En pocas palabras: que no es negocio. Peregrino descubrimiento. Nosotros, hombres ingenuos y candorosos, creímos que para el Estado, es decir, para todos los españoles, el turismo debía ir al haber de sus cuentas; que era una función social que se nos debía y había que cumplir. Pues no, camaradas; el turismo debe ser una fuente de ingresos, y se duda que pueda serlo. La consecuencia lógica es que había de suprimirse. Aunque no hay cuidado; vegetan muchos intereses a su amparo y el turismo se les sacrificará; lo contrario exactamente de lo que creía nuestra buena fe. Existen industrias en decadencia que, lejos de estudiar las causas de ella y sacar las enseñanzas consiguientes, les resulta más cómodo procurar por todos los medios, y lo esperan impacientes, subsistir al calor del Turismo Oficial, al que acosan. Y se reúnen y cabildean, ante nuestro asombro, y buscan fórmulas — ¡oh divina época de las fórmulas! — y nos obligan a confesar que, si otrora fuimos escépticos, al reconocer hoy nuestros errores iniciales seamos sinceros y francamente eufóricos.



Toledo: Puerta de Valmadrón.



Toledo: Puerta de Visagra.

Resumamos, pues. Nuestro error fué, sin duda, creer alegremente que el turismo, al ser patrocinado oficialmente, tenía por objeto, usando de los resortes adecuados, llevar al pueblo, y en su servicio, los medios propicios, poniéndolos a su alcance, para que éste satisficiese una de sus mayores aspiraciones: el conocimiento personal del país, su arte y su historia, contrastados en la realidad, y, por ende, que se estableciesen entre todos los españoles corrientes de afinidad, fueren cual fueren sus características raciales, según ahora se estila. Y para que este conocimiento, al desvanecer equívocos, engendrase por la comprensión aquella solidaridad precisa para juntos colaborar, en comunidad de intereses y afectos, en el engrandecimiento de la riqueza espiritual y material que son los pilares sobre los que se asientan los pueblos en las concepciones modernas. Queda confesado nuestro error.

El turismo es, por el contrario, y a juzgar por las apariencias, la tabla de salvación a la que se aferran desesperadamente los altos intereses de industrias en decadencia para llegar al buen puerto donde las apetencias justas del capital privilegiado verán satisfechas sus ansias del lucro necesario a su vitalidad exhausta.

Hermoso lenguaje, que ya va siéndonos familiar y que se abre camino por su poder de persuasión. Comparadlo, tan rico en sugerencias, con el nuestro, tan pobre en apetencias, y no dudo que, como yo, entonaréis el: «Señor, pequé; tened misericordia de mí.»

Como único comentario, voy a referiros un sucedido:

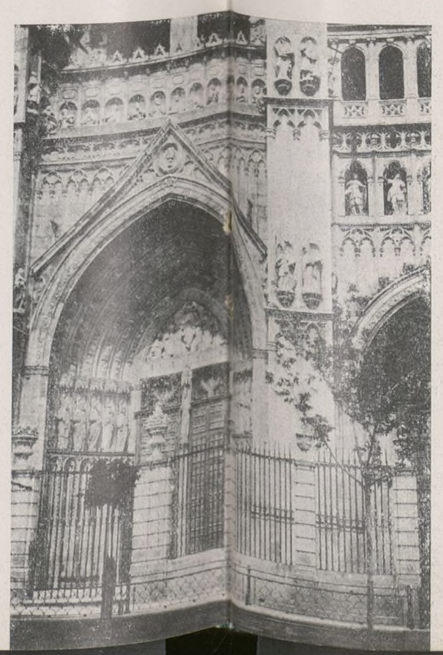
Deambulaba por cierta calle de París un ingenuo turista español, cuando vióse sorprendido y deslumbrado por el altisonante anuncio de cierto espectáculo, que por unos pocos francos se le ofrecía. Penetró ilusionado en la sala, en cuyo escenario fueron mostrando sus cualidades artísticas de una forma que a nuestro héroe mereció calificativos más duros que el de mediocre. Y admirado de los aplausos que arrancaban al público, chapurreó al oído del vecino, cuya actitud con las manos contrastaba con su faz harto seria, demandándole una explicación. El francés replicó breve: *Il faut vivre* (hay que vivir).

Sin embargo, nosotros seguiremos insistiendo, a pesar de todo, y nos embarcaremos de nuevo a la ventura por los mares fantásticos de nuestra utopía, y ya que no podamos hacer otra cosa, al menos pondremos a vuestro alcance los medios de realizar viajes por España sin necesidad de que sufráis molestias, ni se vean vaciados vuestros bolsillos.

Seguirán desfilando por esta página bellos paisajes de lugares recónditos; los monumentos debidos a la mano generosa del hombre al servicio de un gran cerebro, y la ilustración histórica os dará una idea de aquello que se os presenta, y vuestra imaginación hará el resto. Y es posible que algún día la fuerza de la realidad hará comprender a los que dirigen la pesada nave del Estado que en los tiempos que corren los servicios públicos deben ejercer una función social.

FELIPE PASCUAL

Toledo: Interior de Santa María la Blanca.



Toledo: Puente de San Martín.

Toledo: Puerta del Perdón.

Banco de Crédito Local de España

Esta institución contrata créditos y préstamos amortizables con las Corporaciones locales—Ayuntamientos y Diputaciones—para la realización de obras y servicios rápidamente reproductivos, estando asegurados los contratos con garantías suficientes y fácilmente realizables.

En representación de sus operaciones, el Banco emite Cédulas de Crédito Local con la garantía de todas las anualidades contratadas con las Corporaciones, e indistintamente de todos los derechos, acciones y bienes, con hipoteca o sin ella, afectos por aquéllas al cumplimiento de sus obligaciones con el Banco; todos los bienes y valores que forman el activo de la Institución garantizan también las Cédulas en curso.

Las Cédulas son cotizadas diariamente como efectos públicos en las Bolsas oficiales; son pignorables en el Banco de España y en el emisor, siendo además utilizables para la formación de reservas de las Compañías de seguros y para la constitución de fianzas y depósitos en Diputaciones y Ayuntamientos.

Las Cédulas de Crédito Local Interprovincial y los Bonos Exposición Internacional, valores emitidos también por este Banco, tienen la especial característica de estar directamente garantizados por el Estado.

Servicios especiales del Banco

Negociación:

El Banco facilita directamente la adquisición y venta de los títulos por él emitidos, así como por medio de los Bancos, agentes de Bolsa y corredores de Comercio.

Los títulos se remiten a los adquirentes debidamente asegurados.

Depósito:

Los adquirentes de títulos pueden dejarlos en depósito en las Cajas del Banco, SIN SATISFACER DERECHOS DE CUSTODIA.

Cupones y amortización:

Todos los valores emitidos por el Banco devengan cupones trimestrales, y la amortización de aquéllos se verifica anualmente.

Los cupones de los títulos depositados en el Banco pueden hacerse efectivos desde el día de su vencimiento en las oficinas de aquél, o encargándose el Banco de girar o situar su importe a comodidad de los depositantes.

El Banco revisa cuidadosamente las amortizaciones, avisando a los interesados.

Pignoración de Cédulas:

Las Cédulas de Crédito Local son admitidas por el Banco emisor y por el Banco de España en garantía de préstamos y cuentas de crédito.

Operaciones y consultas:

Para realizar operaciones sobre Cédulas de Crédito Local y demás valores emitidos por el Banco, lo mismo que para resolver consultas relacionadas con aquéllos, dirigirse personalmente o por correspondencia a las Oficinas del Banco.

Dirección abreviada: CREDILOCAL

Oficinas: SALON DEL PRADO, 4. - Teléfonos 12848 y 12850

Lo que opina León Jouhaux

DISCUTIR en los momentos presentes el Plan de Trabajo de la Confederación General del Trabajo es discutir, fatalmente, la situación nacional e internacional.

Hoy vivimos horas muy parecidas a las del año 1920. En aquella época, la C. G. T. había elaborado otro Plan, que se basaba principalmente en las nacionalizaciones de las industrias, es decir, en la economía dirigida. Si el esfuerzo de propaganda efectuado entonces hubiera podido continuarse durante algún tiempo, el movimiento sindical habría obtenido beneficiosos resultados, y no es exagerado decir que estaría regulada la reorganización de los transportes, por no hablar de otros problemas.

Hoy la sociedad no podría continuar reposando sobre los principios suyos, que datan de comienzos del siglo XIX. La transformación del régimen capitalista es obligada.

En efecto, era inevitable que la supercapitalización, que tiene como consecuencia echar cargas agobiadoras sobre los precios de adquisición, ocasionase una crisis terrible en todas las industrias.

A la vista de estadísticas de procedencia americana puede demostrarse el mal que produce a un país el desarrollo desconsiderado del sistema industrial, en el que los patronos deben pagar intereses a los Bancos, mientras su material, es decir, su capital, queda sin utilización, improductivo, en una gran parte.

Ello conduce a pensar que una crisis de este género no puede conjurarse mediante una disminución del consumo. Sólo una política inversa, de aumento en el consumo, puede proporcionar resultados beneficiosos para el interés general.

Teniendo en cuenta la importancia del paro en Francia, es necesario hablar de la jornada de cuarenta horas, reivindicación del movimiento sindical.

Evidentemente, esta medida no constituye una panacea. No obstante, si se aplicase en forma general, produciría una disminución del número de los sintrabajo y, por tanto, crearía en muchos millares de hombres y mujeres una determinada capacidad de consumo.

He aquí por qué la C. G. T. continúa luchando por conseguir la disminución de la jornada de trabajo; teniendo presente que esto no habría de producir una baja en los salarios.

El salario tiene un valor social. Constituye para el obrero una participación en los beneficios netos de las industrias, participación que debe mantener constantemente. Si los salarios fuesen disminuídos en el momento en que se redujesen las horas de trabajo, no habría aumento en el consumo y, por consiguiente, no se habría hecho nada práctico.

Los patronos, pensando que puede ser aplicada la jornada de cuarenta horas, ponen el grito en el cielo. Pero ¿no hacían otro tanto cuando se discutía la ley de las ocho horas?

Es preciso que haya una política social, que hoy no existe.

Cuando se habla de trabajos públicos se les mira desde el punto de vista «rentable». Tal principio se halla anticuado. Si se aplicase a las Compañías de ferrocarriles, a las grandes industrias y a los establecimientos bancarios que no pueden vivir sin la ayuda del Estado, ¿dónde se encontrarían ahora?

Por ello hay que pedir que estos trabajos sean «rentables»; pero desde el punto de vista social, es decir, que contribuyan a aminorar el paro y a servir el interés colectivo.

Quedan las condiciones de financiación. Estas existen. Además del encaje del Banco de Francia, existen atesorados en nuestro país cuarenta mil millones de francos. Es preciso marchar por un camino nuevo, contratar empréstitos por regiones, a fin de que las gentes llamadas a prestar su dinero tengan interés en entregarlo y conserven la posibilidad de controlar su empleo.

Pero para esto es necesario romper, sin vacilación alguna, todas las resistencias y practicar la descentralización bancaria. Lo que se ha realizado en los Estados Unidos puede y debe hacerse en Francia.

Es preciso hablar también de los peligros del fascismo. Yo soy partidario de toda manifestación favorable al mantenimiento de las libertades democráticas. Pero creo que el medio no es suficiente para asegurar las libertades obreras. Lo que se precisa para barrer la ruta a la dictadura es cambiar las condiciones del medio. Si se deja desarrollar la miseria, que la desesperación se apodere de los adultos, la desmoralización de los jóvenes, unos y otros en un momento dado pueden volverse hacia el que se presentara al país como un salvador, para así poder oprimirle mejor.

Ejemplos de esto los tenemos en Italia, Alemania, Austria, entre otros muchos; lo que debe incitar a los que quieran ser de verdad hombres libres a no tratar a la ligera determinadas propagandas que se hacen cerca de los sintrabajo, a las cuales hay que prestar la debida atención.

La C. G. T. ha propuesto un Plan, al que se han dirigido muchas críticas; pero al que no se ha hecho objeción alguna seria.

Al contrario de lo que piensan algunos, ha llegado el momento de poner el crédito nacionalizado en manos de un Consejo económico, que tendrá legalmente todos los derechos, al determinarlo así la Constitución, y que dirigirá la economía.

La consecución del Plan es difícil; pero con voluntad, para hacer que la C. G. T. agrupe a todos los que sufren, podremos vencer, rompiendo las resistencias que se opusieran y poniendo en manos de la colectividad los mandos de la sociedad.

LEÓN JOUHAUX

París.

¡Ha muerto Perezagua!

Y su entierro, celebrado el día 2 de mayo, en Bilbao, ha sido una imponente manifestación de sentimiento y de solidaridad, uniendo ante los restos del bravo luchador a todos los hombres de buena voluntad de Vizcaya.

Perezagua fué, durante muchos años, alma del Socialismo vizcaíno. ¿Qué importa su evolución hacia el comunismo, si su obra de cuarenta años quedó entre nosotros?

Ante la historia de este hombre sólo los rencorosos dejarán de descubrirse. Nosotros nos rendimos con emoción al paso del cadáver del viejo luchador por las libertades obreras, y quisiéramos que la lección de tolerancia dada por el proletariado vascongado con ocasión del fallecimiento de Perezagua la diese, en vida, respetando las ideologías de todos los hombres honrados y sinceros que sirven al proletariado, cualquiera que sea el campo en que militen.

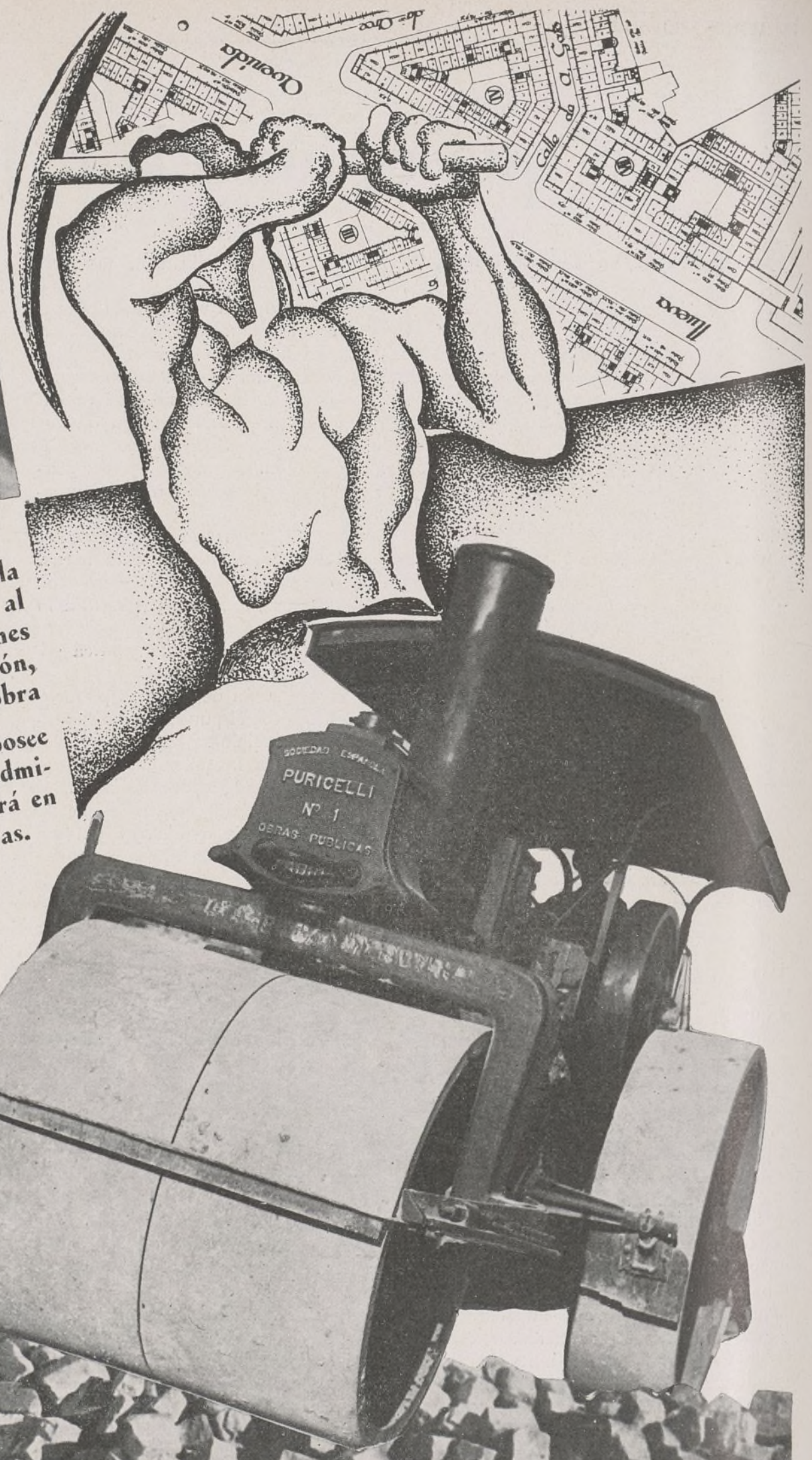
La técnica que planea y dirige, la maquinaria potente que ayuda al esfuerzo humano, son condiciones indispensables para la perfección, rapidez y economía de una obra

... elementos todos que no posee cualquier contratista, y una administración consciente lo tendrá en cuenta al adjudicar sus obras.

... elementos que ofrece inmejorablemente la

SOCIEDAD ESPAÑOLA PURICELLI

Manuel Silvela, 1
Madrid



PURICELLI

Comentarios de la quincena bursátil

La quincena bursátil que hoy comentamos refleja, en su final, la interrogante sobre la que habrá de ser solución de la crisis ministerial que en estos momentos se está desarrollando. El dinero queda a la expectativa, y el tono de firmeza y aun de alza constante que venía manifestándose en toda clase de valores abre un compás de espera hasta que se defina la crisis y se conozca el derrotero de la nueva actuación política. Es de lamentar, pero nada de extrañar en nuestros medios capitalistas, la falta de visión con que éstos estiman la situación económicosocial de España. Consideran que la sola presencia en el Poder de determinada tendencia política ya es suficiente para solucionar todas las graves cuestiones que esperan una resolución urgente, eficaz y justa. Y no se dan cuenta de que por ese procedimiento unilateral no se podrá llevar nunca la paz a los espíritus. Ni tampoco remediar — la experiencia de los veinte meses transcurridos es el mejor exponente — los males que ha ocasionado a nuestro país la funesta actuación de los partidos políticos que han disfrutado del Poder desde la desdichada crisis de 1933. Se impone un cambio radical en la política española: una política que estimule y honre al trabajo, que, más que nunca, debe ser protegido y glorificado en estos tiempos de ruina universal.

La Bolsa madrileña cierra esta quincena, en lo referente a fondos públicos, con cierta flojedad en casi todas sus Deudas en relación con la anterior, especialmente el Interior. Sin embargo, nada tendría de extraño que el alza se mantuviese, más que por el dinero, por estar próximo el fin del primer semestre y existir la necesidad de revalorizar carteras, cuyos productos habrán de repercutir en próximos dividendos de entidades que ya comienzan a cotizarlos.

Los valores municipales mantienen el buen tono en que vienen desarrollándose desde hace algún tiempo. Es un honor justamente merecido el que se les hace. Las cédulas confirman el buen crédito de que gozan y siguen ganando posiciones.

Los valores de crédito recobran un brío que, naturalmente, se basa en la esperanza de mayores dividendos. Y éstos habrán de serlo, principalmente, si así sucede, por la recuperación de sus carteras de títulos. Por eso decimos que el tono alcista habrá de mantenerse, a toda costa, en casi todos los valores.

Los valores industriales, con sus naturales excepciones por los valores en sí, completan el ambiente optimista en que viene moviéndose el dinero; pero bien quisiéramos que más que «alegrías» se consolidasen sus precios por mejora de las industrias y por una mayor amplitud de negocio.

También los «eléctricos y de tracción» gozan de la atención del público y, en general, ganan terreno. Los ferros, algo más despaciosamente, pues el público, cauto, no se deja llevar más por esperanzas y quiere ver realidades, que, en estos valores, no lo podrán ser, seriamente, como no se opere una honda transformación de la industria; pero, entre tanto, las Compañías se aprestan a gozar del nuevo apoyo — y de qué calibre — que les brindaba el Gobierno recientemente dimitido.

V. O.

COTIZACIONES DE LA BOLSA DE MADRID

CLASE DE VALORES	Cotizaciones en 20 abril 1935	Cotizaciones en 3 mayo 1935
Fondos públicos.		
Interior 4 por 100, serie A	75,50	74,65
Exterior 4 por 100, serie A	91	92,25
Amortizable 4 por 100 antiguo, serie A	84,50	84,25
— 5 por 100, 1920, serie A	97	96,40
— 5 por 100, 1917, — A	95,15	95,50
— 5 por 100, 1926, — A	102,20	102
— 5 por 100, 1927, libre, serie A	102,50	102,30
— 5 por 100, 1927, con impuesto, serie A	95,05	94,75
— 4 1/2 por 100, 1928, libre, serie A	98,60	98,75
— 4 por 100, 1928, libre, serie A	95,10	95,10
— 3 por 100, 1928, — — A	78,65	78,50
— 5 por 100, 1929, — — A	102,40	102,15
Deuda Ferroviaria 5 por 100	101,30	101
— — 4 1/2 por 100	97	95,75
Valores municipales.		
Empréstito 1868 (Erlanger)	115	115
Expropiaciones Interior	99	98
Villa de Madrid, 1914	81,60	82,20
— — , 1918	80,50	82,25
Empréstito de 1923	84,75	88
Villa de Madrid, 1931	91	92
Cédulas.		
Banco de Crédito Local, 5 1/2 por 100	91,75	91,50
Idem íd. íd., 6 por 100	96,75	97
Idem íd. íd., emisión 1932, 5 1/2 por 100, amort. lotes	108,35	110,25
Banco Hipotecario de España, 4 por 100	92,50	93,95
— — — , 5 por 100	98,65	99
— — — , 5 1/2 por 100	102,65	102,75
— — — , 6 por 100	108,35	108,35

CLASE DE VALORES	Cotizaciones en 20 abril 1935	Cotizaciones en 3 mayo 1935
Valores de crédito.		
Banco de España	573	576
— Hipotecario	260	263
— Hispano-Americano	160	174
— Español de Crédito	190	217
— Central	75	75
Valores industriales.		
Tabacos	225,50	231
Petróleos	135,75	140
Unión y Fénix	498	500
Felgueras	»	40
Alcoholeras	»	100
Altos Hornos	75	75
Azucareras	38	38
Explosivos	636	672
Guindos	217	225
Petrolillos	26	27
Rif, portador	322	320
Eléctricas y tracción.		
Mengemor	141,50	144
Chade	430	430
Cooperativa Electra	142	146
Unión Eléctrica Madrileña	105	104,50
Hidroeléctrica Española	167,50	178,50
Telefónica Nacional, preferentes	111	111,50
— — ordinarias	111,90	109
Ferrocarriles M. Z. A.	201	203,50
— Norte	268	270,50
Metropolitano	121,75	123
Tranvías	103,75	105

EL MUNICIPIO Y LA VIDA RURAL

El V Congreso internacional para el embellecimiento de la vida rural

El obrero del campo ha estado y está en el mayor abandono en todos los aspectos. Una gran parte de los habitantes de las ciudades consideran a los campesinos como seres inferiores, y cuando les ven marchar por las amplias y lujosas avenidas, la risa asoma a sus labios, y bromas, casi siempre de mal gusto, sirven para hacer el comentario de su presencia. No se les concede importancia, y el trato que se les da es el que corresponde a seres innecesarios, carentes de valor, cuando la realidad es que son imprescindibles, y sin ellos las llamadas ciudades, con su lujo y orgullo, vendrían al suelo como castillo de naipes. La vida del campesino se ha utilizado y se utiliza como argumento para obras de teatro, para composiciones poéticas, para grupos escultóricos; pero la vida del campesino no es precisamente poesía, sino miseria y privaciones sin cuento.

El hombre del campo todo lo produce y de todo carece; todo lo crea y de ello ha de desprenderse para los demás, y como recompensa se le obliga a ocupar viviendas que no merecen tal denominación; sus hijos están condenados al analfabetismo, lo que siempre facilita para que el régimen de vida no cambie y el concepto de esclavo pase de padres a hijos. Solamente en período electoral se visitan pueblos y aldeas por aquellos mismos señores que han dado jornales de hambre unos días, muy pocos durante el año, o tierra en renta a precios elevadísimos; y en la visita, entre palabras y cantos al campesino, se les promete lo divino y lo humano. Se consiguen los votos por los medios que tienen a su alcance, y las promesas se convierten en rebaja de jornales y aumento de renta. De alguna parte tienen que salir los gastos electorales.

Esta es la vida del campesino: habitando pocilgas; sin escuelas; pasando hambre y privaciones, lo que no es inconveniente para que el viajero, al visitar los pueblos con la velocidad de una cinta cinematográfica, comente los colores y la salud de los pequeñuelos que encuentra a su paso; pero ignora, o quiere ignorar, que son muchos más los que no ve, porque han muerto de hambre o nacieron sin vida de madres famélicas. Este es el triste cuadro de la España rural; de la España que ha escrito su historia cantando a reyes y generales que mataron a miles de hermanos de otra nacionalidad, mientras dejaban morir de hambre a Colón y obligaban a marchar al extranjero a los inventores que pudieron hacer que la península ibérica fuera grande y hermosa por su industria, su comercio y su agricultura, que es la historia que debe enorgullecer a los pueblos.

Un grupo de españoles han iniciado la propaganda necesaria en favor del V Congreso internacional para el embellecimiento de la vida rural. Tan importante Congreso, acordado en la reunión de la Comisión internacional para el embellecimiento de la vida rural, celebrada en Lieja el año 1930, debía celebrarse en Suiza en 1934, con motivo de una gran exposición de artes populares; pero como ésta no se celebró, fué el Landwuol (retorno a la tierra) del Gran Ducado de Luxemburgo quien tomó a su cargo la organización, con el concurso de la Comisión nacional belga.

Las fiestas rústicas que se celebrarán en Diekirch con motivo del V Concurso agrícola cantonal en el Gran Ducado y la Exposición Universal e Internacional de Bruselas, en 1935, constituirán sus principales atracciones.

Estas fiestas y esta grandiosa manifestación de la actividad humana tienen un carácter altamente instructivo, una enseñanza objetiva que justificará los numerosos Congresos que se han celebrado hasta la fecha, y que reunieron, como suponemos ocurrirá en el próximo, a profesores, sabios, artistas, industriales, agrónomos y comerciantes del mundo entero. Queremos resaltar que es imprescindible, para que tan importante Congreso tenga una eficacia que se transforme en cambio de vida para el campesino, que éstos estén representados directamente, bien por conducto de sus Asociaciones profesionales, o designados por éstas y sufragando los gastos los Gobiernos respectivos. Donde se traten problemas que afectan directamente a los campesinos. Prescindir de ellos es restarles eficacia.

El Debate *recuerda que Perezagua "formó con Pérez Solís el hoy partido comunista vizcaíno". Sí, es cierto. Pérez Solís fué de los que combatieron fieramente la democracia, haciéndose pasar por comunista, para terminar entregando su alma y su estómago al padre Gafo.*

Otro extremista más que agregar a la lista, lector.

El I Congreso internacional para el embellecimiento de la vida rural se celebró en Bruselas en el año 1926. Tuvo por objeto poner en evidencia la importancia del hombre como factor de la producción agrícola, ya que en el estudio de la organización económica de la agricultura se ha olvidado al que le da vida.

El II Congreso se celebró en los Estados Unidos en el año 1927, con carácter económicoagrícola, y se ocupó de las instituciones que contribuyen a la elevación del labrador como productor y como hombre.

En el año 1929 se celebró en Budapest el III Congreso, tratándose los siguientes temas:

1.º Organización de los directores de esta obra y cómo deben estarlo.

2.º Cómo debe estar organizada la educación escolar y postescolar del pueblo rural en orden al embellecimiento de la vida rural.

3.º Importancia de los actuales movimientos agrarios desde el punto de vista de dicho embellecimiento.

El IV Congreso se celebró en Lieja en el año 1930, y en él se trató de los progresos realizables en el campo en cuanto a higiene, *confort*, maquinaria (tan sólo para ahorrar trabajo, no brazos), mejora de aguas potables, evacuación de residuos, caminos, teléfono, radio, cinema y mejoramiento intelectual, moral, estético y recreativo. Medidas para conseguir el embellecimiento de la vida rural.

El V Congreso para el embellecimiento de la vida rural formará parte de una quincena agrícola, en la que se celebrará una docena de Congresos y reuniones de las grandes Asociaciones agrícolas internacionales.

El programa del Congreso es el siguiente:

1.º Difusión de la pequeña propiedad rural después de la guerra por:

a) La iniciativa privada.

b) La intervención del Estado: Reforma agraria; colonización interior; sus resultados económicos y sociales.

2.º Remedios contra el éxodo rural y el paro.

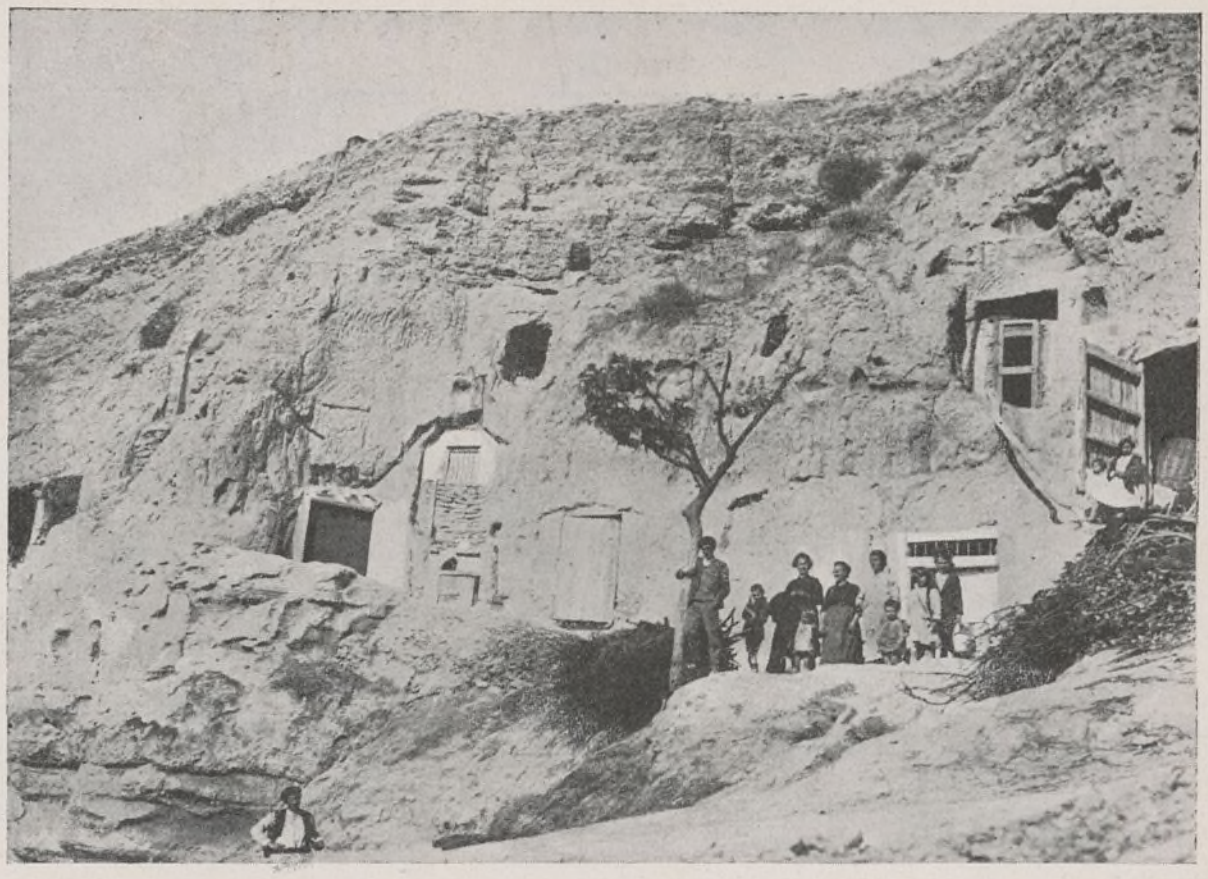
3.º Importancia del arte popular y de la industria agrícola doméstica en el embellecimiento de la vida rural.

Para el estudio de tan importantes temas, el Congreso constituirá dos secciones, la primera denominada de Sociología rural y la segunda Arte popular e industria agrícola, y las sesiones tendrán lugar en Luxemburgo durante los días 20, 21, 22 y 23 de julio próximo, y 24 y 25 del mismo mes en Bruselas.

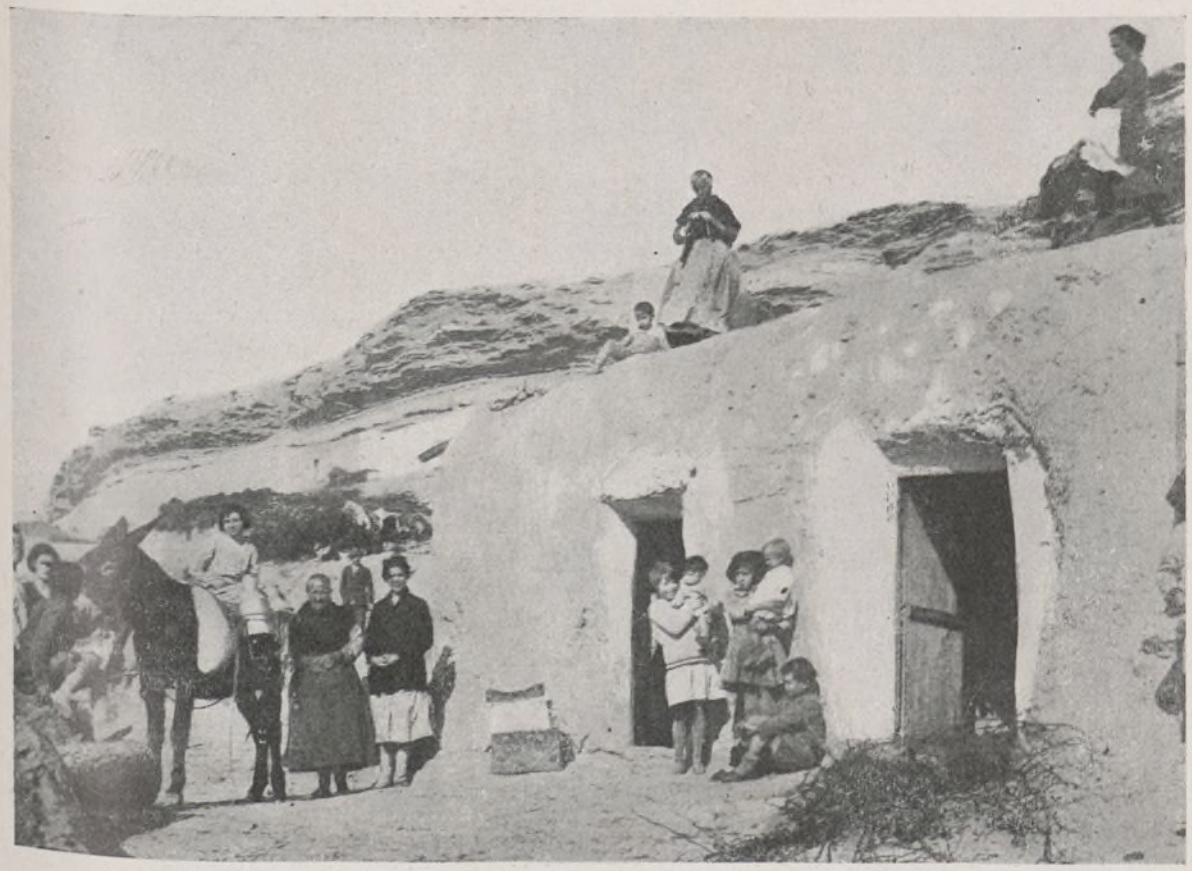
Ha llegado a nosotros la noticia de que se está organizando una excursión colectiva, con carácter particular, para que España esté representada en tan importante comicio. De lamentar sería que no cristalizara en realidad el proyecto. Es necesario que no olvidemos que España es un país eminentemente ganadero y agrícola, y a los puntos a discutir podrían aportarse por los españoles, técnicos y obreros, opiniones valiosas muy dignas de tenerse en cuenta, como no dudamos sucedería. Los más obligados a abordar este tema son el Gobierno y los organismos oficiales, sobre los que pesa un compromiso moral de estar representados en el V Congreso para el embellecimiento de la vida rural.

Como lógico, esperamos que esto suceda.

José CASTRO TABOADA



En estas zahurdas viven campesinos españoles. Si a esto se puede llamar vivir.



Hacinados en estas cuevas viven hombres, mujeres y niños.

Alzado del nuevo Viaducto de Madrid proyectado sobre la calle de Segovia.

Eguinoa Hermanos

Construcciones de toda clase de obras

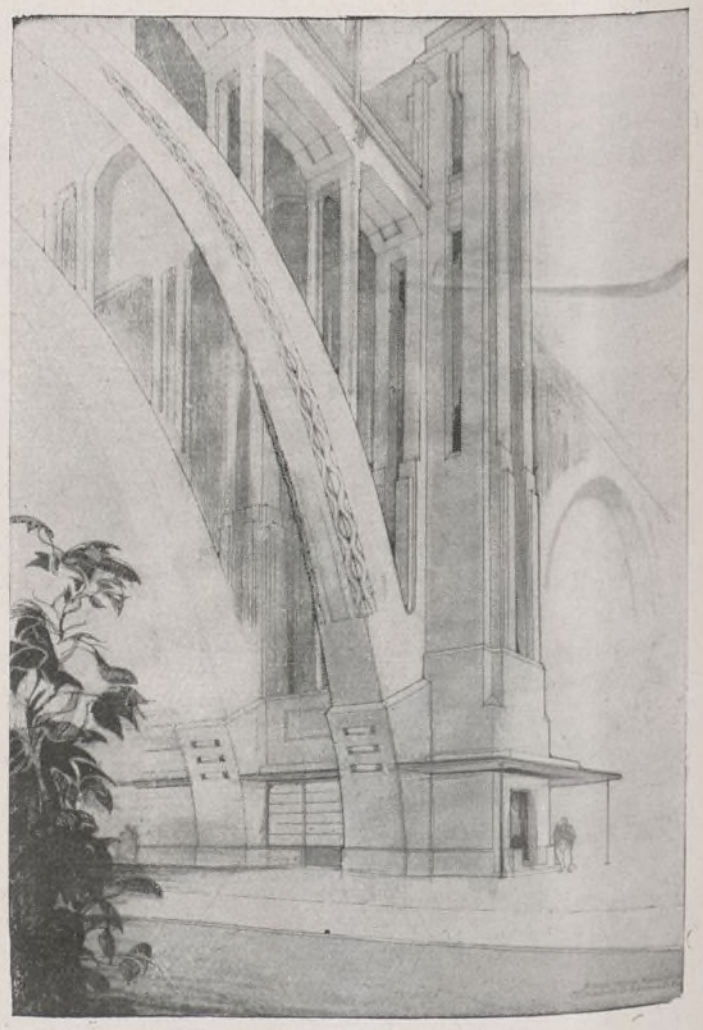
Especialidad

en

hormigón armado

PAMPLONA:
Leire, número 2
Tel. 2873

MADRID:
Sagasta, 1 y 3
Tel. 45107



Detalle de una pila con ascensor y arranque de los arcos.

Los Enlaces Ferroviarios de Madrid y su relación con el Madrid-Burgos

En el número 21 de esta misma revista, correspondiente al 25 de febrero último, se publicó un extenso artículo sobre la «Situación actual de las comunicaciones de Madrid», suscrito por el ilustre arquitecto D. Casto Fernández Shaw, en el que, al tratar de la estación Madrid-Colón, me señala como uno de los iniciadores de la citada idea, en el seno de la Comisión de Enlaces Ferroviarios de Madrid, de la que, en efecto, entré a formar parte como ingeniero director de las obras, y en la que, modestamente, exponía mis ideas, atendidas unas veces y otras no; limitándome a cumplimentar los acuerdos de aquélla y llevar la marcha de las obras con el personal a mis órdenes, que era mi especial misión.

Como consecuencia del artículo antes citado, fuí requerido por mi buen amigo D. Manuel Muiño, subdirector de Tiempos Nuevos, para que recogiera en unas cuartillas todo lo referente a la suprimida Comisión de Enlaces Ferroviarios de Madrid, y accediendo gustoso a esta invitación, creo conveniente analizar la génesis de su formación, su actuación durante los trece meses escasos que estuvo funcionando y sus derivaciones, para poner en su punto, como técnico imparcial, la tan debatida cuestión de los «Enlaces»; dándose el caso insólito de que ni el Ayuntamiento de la capital se tomara interés por ellos. Pero así como en otras entidades que se juzgaran perjudicadas por los mismos parecen justificados los ataques, si alguien estaba llamado a defenderlos, prescindiendo de su conveniencia ferroviaria, era aquella corporación, ya que se trataba de ejecutar obras beneficiosas para el engrandecimiento de Madrid, sin desembolso por parte del Ayuntamiento.

¡Cuán distinta ha sido la actitud de los Ayuntamientos de otras capitales, como Barcelona, Zaragoza y Bilbao, con sus respectivos Enlaces Ferroviarios!...

I

Reseña histórica del problema ferroviario de Madrid

Desde que la capital de España, allá por el año 1860, vió frustrada su aspiración de tener situada la estación del Norte en las proximidades del Hipódromo (hoy desaparecido con la prolongación de la Castellana), por haber modificado la Compañía el emplazamiento de su estación, para llevarla a los terrenos de la montaña del Príncipe Pío, propiedad del entonces real patrimonio, que se los cedía gratuitamente, comprometiéndose a hacer una prolongación en túnel bajo el Campo del Moro, para situar en él un apeadero subterráneo en comunicación con el Palacio Real, no ha habido proyecto de ferrocarril que se estudiase posteriormente que no se fijara en zona análoga, que es la que reúne mejores condiciones por su situación, dominando en altura la mayor parte de la capital, en contraposición con las estaciones existentes, que son precisamente, los puntos más bajos de la misma.

Los proyectos de los ferrocarriles Vasco-Castellano, de vía de un metro; Madrid-Aranda de Duero-Santander; ferrocarril del Meridiano (Madrid-Santoña), de los años 1892-94, situaban sus estaciones terminales de Madrid en los altos del Hipódromo, por detrás del actual Palacio de Industria, en donde incluso llegaron a adquirirse terrenos por la Empresa primeramente citada.

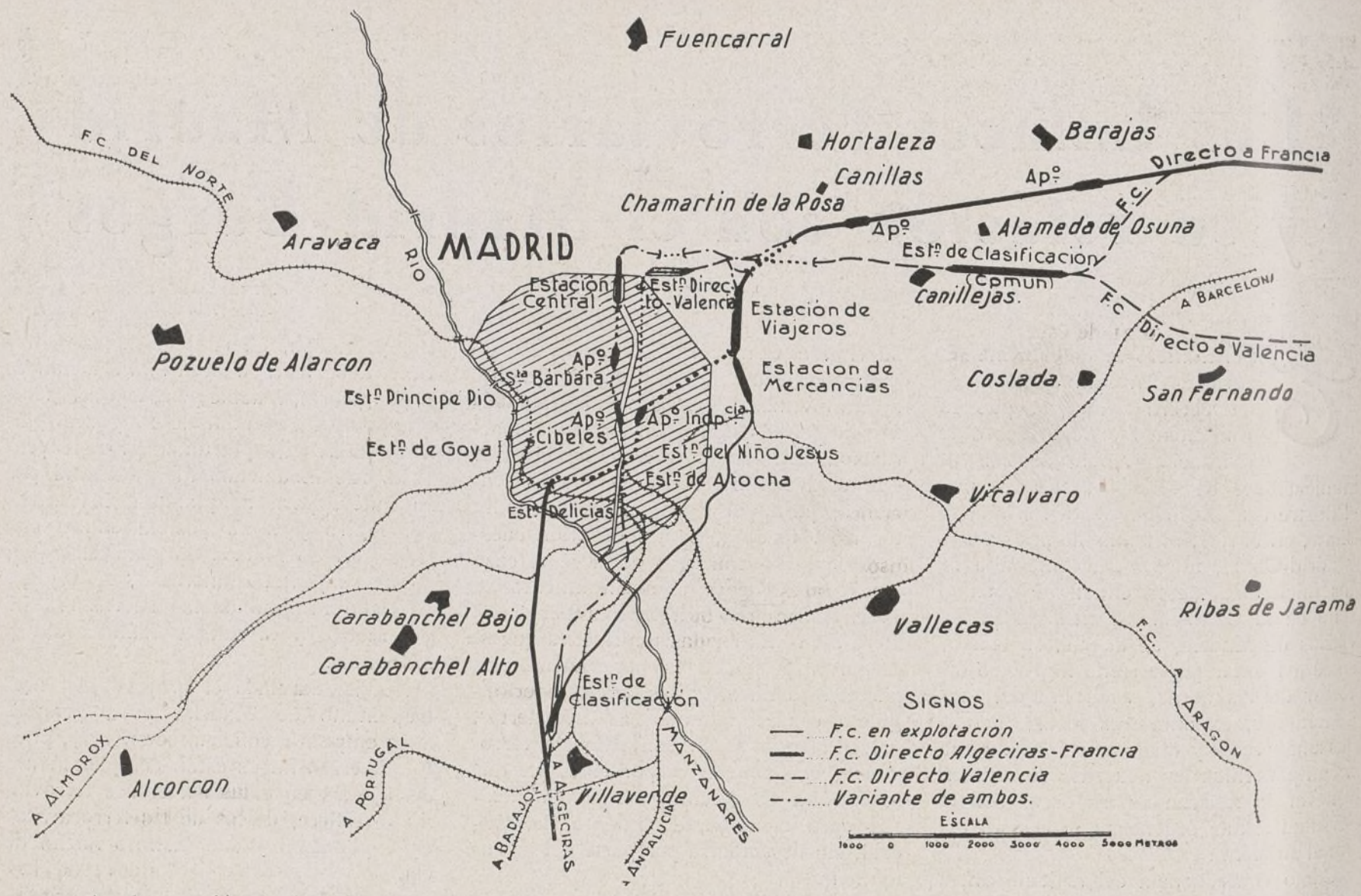
Más adelante, al estudiarse los directos a Valencia y a la frontera francesa, se escogieron terrenos análogos para la ubicación de sus estaciones, apareciendo entonces la primera tentativa de enlace subterráneo con Atocha a lo largo de la calle de Serrano.

En 1916 surge un nuevo proyecto de D. Fernando Reyes, para el enlace subterráneo de las estaciones del Príncipe Pío y Atocha, en el que, mediante un túnel helicoidal, se situa una estacion de triple galeria, a doble piso, con seis vías, debajo de la avenida de Pi y Margall, a 29 metros de profundidad. Este proyecto fué modificado más adelante por su autor, para adaptarse a las líneas del Metro y a su posible enlace con el proyectado Madrid-Burgos (véase plano de conjunto, números 1, 2, 3 y 4). El radio mínimo de las curvas era de 300 metros y la rampa máxima de 17 milésimas.

No detallaremos el proyecto del Metropolitano de Madrid, cuya primera línea empezó a construirse en 1917, pues sus diversas líneas están completamente desligadas, en cuanto a enlace ferroviario se refiere, de las de los ferrocarriles en explotacion y con distinto ancho de vía.

Al estudiarse por el Estado, en los años 1920-22, el proyecto de ferrocarril internacional frontera francesa-Madrid-Aljeciras, con una doble estación de viajeros y mercancías a lo largo del Abronigal, en las proximidades de las Ventas (véase croquis), se establecía la continuidad del servicio de mercancías, mediante un ramal a lo largo de dicho arroyo, para empalmar en Villaverde con la línea de M Z. A. y con el directo a Aljeciras. El enlace para viajeros se efectuaba en subterráneo desde las Ventas a la plaza de la Independencia, donde se situaba un apeadero, origen del trazado Madrid-Aljeciras, para continuar por la calle de Alfonso XII (hoy Alcalá-Zamora) a buscar las rondas de Toledo y Segovia, cruzando el Manzanares en las proximidades de este último puente. También se proyectó una variante: atravesando por bajo de las vías de Atocha y próxima a la de las Delicias, en demanda del puente de la Princesa (hoy de Andalucía), para de allí buscar la estación de clasificación en Villaverde de la línea de Madrid-Aljeciras (proyecto de los Sres. González-Echarte y Machimbarrena).

Teniendo en cuenta que el proyecto del directo a Valencia del Sr. Bellido se desarrollaba entre Canillejas y Madrid, en zona muy próxima al directo a Francia, se pensó en dejar sólo para



mercancías la estación de las Ventas y llevar las dos líneas, previamente enlazadas en una estación común en Canillejas, donde podía emplazarse una amplia de clasificación, a los terrenos del Hipódromo, atravesando en túnel la Ciudad Lineal. La estación común se establecía a cielo abierto, saliendo luego la línea en subterráneo por Zurbano, plaza de la Villa de París, ministerio de la Guerra y paseos del Prado y de las Delicias, a empalmar con el enlace exterior de mercancías o su variante. Se preveían apeaderos posibles en Almagro y Prado. Como la línea de Algeciras-frontera francesa era de ancho internacional, no se estudiaron sus enlaces con las estaciones de Atocha y Delicias.

En 20 de junio de 1924 presenta el ingeniero industrial D. Luis Montesino un proyecto de *Travesía subterránea de Madrid* (número 5 del plano de conjunto), en el que el trazado arranca del testero de la estación de Príncipe Pío, penetrando en subterráneo bajo el Campo del Moro, donde se unía a la línea de contorno, sirviendo con un apeadero el entonces Palacio Real, para desviarse, metiéndose por debajo de la zona edificada, en dirección a la plaza Mayor, donde se establecía una estación subterránea a 13 metros de profundidad, yendo a buscar luego la plaza de Cánovas, y por el paseo del Prado enlazar con la estación de Atocha, por el testero.

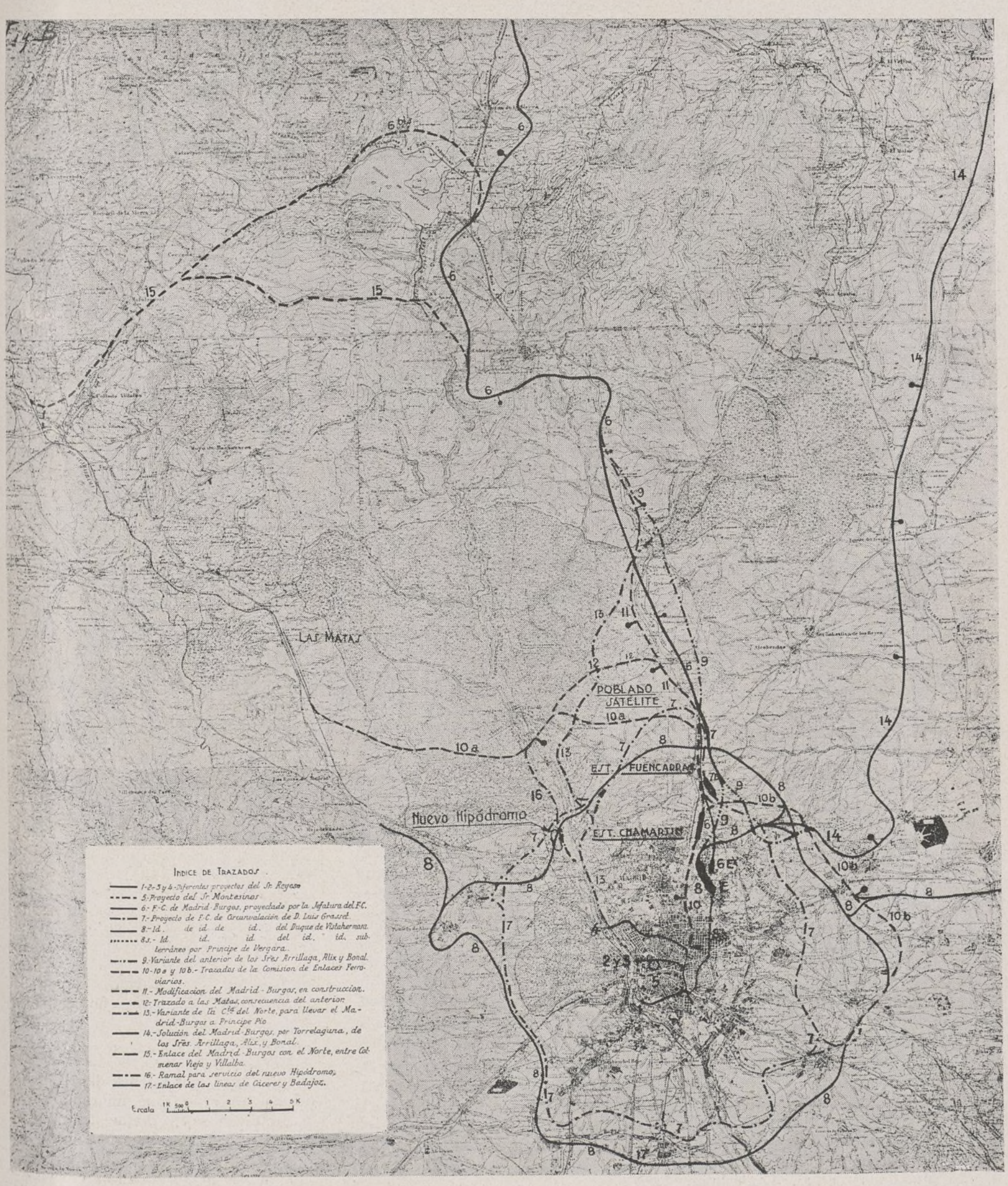
El trazado era bastante violento, pues se admitían curvas de 220 metros de radio y rasantes de 35 milésimas. La construcción de este enlace se combinaba, en la superficie, con una gran vía transversal desde la Almudena a la plaza de Cánovas, estableciéndose bajo las vías un doble túnel para la circulación de vehículos, cuyas bocas de acceso se proyectaban en la plaza de las Cortes y Cuesta de la Vega (calle de Segovia). El presupuesto se cifraba entonces en 40 millones de pesetas para una longitud de 3.463 metros.

Simultáneamente a estos proyectos, y al surgir los del Estado para el ferrocarril directo de Madrid a Burgos y gran circunvalación de Madrid, encomendados a la Jefatura de Estudios y Construcciones de Ferrocarriles del Centro de España, se pensó en electrificar la línea de contorno.

Al aprobarse en 1926 el anteproyecto del Madrid-Burgos, redactado en el año 1921, se dictaminó por el Consejo de Obras públicas que se revisase la Sección Madrid-Somosierra, para definir el origen o punto de partida de la línea, y ubicar la estación teniendo en cuenta *los enlaces con otras líneas*, y, tal vez, la posibilidad de empalmar con la estación de Príncipe Pío, así como el trazado y enlaces con el ferrocarril de circunvalación, que forma parte del plan urgente.

Con estas normas se efectuó, por la Jefatura de Estudios y Construcciones de Ferrocarriles del Noroeste de España, el replanteo previo de Madrid-Somosierra (número 6 del plano de conjunto), figurando en su Memoria la posibilidad de enlaces con otras líneas, pudiendo establecer uno muy sencillo con el ferrocarril del Norte, desde Villalba al apeadero de Chozas-Manzanares (número 6 bis), con un recorrido de unos 28 kilómetros, pendiente máxima de 10 milésimas y curvas muy amplias pasando por Moralzarzal, Cerceda, Boalo y Manzanares el Real, por donde podrían desviarse las mensajerías y mercancías con destino a Madrid, e incluso los trenes de viajeros, a la estación central, que se suponía emplazada en los altos del Hipódromo, como figuraba en el anteproyecto del ferrocarril directo de Madrid a la frontera francesa, y próximamente a la cota de 700 (35 metros más alta que la del proyecto del mismo ferrocarril), en vez de la de 589 que tiene la estación del Norte (Príncipe Pío), o sea *111 metros más alta*.

Se situaba en las proximidades de Fuencarral una estación de clasificación de mercancías, en una horizontal de tres



kilómetros. Esta estación puede enlazarse perfectamente con la del Norte (Príncipe Pío) y la de clasificación de Las Matas (trazado 10 *a*), así como con el ferrocarril de gran circunvalación, y líneas de Madrid a Zaragoza y a Alicante, y Madrid-Cáceres-Portugal (trazado 10 *b*), yendo por Hortaleza, Canillejas y Vicálvaro (empalme con el ferrocarril de Madrid a Aragón) a Vallecas, y desde aquí, por el ramal últimamente construído por M. Z. A., se enlazaría con las estaciones de clasificación de Cerro Negro y Villaverde.

Se proponía asimismo el emplazamiento de la estación central de Madrid en los altos del Hipódromo, que, además de la inmensa ventaja que supone

para la capital (centro esencialmente importador) el que las mercancías lleguen a un promedio de 100 metros más altas que por las estaciones actuales, puede centralizarse en ella el servicio de viajeros para todas las líneas, saliendo los del Norte, Santander y Vascongadas por la línea directa Madrid-Burgos, y por el enlace Chozas-Villalba, las de Avila, Segovia y líneas del noroeste. Las de Andalucía, Cataluña, Levante y del sur, o por la de circunvalación (Hortaleza, Canillejas, Vallecas), o por la línea subterránea cruzando la Castellana y subiendo por la calle de Almagro y la plaza de Santa Bárbara, calle de Hortaleza, plaza de Bilbao (hoy Ruiz Zorrilla), Peligros, plaza de Santa Ana, Antón Martín y Santa Isabel, a desembocar en la estación de Atocha (lado gran velocidad); pudiéndose poner apeaderos subterráneos en las plazas de Santa Bárbara, Ruiz Zorrilla y Santa Ana. En Santa Bárbara puede disponerse una desviación subterránea por los bulevares, a salir por Rosales a la estación de Príncipe Pío (Norte).

Con posterioridad al anterior proyecto, en el año 1928, se presentaron dos del ferrocarril de circunvalación de Madrid, uno del duque de Vistahermosa (suscrito por varios ingenieros de M. Z. A.) y el de D. Luis Grasset (patrocinado por la Compañía del Norte); el primero con una estación central para viajeros y mercancías, situada próximamente en la misma zona que la propuesta por la segunda Jefatura de Estudios y Construcciones de Ferrocarriles, entre el asilo de San Rafael, Colegio de Huérfanos de la Guardia Civil y arroyo Abroñigal, y el del Sr. Grasset situando la estación de Madrid-Castellana, a caballo sobre la carretera de Alcobendas, entre Fuencarral y Chamartín.

En ambos se efectuaba el enlace con el Norte en las proximidades de Pozuelo, y con M. Z. A. entre Vicálvaro y Vallecas; siendo más amplio el circuito del primer proyecto.

El proyecto del duque de Vistahermosa (trazado 8) está concebido con gran amplitud, pues dentro de su contorno quedan enclavados los pueblos de Fuencarral, Hortaleza, Canillejas, Vicálvaro, Vallecas, Villaverde, Carabancheles, Húmera y Pozuelo, con un desarrollo de 62 kilómetros y distancia media de 10 kilómetros entre estaciones.

Se proyecta todo con doble vía y pendientes máximas de 14,5 milésimas, fijando zonas en que pueden establecerse centros industriales y estudiando 17 ramales para enlace con las líneas de ferrocarriles existentes y la futura del Madrid-Burgos, que suman en total 31,5 kilómetros.

Se completaba dicho proyecto con un enlace subterráneo a lo largo de la calle del Príncipe de Vergara, atravesando el Retiro para unir con Atocha, mediante un apeadero yuxtapuesto a la estación por el lado del patio de salida de viajeros, saliendo al nivel del patio de mercancías. Las estaciones del Hipódromo (8 *e*) las combinaban con un posible trazado del Madrid-Burgos, pasando por Torrelaguna.

En el proyecto del Sr. Grasset (trazado número 7) se proponía que la circunvalación se destine sólo a mercancías, yendo los trenes de viajeros por la vía de contorno y dejando fuera los pueblos de Hortaleza, Canillejas, Canillas, Vicálvaro, Vallecas, Villaverde, Pozuelo y Aravaca, con un desarrollo de 55,6 kilómetros. Está más próximo a Madrid que el anterior. La estación central Madrid-Castellana (7 *e*) se situaba entre Fuencarral y Chamartín.

Los presupuestos de dichos proyectos, incluyendo vía y electrificación, ascendían a 231 millones de pesetas el del duque de Vistahermosa, de los cuales 32 millones para el enlace subterráneo, y 100 millones de pesetas el del señor Grasset, de carácter más restringido.

Simultáneamente con el proyecto del Sr. Grasset, y como complementario del mismo, se presentó por la Compañía del Norte, en octubre de 1928, una variante del ferrocarril Madrid-Burgos (número 13), para llevar éste a la estación del Príncipe Pío, desviándolo desde Trescantos, a 21 kilómetros de Madrid (donde establecía una estación de clasificación), atravesando todo el monte de El Pardo.

El enlace de la variante propuesta por la Compañía del Norte con el ferrocarril de circunvalación se efectuaba por medio de un ramal desde El Pardo, para que los trenes procedentes de Burgos puedan dirigirse a la estación Madrid-Castellana (7 *e*), proyecto de don Luis Grasset, o a la del Príncipe Pío, indistintamente, y dos ramales que enlacen a ambas.

Todos ellos fueron examinados por la segunda Jefatura; no juzgando aceptable la variante propuesta por el Norte, por ser más costosa que el proyecto por ella estudiado, y proponiendo para el de circunvalación una solución intermedia, mucho más económica, combinando los dos proyectos presentados: el número 7 por la zona occidental y el 8 por la oriental.

Como consecuencia de estos informes de la Jefatura, se presentó en mayo de 1931, por los ingenieros Sres. Arrillaga, Alix y Bonal, firmantes del primitivo proyecto del duque de Vistahermosa, un *Proyecto de variación del sector norte del ferrocarril de circunvalación y de su enlace con el de Madrid-Burgos, por Colmenar Viejo* (número 9), acompañando la variante necesaria de este último a dicho fin; presentando al mismo tiempo la solución del Madrid-Burgos por Torrelaguna (número 14), combinada con dicha variación.

La modificación esencial consistía en establecer una amplia estación de clasificación entre Hortaleza y Fuencarral, buscando la bajada al Manzanares por detrás de Valverde, y otra estación análoga en Canillejas, en donde se bifurca la línea para empalmar con la línea de Zaragoza, en las estaciones de Vicálvaro (trazado 10 *b*) y San Fernando (trazado 8), con ramales independientes. Esta transversal se proyecta toda con rasantes que no rebasan 10 milésimas, suavizando el primitivo trazado, en que aquéllas llegaban a 14,5 milésimas; efectuándose la unión con las estaciones que figuraban en el mismo mediante un doble túnel bajo la Ciudad Lineal, a fin de que no se crucen a nivel las dos direcciones opuestas.

Se conservan, pues, en toda su integridad las dos estaciones de viajeros y mercancías (8 *e*) que figuraban en el proyecto del señor duque de Vistahermosa, así como el enlace subterráneo por Príncipe de Vergara (8 *s*). Aquéllas, sin embargo, deberán modificarse en la forma que propuso la segunda Jefatura al informar favorablemente dicha variación, manteniendo el trazado del Madrid-Burgos por ella proyectado en cuanto a la estación de Madrid, para

Otra destacadísima personalidad de la técnica española, D. Emilio Kowalski, colabora desde hoy en TIEMPOS NUEVOS, honrando con ello nuestras columnas. Como ingeniero de Caminos, D. Emilio Kowalski se ha distinguido de modo notable en asuntos ferroviarios. Su intervención en el proyecto de Enlaces Ferroviarios y en el de Madrid-Burgos, con su reconocida autoridad en estos temas, es una garantía de acierto para nuestros lectores, que encontrarán, en este número y en el próximo, un documentado estudio sobre el discutido tema de los Enlaces Ferroviarios madrileños, tan censurados por ciertos sectores de la política española. Muy agradecidos al ilustre ingeniero Sr. Kowalski por su valiosa colaboración, que contribuye a levantar el interés técnico de nuestra revista, por fortuna, creciente desde todos los puntos de vista.

situarla en zona más despejada, simplificando la de mercancías, llevando algunos servicios a la de Hortaleza-clasificación.

Durante el mismo período se realizaron estudios diversos, tanto para el trazado del ferrocarril de Madrid-Burgos como para los enlaces en Madrid; dando lugar a un plan de *Sistematización ferroviaria de Madrid*, redactado por don Miguel Alcalá, haciendo entrar al primero por el lado occidental de las carreteras de Madrid-Irún y Fuencarral-Colmenar, colocando una estación de clasificación al norte, entre Fuencarral y el hospital del Rey (hoy Nacional), y en derivación, una estación de mercancías por el lado Tetuán, entre Bravo Murillo y la prolongación de la Castellana, penetrando en trinchera hasta el Hipódromo, donde establecía, en zanja, la estación de viajeros. Continuaba luego en túnel, con cuádruple vía, a lo largo de la avenida de la Libertad, hasta las Delicias, donde volvía a salir otra vez a la superficie, estableciendo una estación de clasificación sur entre aquélla y el Abroñigal, quedando enlazada con la de Cerro Negro.

La estación central, en túnel, quedaba ubicada en el Prado, pegada a Correos. Situaba, además, apeaderos intermedios para servicios locales frente al hotel del Negro, Maudes, paseo de Ronda, estatua de Castelar, Colón, Cibeles, Neptuno, Atocha, Delicias, huerta de Embajadores y Las Carolinas, con lo cual pretendía establecer una línea metropolitana de Fuencarral a Villaverde.

Se completaba esta arteria principal con una serie de ramales de enlace, tanto exteriores como metropolitanos; mereciendo citarse el que desde el monte de Valdelatas bajaba a cruzar el Manzanares para empalmar con el ferrocarril del Norte en El Plantío, cerrando el circuito en la estación de clasificación-Fuencarral, proyectando dentro del bucle una extensa zona para depósito franco, aduana interior, etc. Otro enlace, con variantes, era el de Fuencarral, por la Necrópolis, a Vicálvaro, con ramal al aeropuerto.

En el año 1931 se presentó por don Alejandro Juanola un proyecto de Metropolitano que, además de la arteria transversal norte-sur, establecía un servicio de circunvalación por todas las rondas, y cuya concesión se solicitaba a base de una fórmula de plusvalía sobre fajas de 100 metros a ambos lados.

Con la construcción de este Metropolitano se pretendía por su autor resolver el paro forzoso en Madrid, por cuyo motivo denomina al proyecto *El Metro de la República*, justificándolo en la forma que a continuación se describe, copiándolo de un folleto por él publicado:

D. EMILIO KOWALSKI
Ingeniero de Caminos.

El Metro de la República

Las reflexiones que anteceden nos han sugerido la idea de que la obra que podría dar trabajo a todos en abundancia, que podría abrir nuevos horizontes al desarrollo de la ciudad y podría quedar como grato monumento que perpetuase el recuerdo del advenimiento de la República, sería un **ferrocarril Metropolitano que recorriese todas las rondas,** o sea de circunvalación, y que, partiendo de la plaza de Italia, recorriese las calles de Pedro Bosch, Doctor Esquerdo, Francisco Silvela, Joaquín Costa, Raimundo Fernández Villaverde, Pablo Sarasate, Federico Chueca, paseo de la Florida, estación del Norte, paseo de la Virgen del Puerto, estación de Goya (atravesando el Manzanares), estación Imperial (volviéndolo a atravesar), paseo Imperial, paseo de Yeserías, paseo de la Chopera, plaza de Legazpi y plaza de Italia. Total, unos 20 kilómetros.

Un ramal transversal, partiendo de la misma plaza de Italia, que pasaría por la calle de Riego, estación de Madrid a Cáceres y Portugal, glorieta de Luca de Tena, paseo de las Delicias, Atocha (enlace), por debajo del Jardín Botánico, plaza de Murillo, calle de Alarcón (cruce con Montalbán), Palacio de Comunicaciones (por debajo del pasaje), plaza de la Independencia, calle de Serrano, calle de Vicente Perea, carretera de Chamartín, Chamartín de la Rosa. Total, 27,700 kilómetros; con enlaces a ferrocarriles, vías muertas, etc., unos 30 kilómetros. Se prevé, además, la prolongación hasta Fuencarral (unos 3,800 kilómetros).

En la calle de Alcalá, junto al pasaje del Palacio de Comunicaciones, se formaría una estación apropiada para recibir la correspondencia, que podría llegar allí por el Metropolitano, procedente de todas las estaciones de ferrocarril. Dicha estación, además de todo el utillaje correspondiente al indicado servicio de comunicaciones, dispondría de escaleras mecánicas para la subida y bajada de viajeros, como se instalarían en casi todas las demás estaciones, por ser sistema mucho más práctico que los actuales ascensores. Además, se instalaría un transportador de correa sin fin para el intercambio de viajeros con la estación del Metropolitano actual en su estación frente al Banco de España. Dicho mecanismo atravesaría subterráneamente la plaza, por debajo del burladero existente junto a la estatua de La Cibeles (hoy desaparecido).

En todos los casos que fuese posible, se procuraría comunicar las estaciones del trazado transversal en las calles de Alarcón y Serrano con los paseos del Prado, Recoletos y Castellana, por medio de los citados transportadores de correas sin fin o «tapis-roulants». Creemos muy factible tal instalación, especialmente en las estaciones de las calles de Goya, Lista y Diego de León.

Lo ideal hubiera sido poder llevar el Metropolitano transversal por debajo de los mencionados paseos; pero tenemos entendido que sería muy costoso o casi imposible, a causa de la naturaleza especial del subsuelo.

Enlace del Metro con las estaciones de los diversos ferrocarriles.

Partiendo de la plaza de Italia, en el mismo sentido que antes hemos descrito, encontramos como propicia a una fácil comunicación la estación de Arganda.

Desde dicha plaza, en sentido contrario, encontramos la estación Imperial, la de Goya y la del Norte.

Siguiendo desde la misma plaza la línea transversal, tenemos enlace con la estación de Madrid a Cáceres y Portugal, y luego la de Madrid a Zaragoza y a Alicante.

Es indudable, pues, que la nueva red comprende todas las estaciones de ferrocarril, y enlazando como debiera enlazar esta nueva red en sus cruces con la antigua, no podría ser más fácil la comunicación de todos los ámbitos de Madrid con sus estaciones de ferrocarril y la intercomunicación de éstas.

Tal intercomunicación permitiría el cambio de mercancías durante la noche entre las diversas líneas; pues aun cuando las haya de diferente ancho de vía, es muy fácil establecer tractores eléctricos especiales que transporten los mismos vagones a los diversos cargaderos. Es evidente que por este procedimiento se puede descongestionar bastante el tráfico en la superficie, dejando las vías públicas más expeditas al tráfico ligero y rápido. El enlace del Metropolitano existente, en sus cruces con el nuevo, no es necesario siquiera señalarlo.

Comunicaciones con los pueblos limítrofes

Actualmente parten del interior de la ciudad infinidad de autobuses que mantienen comunicación de viajeros y pequeños encargos entre la ciudad y los pueblos limítrofes. Basta una ligera ojeada al plano que acompañamos para comprender lo fácil que sería llevar a las rondas los puntos de partida de todos esos medios de comunicación, enlazando incluso con ellos las facturaciones de pequeños bultos en gran velocidad que a dichos pueblos viniesen destinados por ferrocarril o que de ellos partiesen.

Ninguno de los dos proyectos citados figura en el plano de conjunto, por su complicación.

Además de todos estos proyectos, que se presentaron, por decirlo así, autónomos, al estudiarse los planos de urbanización y ensanche de Madrid, en todos ellos (Zuazo, Ulargui, Escario, etcétera) se propusieron distintas soluciones para el sistema ferroviario de la capital, siempre sobre la base del establecimiento de una estación en los altos del Hipódromo, donde el propio Ayuntamiento tenía acotadas en sus planos las zonas destinadas a estación, sobre la base de la primitiva del directo a Valencia.

Como proyectos parciales, tenemos los de las modificaciones de la estación del Norte (Príncipe Pío) y Atocha. La primera Compañía ya llevó a efecto la transformación y ampliación de sus estaciones del paseo Imperial y Peñuelas y mejora general de sus líneas de contorno, ejecutando asimismo el pabellón de testero y nuevo patio de llegada de viajeros, recientemente puesto en servicio.

El proyecto de modificación de la estación de Madrid-Atocha, redactado por la Compañía de Madrid a Zaragoza y a Alicante en 1928, y que comprende asimismo la urbanización de la calle de Méndez Alvaro, importaba 68 millones de pesetas, de los cuales correspondían 25 para las instalaciones de viajeros, 35 para las de mercancías y el resto para servicios y dependencias auxiliares.

Llegamos así al año 1932, en que vuelve a ponerse sobre el tapete la idea de un enlace subterráneo entre las estaciones de Atocha y Príncipe Pío, con motivo de la publicación en la revista *Ferrocarriles y Tranvías,* correspondiente al mes de agosto, de un artículo del ingeniero industrial D. Fernando Reyes.

II

Constitución de la Comisión de Enlaces Ferroviarios de Madrid

En el artículo de D. Fernando Reyes, denominado «La fácil transformación de la red ibérica», expone su autor la conveniencia de suprimir las soluciones de continuidad de nuestros ferrocarriles, especialmente en Madrid y Barcelona, citando las obras de penetración de la línea del Norte en la plaza de Cataluña, de Barcelona, y su unión con el Metro transversal, presentando una solución completa de enlaces entre las diversas líneas, y proponiendo asimismo un enlace análogo en Madrid, entre las estaciones del Príncipe Pío y Atocha, con el establecimiento de una amplia estación subterránea en la Gran Vía, entre la Red de San Luis y plaza del Callao.

Estos proyectos fueron tomados con interés por el entonces ministro de Obras públicas, D. Indalecio Prieto, quien celebró varias reuniones en octubre y noviembre de 1932 con diversas personalidades, acudiendo a alguna de ellas el alcalde de Madrid y representantes de las Empresas ferroviarias, de la Cámara de Comercio, Canales del Lozoya, etc., examinándose las distintas soluciones que se habían presentado no sólo para un enlace subterráneo por Madrid, sino también exteriormente, en los diferentes proyectos de ferrocarriles de circunvalación. Se estudió asimismo la conveniencia de electrificar las líneas del Norte y Mediodía, hasta Avila y Segovia, Toledo y Guadalajara.

Como consecuencia de todas estas reuniones, se llegó a fijar la necesidad de enlazar convenientemente las redes del Norte y M. Z. A., para suprimir la solución de continuidad del sistema viario, precisamente en el centro de la península; electrificándose, desde luego, las líneas de Avila y Segovia. Y así surgió la Comisión de Enlaces Ferroviarios de Madrid, que fué creada por el siguiente decreto de 10 de noviembre de 1932, en cuyo preámbulo se exponen las razones que lo motivaron:

Convencido de que, entre los problemas planteados en orden a las comunicaciones ferroviarias españolas, el más interesante de todos es el del enlace en las diversas líneas afluentes a Madrid, el Gobierno está resuelto a abordarlo. La solución de continuidad que los caminos de hierro ofrecen en la capital de la República dificulta y encarece el tráfico, siendo también factor de trastorno y carestía el emplazamiento de las estaciones, todas tres—Atocha, Príncipe Pío y Delicias—situadas en puntos bajos y excéntricos, lo cual agrava considerablemente los entorpecimientos que el desarrollo del automovilismo viene creando a la circulación por las vías madrileñas. Pero, sobre todo, esas deficiencias, unidas a la incapacidad de transporte de las líneas con su actual sistema de tracción, estorban de modo notorio la expansión de Madrid, impidiéndole tomar aquella que corresponde a una gran urbe. Partiendo los trenes de estaciones céntricas de fácil acceso, sin que el trasladarse a ellas signifique, como ahora, además de la pérdida de tiempo, molestias y dispendios, y multiplicando la capacidad de transportes por medio de la electrificación, Madrid podría adquirir amplitudes maravillosas, quedando casi de anexos suyos ciudades tan sugestivas como Toledo, Avila, Segovia, Alcalá de Henares y Guadalajara; lugares tan bellos como Aranjuez y otras vegas del Tajo y del Henares, y, sobre todo, la incomparable sierra de Guadarrama, cuyas laderas y cimas, ansiadas para el reposo, la salud y el recreo, no son ahora asequibles a las clases humildes. Otro problema magno se resolvería: el de la vivienda. Esa facilidad en los transportes permitiría vivir en el campo a millares de familias que hoy se ven obligadas a habitar zaquizamíes insalubres y caros, en una ciudad que, con todas las posibilidades imaginables de ensanche, sólo por penuria de sus comunicaciones está aquél contenido, siendo ello causa de que, mediante el pernicioso auxilio de la desidia, se haya formado en torno a Madrid, sin orden ni concierto y en franca victoria sobre la estética y la higiene, un cinturón de edificaciones lamentables. Los trenes eléctricos consentirían, por su velocidad y por la frecuencia del servicio, rápidos y económicos desplazamientos hacia puntos cercanos a Madrid, de inmejorables condiciones sanitarias, y una política de precaución evitaría inflaciones artificiosas en el valor del suelo, para impedir el intolerable agobio económico que supone en Madrid la vivienda.

Todo ello constituye un rosario de problemas, para resolver los cuales resulta indispensable la acción coordinada del Estado y del Ayuntamiento. Desde luego, el punto inicial es el enlace de los ferrocarriles y su electrificación en torno a Madrid. Para estudiar este problema concreto, con el cual habrían de engarzarse los otros que arriba se dejan esbozados, el Gobierno requiere el concurso de los servicios técnicos, municipales y el de hombres eminentes, cuya competencia y especialización justifican que también se les llame a cooperar en obra tan interesante y patriótica. Por eso se crea una Comisión encargada de realizar los estudios indispensables, y de ella formarán parte, con representantes del Estado y del Municipio madrileño e ingenieros de Compañías de ferrocarriles, el

arquitecto D. Secundino Zuazo, que en el concurso internacional sobre el trazado viario y urbanización de Madrid obtuvo el primer premio en 1930; el ingeniero industrial D. Fernando Reyes, autor de dos meritísimos proyectos de enlace subterráneo de las redes ferroviarias en Madrid, y don Juan de Usabiaga, director de la Escuela de Ingenieros industriales de Madrid, en la que explica la cátedra de Ferrocarriles.

En virtud de lo expuesto, de acuerdo con el Consejo de ministros y a propuesta del ministro de Obras públicas,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Se crea una Comisión encargada de estudiar y proponer la solución más conveniente al interés público para enlazar las líneas ferroviarias del Oeste de España, de Madrid a Zaragoza y a Alicante y del Norte, y electrificarlas en trayectos de extensión bastante para establecer un buen servicio de cercanías.

Art. 2.º Esta Comisión técnica la formarán: los señores D. Nicolás Soto Redondo, ingeniero comisario del Estado en la Compañía de Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante; D. Juan de Usabiaga, director de la Escuela de Ingenieros industriales de Madrid; D. Fernando Reyes, ingeniero industrial afecto a la segunda División de Ferrocarriles; D. José Lorite, gerente de los servicios técnicos del Ayuntamiento de Madrid; D. Secundino Zuazo, arquitecto; D. Ramón Peironcely, ingeniero de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante, y D. Ricardo Fernández Hontoria, ingeniero de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte.

Art. 3.º Los gastos de toda clase que origine el funcionamiento de esta Comisión, a la cual el ministro de Obras públicas facilitará el personal auxiliar necesario, serán abonados con cargo a las consignaciones del presupuesto especial del Consejo Superior de Ferrocarriles.

Dado en Madrid a 10 de noviembre de 1932. — **Niceto Alcalá-Zamora y Torres.**— El ministro de Obras públicas, **Indalecio Prieto Tuero.**

La Comisión creada en la forma antes citada, después de varias reuniones, en las que examinó los diferentes proyectos referentes al problema, y entre otros el que había servido de base, por decirlo así, a su creación, el de don Fernando Reyes, desechó éste, no aceptando tampoco las otras soluciones (números 1, 2, 3 y 4) que propuso dicho señor, de arrancar desde el puente de los Franceses. Se desechó también la propuesta del Norte de ir a enlazar a Pozuelo o El Plantío, propugnando, desde luego, el enlace en Las Matas, fiando como trazado elegido el de Las Matas-El Pardo-Fuencarral-Chamartín-Hipódromo-Martínez Campos (hoy Francisco Giner)-Colón-Cibeles-Atocha, que figura de trazos con el número 10 en el plano de conjunto, y proponiendo que la travesía subterránea debía dedicarse preferentemente al servicio de cercanías, explotándola también como Metro, y algunos trenes de largo recorrido, que podían ser los internacionales; no admitía trenes de mercancías.

Las estaciones de viajeros serían: *Atocha,* debidamente transformada, tomando como base el proyecto redactado en 1928 por la Compañía, e *Hipódromo,* con vías en subterráneo y edificio de nueva planta. La estación de clasificación de mercancías estaría en Fuencarral, donde debía salir a la superficie el subterráneo.

El plan de electrificación comprendía, como terminales, las estaciones de Avila, Segovia, Aranjuez, Toledo y Guadalajara, además de todas las líneas de enlace.

Se proponía asimismo la creación de poblados satélites nuevos y mejora de los existentes.

El presupuesto total se cifraba en 260 millones de pesetas, que se descomponían en la forma siguiente:

	Millones de pesetas.
Desviación Las Matas-Fuencarral, electrificada	25
Subterráneo Fuencarral-Atocha, electrificado, con estaciones y material	50
Electrificación Madrid-Avila y Segovia	75
Empalme en Villaverde del Oeste y M. Z. A.	2
Expropiación de las áreas de las estaciones de Fuencarral e Hipódromo y zonas de influencia...	20
Circunvalación Fuencarral-Vicálvaro, electrificado	18
Ramal Villalba-Chozas, ídem	30
Para obras de política social de creación y mejora de poblados satélites, atendiendo a sus problemas de comunicación, sanitarios y de urbanización	40
TOTAL	260

Vemos cuán lejos están estas cifras de los *600 millones* que en varias publicaciones y periódicos se decía iban a costar los Enlaces Ferroviarios, campaña a la que tal vez no fueran indiferentes las Compañías ferroviarias afectadas.

Estas obras llevaban como anejas algunas mejoras y ampliaciones en las redes existentes, como terminar la estación de Príncipe Pío; doble vía en la línea de contorno; nueva estación de mercancías en Atocha; electrificación hasta Toledo y Guadalajara; construcción del trozo Madrid-Miraflores en el Madrid-Burgos, con las estaciones de Fuencarral e Hipódromo; prolongación de la Castellana, etc.

Se proponía la ejecución de todo el plan en cinco años, concretándose el informe en las quince conclusiones siguientes:

1.ª El enlace de los ferrocarriles de la zona norte debe hacerse con un ramal de Las Matas, El Pardo y Fuencarral.

2.ª La penetración subterránea será para la Castellana actual y prolongada, o sea de Fuencarral, Chamartín, Hipódromo y Atocha.

3.ª La estación de clasificación y mercancías del directo a Burgos y la nueva zona comercial y de mercancías se establecerá entre Fuencarral y Chamartín.

4.ª La estación terminal de viajeros para las líneas norte y noroeste, en la zona Hipódromo y paseo de Ronda.

5.ª Apeaderos con facturación para viajeros en Chamartín, estatua de Castelar, Colón y Cibeles.

6.ª Es necesaria la modificación y ampliación de la estación de M. Z. A.

7.ª El enlace de los ferrocarriles del Oeste se hará en Villaverde con M. Z. A.

8.ª Para atender a una zona industrial y al tránsito de mercancías, se construirá la circunvalación Fuencarral-Vicálvaro.

9.ª Se electrificarán primero las líneas a Avila y Segovia y ramales de enlaces nuevos, y después M. Z. A. La línea Madrid-Burgos entre Madrid y Miraflores, electrificada también, debe hacerse simultáneamente.

10. Se crearán poblados satélites en:
a) El Pardo. (Ciudad Jardín.)
b) Hoyo de Manzanares. (Sanatorios.)
c) Jarama. (Poblado agrícola.)
d) Fuencarral. (Poblado ferroviario y zona comercial.)

11. Se remitirán a esta Comisión los estudios de coordinación de transportes urbanos para el situado, estacionamientos y armonía de servicios combinados.

12. Las obras que forman parte de este plan importan 220 millones de pesetas, las ferroviarias; 40 millones las de política social de creación y mejora de poblados satélites. Se pueden realizar en cinco años.

13. Se pueden ejecutar en seguida la travesía subterránea, la desviación Las Matas-Fuencarral y la electrificación del Norte, por ser muy breve la preparación precisa para comienzo de las obras.

14. Es urgente dictar disposiciones para facilitar el comienzo de los trabajos y prevenir la especulación.

15. La Jefatura de Construcción de Ferrocarriles del Centro propondrá dos ingenieros y personal auxiliar necesario para proyectar y construir rápidamente, como servicio especial urgente, las obras ferroviarias de este plan; dicho personal, por intermedio de su ingeniero jefe, estará en relación con esta Comisión para tener en cuenta sus acuerdos y formulará presupuestos para sus trabajos.

Este plan previsto sufrió luego bastantes modificaciones, como puede verse en el folleto *Cómo cooperará el Es-*

tado a la transformación y engrandecimiento de Madrid, publicado con motivo de la inauguración oficial de las obras de la prolongación de la Castellana, el 15 de abril de 1933, al que nos referiremos más adelante.

Como consecuencia de aquel informe, se celebraron varias reuniones de la Comisión con el señor ministro, exponiendo cada uno de los vocales sus opiniones, redactándose incluso notas por escrito, que deben de obrar en el archivo del ministerio y en poder de cada uno de los vocales respectivos.

En dichas reuniones se examinaron los posibles proyectos de enlaces ferroviarios en Madrid, comparando las diversas soluciones, que pueden clasificarse en tres grupos:

1.º Ferrocarriles de cintura.
2.º Travesías subterráneas de Madrid.
3.º Soluciones mixtas.

Las primeras adolecen del inconveniente de que la longitud de esa cintura es considerable, lo cual produce sólo por ese hecho un coste elevado; y si queremos amortiguarlo, disminuyendo el recorrido, nos acercamos a la ciudad, que quedará aprisionada en un círculo de carriles que dificultaría su extensión.

La expropación de terrenos sería también de elevadísimo coste, y a ello contribuirían asimismo los enlaces de la cintura con los radios ferroviarios y sus cruzamientos, que deberían ser por medio de pasos superiores o inferiores.

Además, un ferrocarril de cintura no es solución que penetre en la ciudad y que atienda al problema de cercanías para viajeros. Sólo sirve para el tránsito de mercancías.

Por otra parte, la circunvalación completa no es necesaria, pues existe ya la que une las estaciones actuales de Príncipe Pío (Norte), Atocha (Madrid a Zaragoza y Alicante) y Delicias (Oeste).

Siendo suficiente unir Vicálvaro con Fuencarral, para el tránsito de mercancías desde el norte al sur y al oeste, pues por el túnel de travesía de Madrid no conviene el paso de trenes de mercancías, incompatible con la intensa circulación de los de viajeros; resultando más barato hacer un enlace a cielo abierto que duplicar el túnel construyendo otro para mercancías.

La circunvalación se completa y queda prácticamente atendida al construir la desviación desde Las Matas a Fuencarral, de que luego se ha de hablar.

El segundo grupo de soluciones, o sea las travesías subterráneas de la ciudad, consisten en concentrar en dos puntos todos los radios convergentes en la capital y unir luego esos puntos por una línea de enlace a través de Madrid, que, claro es, ha de ser subterránea. Pueden unirse a ese efecto las estaciones actuales u otras nuevas.

Uniendo las estaciones actuales habría que llevar todas las líneas del norte y noroeste a la de Príncipe Pío y todas las restantes a Atocha, enlazando luego una con otra. Esto tiene el inconveniente grave de consolidar la actual estación de Príncipe Pío, cuya ubicación es absurda. Para ir al Cantábrico hay que subir a la sierra y atravesarla, y sería natural partir de un punto situado al norte de Madrid y lo más alto posible; pues bien, se hace todo lo contrario: se arranca del punto más hondo al suroeste de la ciudad, para luego subir a la sierra en dirección hacia el norte. A la llegada ocurre lo contrario.

Además, esa estación está encerrada entre el río y la montaña del Príncipe Pío y no es susceptible de ampliaciones, siendo preferible sustituirla por otra al norte de la capital, y a la que vendrían a concurrir las líneas de la Compañía del Norte, y más adelante el ferrocarril de Madrid a Burgos, y posiblemente también una desviación de la línea de Zaragoza desde San Fernando a Madrid; es decir, todos los radios noroeste, norte y nordeste.

En la estación de Atocha se pueden concentrar todos los restantes radios ferroviarios que salen de Madrid y unirlos luego con la nueva que se construya al norte de la capital, mediante su travesía en túnel.

Finalmente, hay las soluciones mixtas con circunvalación para mercancías y túnel para viajeros, que son las más completas y de las que procede aceptar sólo la parte útil, según las indicaciones que preceden.

De la extensa Memoria redactada por la Comisión y que figura en el folleto que citamos anteriormente hemos extractado lo que va expuesto; copiando a continuación algunos de sus párrafos más interesantes:

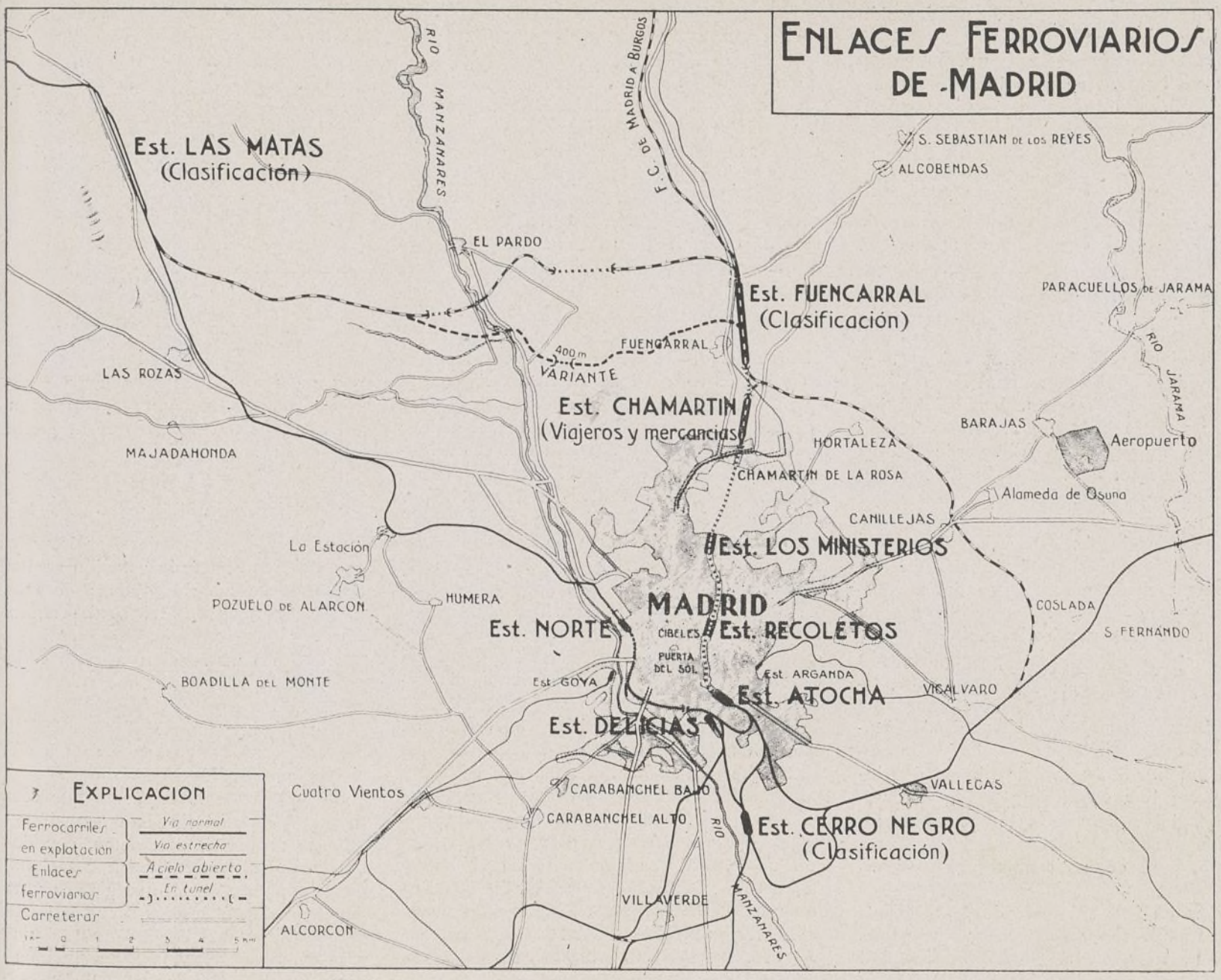
Comparemos ahora las distintas soluciones para desviar la línea de la Compañía del Norte, haciendo que llegue a una estación situada en la parte alta de la ciudad, que pueden ser:

1.ª Desviar desde el puente de los Franceses, venir en túnel por bajo del paseo de Rosales y los bulevares hasta Colón y desde aquí seguir hasta Atocha.

Ventaja: que se aprovecha lo más posible de lo existente, pudiendo venir a Colón también en su día la línea Madrid-Burgos, que llegaría a Fuencarral, Chamartín, Hipódromo y Colón. Inconveniente: que pasaría bajo Rosales y bulevares a gran profundidad, lo cual haría la extracción de tierras del túnel muy costosa; de modo que aunque la longitud del túnel en esta solución es menor que en otras, no sería más económica.

El perfil de esta solución tendría quizá pendientes menores que en otras; pero mejor perfil tiene la actual, que llega a Príncipe Pío, y por la circunvalación a Atocha,

Francisco Benito Delgado
ELECTRIFICACIÓN DE EDIFICIOS
APARATOS
DE ALUMBRADO MODERNO
ESTUDIOS DE LUMINOTECNIA
OFICINA TÉCNICA:
BARQUILLO, 15
MADRID
EXPOSICION:
PELIGROS, 4



y, sin embargo, no conviene. En esto puede decirse que el mejor perfil es el más inconveniente para Madrid, pues lo importante es llegar a la parte alta de la ciudad. Además, en las otras soluciones no hay que usar rampas mayores que las ya existentes para atravesar la sierra; así, pues, todo tren que pase por estos puntos podrá seguir con la misma carga por el túnel. Finalmente, con la electrificación pueden arrastrarse mayores cargas a igualdad de inclinación en las rampas.

Respecto a la longitud total, contada, por ejemplo, desde Torrelodones hasta Atocha, es sensiblemente la misma con esta solución y con las que a continuación se indican:

Con la solución puente de los Franceses-Colón-Atocha hay otro inconveniente: que no hay estación terminal norte con toda la extensión necesaria para estacionamiento de material móvil y todos los servicios; y como no se puede llevar a coincidir con la de Atocha, ya congestionada, se tendría que construir otra subterránea, con un coste enorme.

2.ª Otra solución es desviar la línea en Pozuelo o El Plantío y venir a una estación terminal al nordeste de la Ciudad Universitaria, seguir luego en túnel bajo la avenida de Pablo Iglesias y el paseo de Ronda (avenida de Raimundo Fernández Villaverde) hasta el Hipódromo y desde aquí, por la Castellana, hasta Atocha.

Mejor solución ésta que la anterior en todos los aspectos, tiene, sin embargo, los inconvenientes que siguen:

El trazado tendría un recorrido inútil, habiendo de retroceder hacia el norte para ir a Fuencarral. Si para evitarlo se llegase a un punto más al sur, la estación de clasificación de mercancías estaría demasiado cerca de Madrid; la zona en que sería indispensable situarla cerca de la Huerta del Obispo tiene mal acceso y es inadecuada para establecer depósitos comerciales. Además, para hacer enlazar ahí el ferrocarril de Madrid-Burgos, éste tendría que estropear una zona verde que debe conservarse.

3.ª La solución que responde a todas las condiciones señaladas es la que consiste en desviar la línea del Norte en la estación de Las Matas, cruzar el río Manzanares en punto a propósito y venir a buscar las proximidades de Valverde, donde se puede establecer un espléndido poblado y otro cerca de Las Matas. Se llegaría a Fuencarral y de aquí a Chamartín, Hipódromo y Atocha.

Ya dentro de Madrid se pueden hacer también otros trazados, de los cuales no aceptamos los que se desarrollan por zonas del Madrid populoso muy edificado, porque tienen muchos inconvenientes; pero podría utilizarse en cualquiera de las soluciones antes indicadas la calle de Serrano en vez de la Castellana: la mayoría de la Comisión ha entendido que por Serrano la traza es más económica, por mejor subsuelo, no sólo por ser terreno más seco, sino porque no tiene los colectores construídos en la Castellana; además, se podría ir así por una ladera en vez de ir por una vaguada, lo que siempre es preferible y facilita los accesos al túnel. Pero, en cambio, tendría inconvenientes que han hecho desistir de esa solución: no hay anchura suficiente para la estación central; los accesos al túnel no caben en la calle de Serrano, y tendrían que ir desde la Castellana y Recoletos, más alejados cuanto más nos acercamos al Prado; se llega a la zona de Atocha a una altura considerable, que obliga a un trazado en forma de S para enlazar con las vías de M. Z. A.; al Hipódromo se llegaría por Serrano a mucha profundidad, mientras que por la Castellana está muy somero el túnel.

Finalmente, por la Castellana el trazado sirve directamente al Banco de España, Palacio de Comunicaciones, ministerios de Marina, Instrucción pública y Guerra, y a los de Obras públicas, Agricultura y Go-

bernación futuros, y a la nueva Dirección general de Seguridad.

Solución aprobada.—La Comisión entendió, desde luego, que la solución del problema ferroviario planteado en la capital no puede reducirse al enlace de las líneas existentes tal como están trazadas o variadas, sino que comprende, además de ese enlace y de la variación de líneas, resolver el acceso a las cercanías desde el centro de la ciudad y establecer la clasificación y el tránsito de mercancías, independientemente del de viajeros, por medio de la circunvalación reducida a lo necesario.

La variación de líneas actuales comprende la desviación de las líneas del norte y noroeste de España, que concurren en la estación del Príncipe Pío, haciéndoles llegar al norte de la ciudad, en Fuencarral, y además la unión en Villaverde de las líneas que llegan a la estación de las Delicias, para que lo hagan por la de Atocha. También, aunque no inmediatamente, convendría la desviación desde San Fernando del Jarama hasta Fuencarral, para que en ese punto concurran las líneas del noroeste, norte y nordeste; así como a Atocha vendrían oeste, sur y sudeste.

El enlace de los tres radios que llegarán a Fuencarral y de los tres que concurrirán en Atocha se establece por una línea subterránea norte-sur que va desde Atocha a Fuencarral.

La Comisión ha estimado que la desviación de las líneas que hoy llegan a Príncipe Pío debía hacerse cerca de Madrid, para aprovechar todo lo posible la línea existente, pero en las condiciones ya indicadas.

Desviar en la aguja sur de Las Matas, o entre Las Matas y Las Rozas, es lo más conveniente; porque se llega con facilidad a Fuencarral, donde se puede situar una estación de clasificación de mercancías sin ninguno de los inconvenientes apuntados. Que la nueva línea atraviese el monte de El Pardo no es inconveniente, como puede comprenderse, viendo que la línea actual cruza el bosque de la Casa de Campo, sin que lo haya perjudicado.

Además, como ya hemos dicho, se debe tender a no fomentar poblados que no reúnen buenas condiciones, como son los más inmediatos a Madrid.

Por todo ello, la Comisión ha considerado que la desviación de la línea actual del norte procede que sea de Las Matas a Fuencarral.

La zona de cercanías del norte de Madrid quedará así definida por los radios Madrid a Avila y Segovia y Madrid, Fuencarral, Miraflores y Somosierra (trozo del Madrid-Burgos), en cuyo sector se establecerán líneas transversales, de las que considera la Comisión como más convenientes la de Las Matas-Fuencarral, por ahora, y la de Villalba-Chozas de la Sierra, más adelante, y la prolongación del ferrocarril Cercedilla-Navacerrada hasta el Madrid-Burgos.

El enlace entre Atocha y Fuencarral ha estimado la Comisión que procede llevarlo directamente por el Prado, Recoletos, Castellana y Chamartín, por las razones ya apuntadas.

En el Hipódromo proyectamos una estación subterránea bajo la gran plaza en construcción, y siguiendo la prolongación de la Castellana para llegar a Chamartín, situamos allí la estación terminal norte para viajeros y gran velocidad y estacionamiento de trenes, a cielo abierto.

Luego, en Fuencarral, donde hay terrenos muy a propósito, se proyecta una estación de clasificación de mercancías. Las estaciones son: Atocha, Recoletos, Hipódromo, Chamartín, Fuencarral, Valverde, El Pardo y Las Matas.

Finalmente, comprende el plan ferroviario la construcción de la línea de unión, a cielo abierto, de Fuencarral con Vicálvaro para el tránsito de mercancías, con lo que todos los radios quedan unidos entre sí para esa clase de transporte; el enlace del radio de Avila y Segovia con el de Madrid-Burgos por el ramal Las Matas-Fuencarral, y el de Madrid-Burgos con las líneas que llegan a Atocha por ese ramal de Fuencarral-Vicálvaro; de aquí a la clasicación de Cerro Negro y a Delicias ya existe, así como la actual llamada de contorno une Atocha y Delicias con paseo Imperial y Príncipe Pío; finalmente, de esta última a Las Matas es la linea ya construída, y con ella se cierra el circuito.

Queda con esto Madrid convertido en estación de tránsito para toda clase de tráficos, que es la solución adoptada en todas las grandes ciudades del mundo; se atiende el acceso a las cercanías, y para eso llega el ferrocarril al centro de la ciudad con una línea que enlazará con el Metro de Atocha, Cibeles y en Colón (futura línea de los bulevares), por lo que desde cualquier punto de la ciudad se podrá llegar al ferrocarril de enlace y luego a los poblados de cercanías.

De ese modo el tráfico, en vez de concentrarlo en una estación, se clasifica, se reparte, se diluye y se facilita. La línea Atocha-Fuencarral se explotará también como Metro.

La estación central puede estar debajo del Prado o de Recoletos. Se comparan a continuación ambas soluciones:

1.º La estación en el Prado tiene peor subsuelo que en Recoletos, porque la corriente de agua subterránea viene por la calle del Barquillo, Banco de España y Prado. Así, pues, en el Prado es más cara la construcción.

2.º El Prado por el este aparece taponado por el Retiro, y la estación no recogería por esa parte viajeros.

3.º La estación en el Prado quedaría muy cerca de la de Atocha.

4.º La extensión de Madrid es hacia el norte, y quedaría la estación del Prado-Neptuno muy al sur. La de Cibeles-Colón recoge y guía el tráfico de los bulevares, que es el eje este-oeste.

5.º Conviene no perturbar esta parte del Madrid suntuoso, como es el Museo de Pinturas y sus alrededores.

6.º La salida de vehículos por Neptuno hacia Sol se opone a la dirección del tráfico.

7.º Haciendo la estación hacia Colón, con salidas por esta plaza y por Cibeles, se ahorra una estación en Colón y el coste es menor.

8.º Las distancias intermedias entre ejes transversales de estaciones, haciendo una en Cibeles-Neptuno y otra en Colón, serían mucho más distintas que para una estación central entre Cibeles y Colón, en cuyo caso son mucho más equilibradas.

9.º Los accesos para la estación entre Cibeles y Colón serían: para peatones, en Cibeles y Colón; en Colón se podrían levantar cuatro templetes artísticos que completasen la belleza de la plaza, en las cabezas de los andenes de Recoletos y Castellana (dejando libre la parte destinada a peatones). Esos cuatro accesos pueden ser dos para vehículos y dos para peatones, con escaleras mecánicas, que irían a los vestíbulos en rampas que llegasen a la cabeza de la estación.

Resultaría así que el tráfico de vehículos iría todo a Colón y bulevares, sin perturbar la Cibeles ni la calle de Alcalá.

10. La anchura de Recoletos es más que suficiente para la estación central, aunque hubiese que ampliarla; de modo que la mayor anchura del Prado no es necesaria.

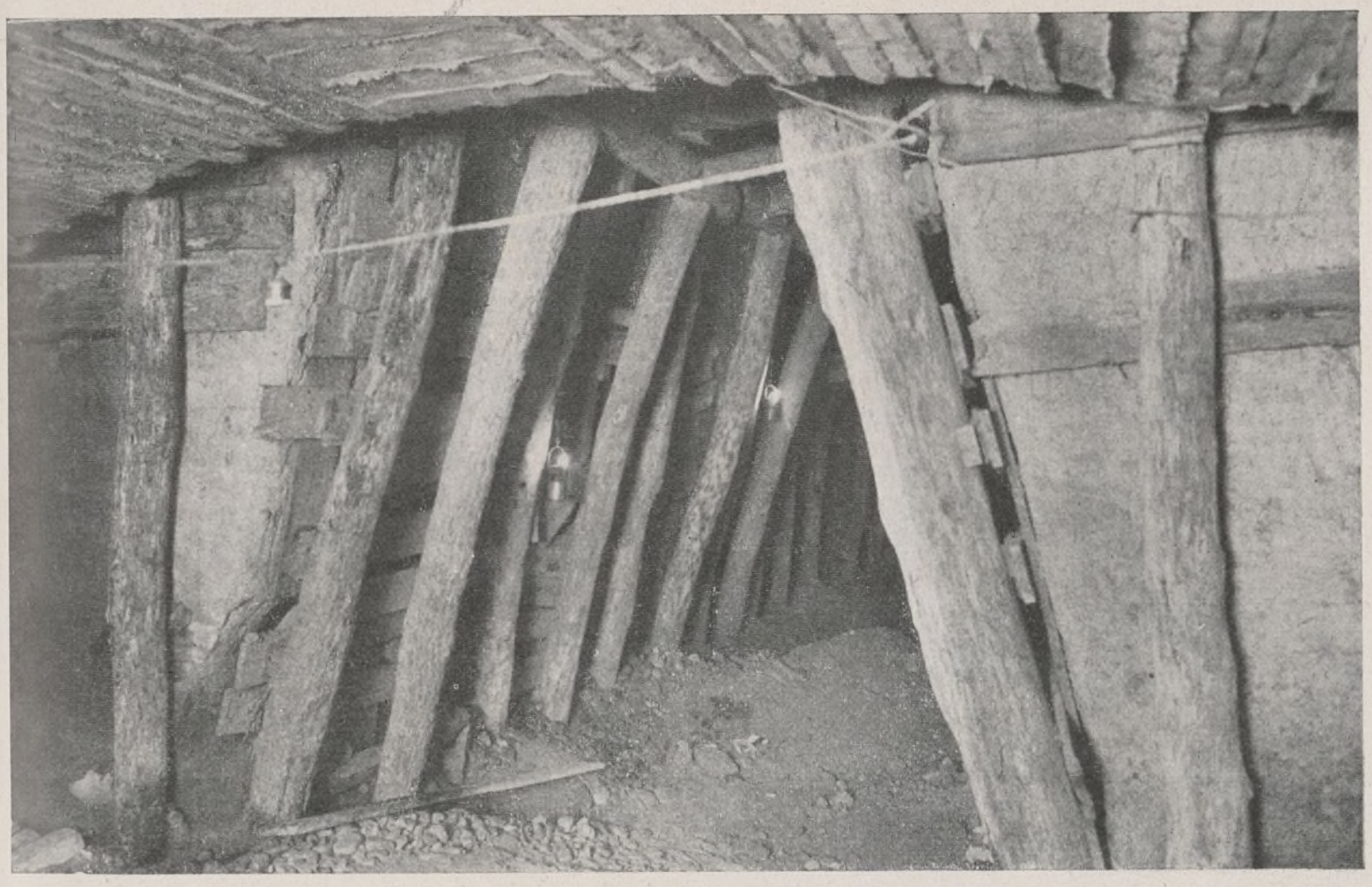
11. La construcción a cielo abierto no procede en esta parte, ni en el Prado ni en Recoletos, por lo que perturba, por la profundidad y porque se destruyen los jardines; de modo que en esto las dos soluciones son análogas.

Se deduce de lo expuesto que resulta de mayor conveniencia una estación central situada debajo de Recoletos, con dos plantas, la más somera para estacionamiento de vehículos y la profunda para vías y andenes; con seis vías y servicio postal; con una longitud útil de 280 metros y amplios accesos para peatones y vehículos en la zona comprendida entre Cibeles y Colón.

El servicio de viajeros de largo recorrido tendrá como estaciones terminales las de Atocha y Chamartín, que serían también para mercancías de gran velocidad. Los trenes del Norte llegarían a Atocha, y los de M. Z. A., a Chamartín. Además habría algunos trenes, como los internacionales, que pasarían en tránsito por Madrid.

El servicio de viajeros de cercanías se debería hacer con trenes que pasen por Madrid como estación de tránsito; es decir, que fuesen, por ejemplo, de Avila a Guadalajara, de Segovia a Toledo, etc., con lo que el material puede aprovecharse sin inconveniente, ya que no son recorridos excesivos y se harían de día, lo que permitirá utilizar vehículos «ad hoc». El único detalle especial es el cambio de tracción, que podría hacerse en Villaverde, electrificando hasta este punto, al objeto de que los trenes de cercanías de M. Z. A. o del Oeste remolcados por locomotoras de vapor, al llegar a Villaverde siguen con tracción eléctrica hacia Madrid y se detienen en Atocha, Recoletos, etc. Este servicio puede simultanearse con otro de Metro en la línea subterránea, desde Fuencarral a Atocha.

Electrificación. — Cree la Comisión que para resolver el problema de comunicación de Madrid con sus cercanías se impone ya



El túnel del enlace ferroviario de Madrid.

la electrificación hasta Avila y Segovia; después hasta Guadalajara y Toledo, y, en su día, del Madrid-Burgos hasta Somosierra; sin que la construcción de este último ferrocarril, al aliviar de tráfico las líneas de Avila y Segovia, ahorre el electrificar éstas, pues el volumen del tráfico de cercanías aumentará tan considerablemente que la electrificación resultará útil no sólo en la parte de Avila y Segovia, sino en el otro radio Madrid-Somosierra.

La electrificación aumenta la capacidad de transporte de una línea y hace su explotación más económica, permitiendo grandes facilidades para aumentar la composición de los trenes y para hacer trenes adicionales y horarios extraordinarios, y, en general, da una elasticidad que no se logra con la tracción a vapor, que requiere largo tiempo para la preparación y encendido de las locomotoras.

Además, es necesario no dejar escapar tráfico de cercanías y recuperar todo el que se hace con autobuses; lo cual se logra con la electrificación, pues la amplitud, comodidad y limpieza de los vehículos y la rapidez de los trenes eléctricos no se pueden comparar con otros medios de transporte. Por eso ha tenido tanto éxito la electrificación de Alsasua-Irún en el tráfico de cercanías de San Sebastián, y lo mismo se puede decir de la de Barcelona-Manresa, de la Compañía del Norte. Con mayor razón está indicada para cercanías de Madrid.

La economía en la explotación que produce la tracción eléctrica es tal, que puede traducirse en rebajas considerables de tarifas de viajeros, de modo que se conserve el ingreso, o sea que el aumento de tráfico se compense con la rebaja de precios, y entonces la economía en la tracción se destine a amortizar el coste de la electrificación y pagar sus intereses.

Etapas del plan. — Todo el amplio plan expuesto por la Comisión se puede desarrollar en las siguientes etapas:

1.ª Construcción de la línea Las Matas-Fuencarral y unión en Villaverde de las líneas del Oeste y de M. Z. A.

Construcción de la línea, parte en túnel y parte a cielo abierto, de Atocha-Fuencarral, con estaciones en Atocha, Recoletos (estación central), Hipódromo, Chamartín y Fuencarral.

2.ª Electrificación de estas líneas y de las de Madrid a Avila y Segovia.

Construcción de poblados satélites.

3.ª Electrificación a Guadalajara y Toledo.

4.ª Construcción del Madrid - Burgos hasta Somosierra, electrificado.

Estación de clasificación de mercancías de pequeña velocidad en Fuencarral.

Construcción de la línea Fuencarral-Vicálvaro.

5.ª Ramal de Villalba a Chozas y prolongación del actual ferrocarril de Cercedilla-Navacerrada hasta Gargantilla, en la línea de Madrid-Burgos.

Esta es la red ferroviaria de la Sierra, comprendida en el sector Madrid-Segovia y Madrid-Somosierra, con las transversales Las Matas-Fuencarral y Villalba-Chozas. En los dos radios y en las transversales hay lugares espléndidos para poblados.

En la transversal Cercedilla-Navacerrada-Peñalara-Paular-Gargantilla tenemos una zona de turismo y deportes de montaña verdaderamente maravillosa.

Ya hemos dicho que la economía de la tracción eléctrica es suficiente para amortizarla y que sea además rentable.

Por lo que respecta a los poblados satélites, el desembolso inicial se amortiza sólo con los impuestos por plusvalía y por servicios urbanos.

El rendimiento de las obras ferroviarias se llegará a obtener en suficiente grado, dado el crecimiento del tráfico de cercanías. Pero hay que advertir que las obras no se realizan con una finalidad de renta, sino con un más alto designio, con un fin social, cuyas líneas generales quedan expuestas en las páginas de esta Memoria.

EMILIO KOWALSKI
Ingeniero de Caminos.

(Concluirá.)

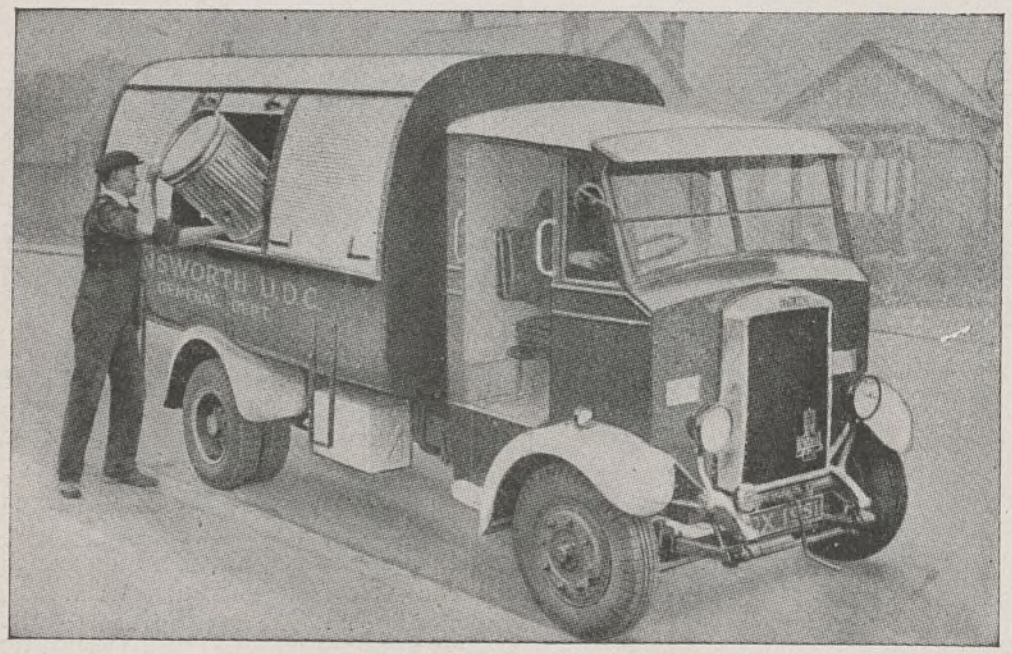
Por no manejar los llamados fondos "secretos", que de secretos tienen poco, debería huirse de aquella casa (el ministerio de la Gobernación). Conservo los justificantes de los de mis tiempos, y, al releerlos, al cabo de los años, rememoro los rostros trágicos e innobles y las manos temblorosas o exigentes que se alargaban abiertas en actitud suplicante, y a veces amenazadoras..., y otras cerradas, resistiendo la dádiva ofrecida por la confidencia... ¡Desagradable visión! — CONDE DE ROMANONES: Notas de una vida, *página 232, editorial M. Aguilar.*

VEHICULOS INDUSTRIALES

Levland

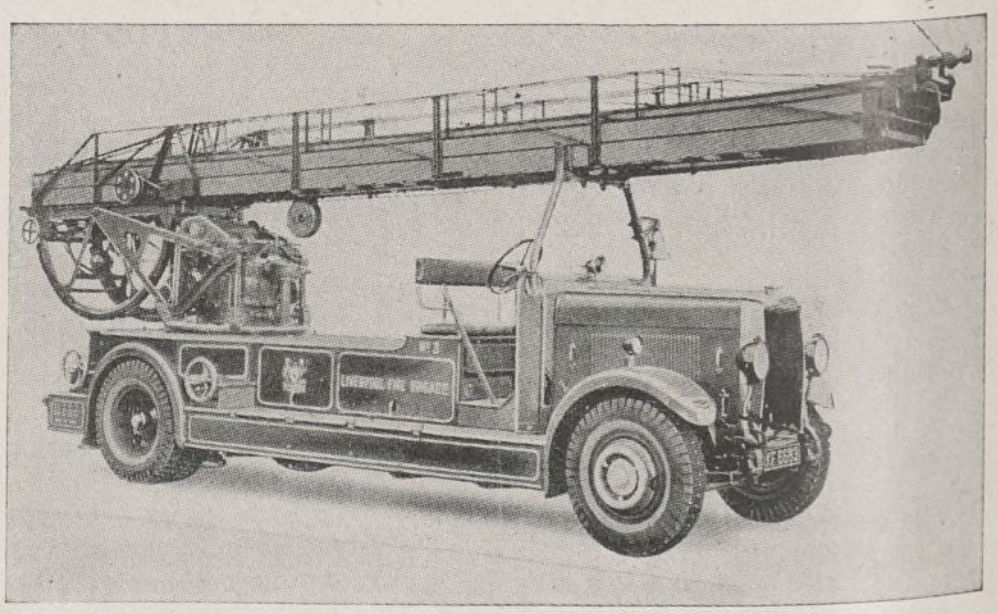
Para toda clase de transportes. Desde 2 a 12 toneladas de carga útil

CON MOTORES A GASOLINA Y ACEITE PESADO
DE ALTA PRESIÓN CON ARRANQUE EN FRIO



Camión modelo CUB, especial para el servicio de limpiezas.

Auto escala telescópica automática para el servicio de incendios.



REPRESENTANTES EXCLUSIVOS:

PETROLIFERA TRANSPORTES, S. A.

Avenida Pi y Margall, 5, 3.º
Teléfono 18433

MADRID

Alcántara, número 7
Teléfono 52389

La importancia financiera de la actividad económica de los Municipios

V

Si el progreso de la economía, el mejoramiento del bienestar y la salvaguardia de los intereses públicos aparecen en todos los países que han enviado su informe como el pensamiento director de la economía municipal, es evidente que con anterioridad pueden determinarse, cuando menos, los principios en que se funda la naturaleza de la explotación.

Es un hecho que los Municipios no han perseguido únicamente un fin lucrativo al encargarse de Empresas económicas. Al margen de todas las particularidades nacionales, puede comprobarse que la economía municipal se halla dominada en todas partes por el principio de productividad, al que se subordina el de rentabilidad, que en la economía privada juega un gran papel.

La idea de servir al conjunto del pueblo aparece especialmente en la explotación de los servicios de interés general (higiene, construcción de viviendas, educación, etc.). En este caso los Ayuntamientos ejercen funciones económicas muy importantes, a costa de grandes sacrificios, para hacerlas más útiles al público. Solamente en casos muy particulares observan el principio de cubrir los gastos. Por el contrario, los Ayuntamientos conceden a casi todas las Empresas de este género subsidios más o menos importantes.

El hecho de que en todas las instituciones de higiene y de previsión social se persiga una finalidad de interés social se ve más claro ahora que hace algún tiempo, ya que entonces las concepciones políticoeconómicas en los diversos países presentaban grandes diferencias en todos los aspectos.

Mientras en los principios directores que rigen la gestión económica de las instituciones de utilidad pública se aprecia una cierta homogeneidad, en lo que se refiere a la aplicación del principio de la obtención de beneficios existen particularidades que varían considerablemente de un país a otro, particularidades que han determinado el desenvolvimiento de la actividad económica de los Municipios.

Es natural que el principio del rendimiento no sea imprescindible desde el punto de vista municipal en países como Inglaterra y Estados Unidos, en los que los Poderes públicos no explotan más que las Empresas que han perdido su importancia y en los que la economía municipal no se considera como un factor de concurrencia en la economía general. En dichos países, las Empresas económicas se distinguen poco, desde el punto de vista financiero, de las instituciones de interés público. Como actúan en general movidas por el principio de cubrir sus gastos, su gestión financiera no depende del presupuesto municipal. Los beneficios obtenidos son absorbidos por los subsidios, por lo que los que han sido concedidos a las instituciones de interés público deben estar constituídos únicamente por ingresos fiscales.

En razón a las circunstancias particulares que se observan en los países anglosajones, la cuestión de la gestión económica de las Empresas no da lugar a discusión alguna de principio. No sucede igualmente en los demás países informantes, en los que estos problemas son objeto de la más viva atención, tanto por parte de las instituciones municipales como por la del público.

La afirmación del carácter lucrativo de las Empresas municipales, principalmente de las de aprovisionamiento, se justifica por el hecho de que el Municipio es, al propio tiempo, la encarnación de la masa, y, en oposición a la Empresa privada, el producto que obtiene de las explotaciones beneficia indirectamente a la masa.

El Municipio es susceptible de formar una síntesis entre el punto de vista del interés fiscal y el puramente municipal. La estructura particular del organismo económico municipal, que engloba a instituciones de carácter social y a establecimientos con finalidad lucrativa, implica de hecho que la actividad en los diferentes terrenos, y particularmente en el financiero, debe estar basada sobre un convenio. Las instituciones de utilidad pública serían inconcebibles en su estado de desenvolvimiento actual si hubiese que recurrir a medios fiscales para subvenir a su sostenimiento. Solamente la explotación económica de las Empresas comerciales e industriales ofrece a los Ayuntamientos los medios de llevar a cabo las numerosas funciones sociales que les incumben.

Así, pues, el producto de las Empresas sirve para la desgravación de impuestos y para cubrir, en una parte muy importante, los subsidios atribuídos a las instituciones de utilidad pública. Estos principios encuentran su aplicación en la mayoría de los países y contribuyen, cuando se establecen las tarifas, a no examinar más que el problema de cubrir los gastos. Estos principios se llevan a la práctica en Alemania desde antes de la guerra.

En presencia de las restricciones financieras a que proceden la mayoría de los países en materia fiscal, los beneficios realizados por las Empresas municipales juegan cada vez un papel más importante como ingresos en materia presupuestaria. En Bélgica y Francia, como en Holanda y Suiza, se practica, en la mayoría de los casos, la economía de finalidad lucrativa.

En 1924, la Deutsche Stadtetag, en una de sus resoluciones, ha expuesto claramente su criterio respecto a la explotación económica de Empresas municipales. Importa a los Municipios adaptarse perfectamente a las circunstancias del momento para obtener el rendimiento mayor y más útil a sus Empresas económicas. A pesar de la similitud de sus tendencias económicas, la Empresa municipal difiere esencialmente de la privada. Abstracción hecha de la utilización del producto de la explotación en beneficio de la masa, las explotaciones públicas no pueden estar orientadas pensando únicamente en el beneficio. Esto les está ya prohibido por los principios de productividad económica, que no excluyen la posibilidad de que haya pérdida.

Explotando al mismo tiempo, de una parte, las Empresas de suministro y de transporte, y prosiguiendo, de otra,

una política en materia de colonias de casas baratas, los Municipios han demostrado que están en condiciones de asumir funciones de pura utilidad pública, sin espíritu alguno de lucro. La feliz unión entre las ideas de beneficio y de utilidad pública existía ya anteriormente en Italia, donde continúa realizándose aún; es corriente en los demás países y ejerce una influencia favorable sobre el desarrollo de la economía municipal.

Por razones muy distintas a las que se han hecho valer en los países anglosajones, la economía municipal moderna en Austria, representada principalmente por el Ayuntamiento de Viena, tiene por principio el no obtener beneficios de las Empresas industriales o comerciales.

En su origen, no obstante, las Empresas de la ciudad de Viena perseguían un fin lucrativo; pero desde la reorganización del sistema financiero municipal son explotadas en un sentido de utilidad pública y se concede una atención particular a sus funciones sociales (1).

La gran diversidad que presenta la economía municipal en los países informantes, desde el punto de vista de la gestión de las Empresas industriales, no se explica tanto por una diferencia de principio como por la elección de medios diversos para llegar al mismo fin. En la práctica es preciso tener muy en cuenta, en último análisis, y en una medida amplia, la organización del sistema fiscal en vigor en los países respectivos. El hecho de renunciar a los beneficios entraña forzosamente un aumento de los impuestos municipales que permita cubrir en parte los subsidios destinados a las instituciones de beneficencia y de previsión social.

En las Empresas de finalidad lucrativa, los gastos causados por los subsidios son cubiertos con los beneficios. La experiencia ha demostrado que el campo de actividad económica y social se ha desarrollado con menos trabas allí donde, renunciando a un aumento en los impuestos, se ha podido recurrir a los beneficios de las Empresas económicas. Los Municipios se ven obligados a organizar explotaciones económicas en los países en que no disponen de una gran libertad desde el punto de vista fiscal, y en los que desde el económico no es de desear una extensión de sus funciones sociales.

Estas son las condiciones que existen en Alemania y otros países del continente. Aun cuando la elección de los métodos económicos se halla influenciada por consideraciones políticas y financieras, los Ayuntamientos tienden, no obstante, al mejoramiento de las condiciones económicas de sus habitantes, buscando, al propio tiempo, el realizar una distribución de las cargas tan racional como sea posible. Su importancia financiera, desde el punto de vista presupuestario, depende del método de explotación de las Empresas municipales.

Las Empresas industriales pueden constituir firmes apoyos para las instituciones de higiene y de previsión social que necesitan del complemento de los recursos presupuestarios.

En Alemania, antes de la guerra, los beneficios de explotación sirvieron para cubrir, cada vez en mayor proporción, los gastos presupuestarios. En primer lugar, fueron las Empresas de suministro las que constituyeron importantes fuentes de ingresos, mientras las de transportes no proporcionaban beneficios. Por el contrario, los establecimientos de crédito y la explotación forestal producían importantes beneficios. En total, durante los últimos años de antes de la guerra los ingresos provenientes de la explotación de Empresas municipales suponían en conjunto los precisos para cubrir los subsidios un 12 por 100. Como el desarrollo de la actividad económica de los Ayuntamientos se efectuaba en relación a la importancia de la población, las grandes ciudades podían contar con ingresos más elevados. Después de la guerra, como consecuencia de la desvalorización monetaria, las Empresas municipales se encontraron en difícil situación, de tal forma que, en vez de proporcionar beneficios, tuvieron necesidad de subsidios. Pero su situación volvió a florecer cuando se efectuó la estabilización del marco, pudiendo en 1925 cubrir con beneficios un 8 por 100 del fondo de subsidios. Desde dicha fecha, como consecuencia de la aplicación de los métodos de racionalización, las Empresas municipales han podido realizar nuevos progresos, al extremo de que los ingresos en favor del presupuesto municipal se han acrecentado considerablemente para alcanzar su nivel de antes de la guerra.

Para dar una idea de la importancia de estos ingresos, respecto a la carga resultante de la concesión de subsidios en favor de instituciones de utilidad pública, es preciso destacar que en Alemania estos subsidios representan el doble de los beneficios netos obtenidos por las Empresas municipales.

En Holanda, en Italia y en Suiza, donde, como en Alemania, la importancia financiera de las Empresas municipales está reconocida desde hace mucho tiempo, las ganancias netas realizadas por estas Empresas han adquirido una importancia análoga en el aspecto presupuestario. También son en ellas las Empresas de aprovisionamiento y, en parte, las de transportes las que son productivas.

La situación financiera de las Empresas municipales es de una evidente importancia práctica, sin que sea una cuestión fundamental ni el fin mismo de la economía municipal. No son los resultados financieros y el método de explotación lo que caracteriza la actividad económica de los Ayuntamientos, sino, principalmente, el espíritu que se desprende de sus funciones sociales.

OSCAR MULERT

(1) Esto se refiere a la época en que había mayoría socialista en el Municipio de Viena, antes de ser ocupado por los elementos fascistas austríacos.

¡Qué mal suena eso del caudillismo a estas alturas!

En una República democrática de trabajadores el caudillismo tiene tan poco que hacer, que sobra la una o el otro.

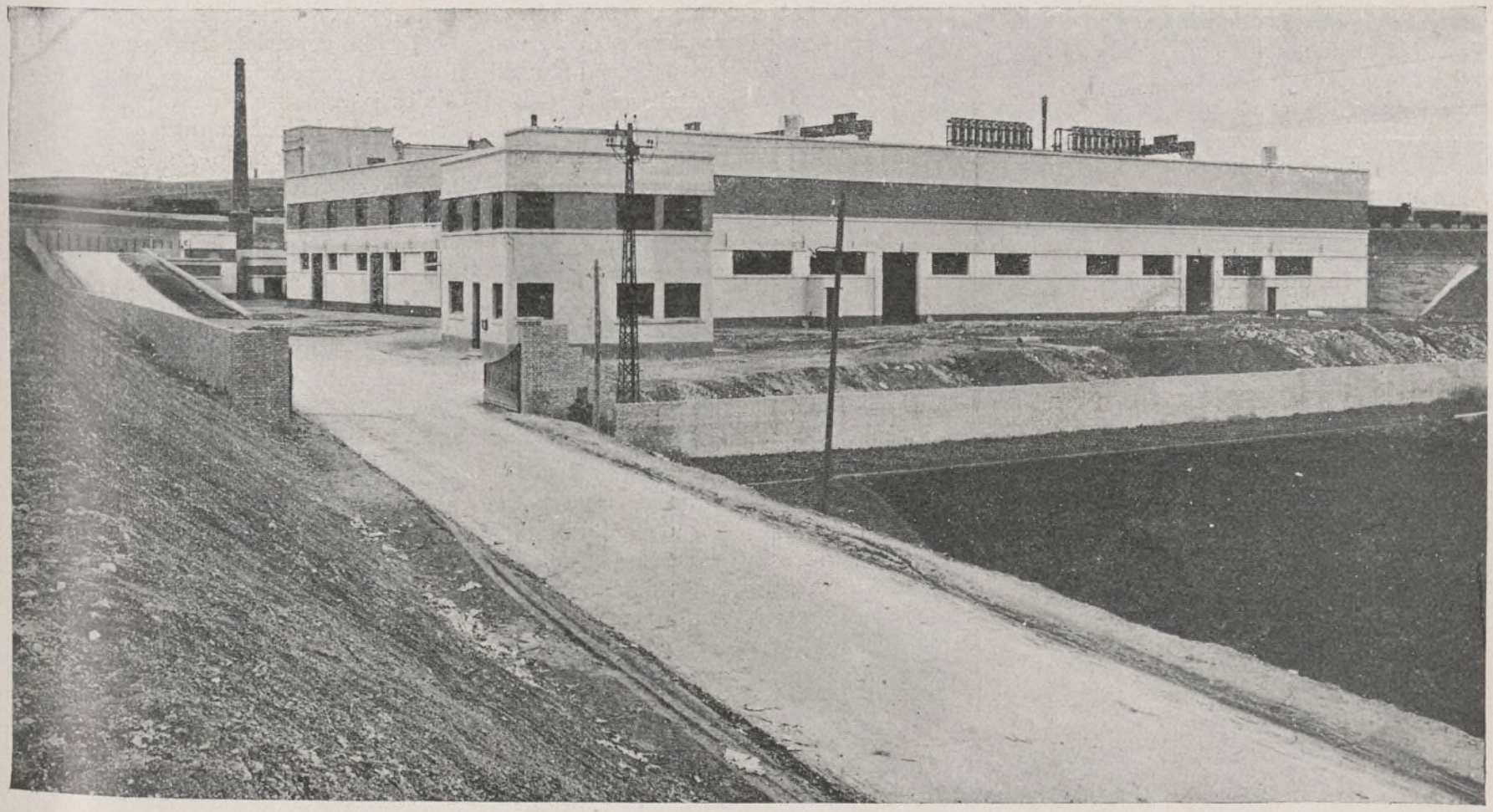
o o

En El Sol *se ha publicado un magnífico retrato de lo que son las Cortes elegidas bajo el signo de la reacción derechista. Helo aquí:*

En esta Cámara no se habla más que de los intereses de una comarca para echarlos en contra de los de otra. Para unos, lo más importante es el trigo; para otros, la naranja; para los de más allá, la remolacha; para éstos, el queso; para aquéllos, la carne; para estotros, la patata temprana. Si la Cámara constituyente se ocupó, acaso en demasía, de los intereses espirituales, ésta se entretiene con exceso en problemas materialistas que pueden satisfacer a un grupo de electores, un equipo de intereses; pero que, en realidad, por estudiarse fragmentariamente, por resolverse al signo inmediato de «pan para hoy y hambre para mañana», no forman una solución completa de la ordenación económica nacional.

Apliquense la recomendación los amigos políticos de El Debate, *ministros y diputados, sin oposición en la Cámara y en mayoría desde noviembre de 1933, a pesar de lo cual el balance de su gestión es desastroso.*

Compañía Madrileña de Mejoras Urbanas



Vista general de la fábrica que la Compañía Madrileña de Mejoras Urbanas, S. A., ha construído en Madrid.

Avenida Conde de Peñalver, 18, pral. izquierda

MADRID

Teléfono núm. 15047

La Federación Sindical Internacional y el plan de economía dirigida

(Continuación.)

En principio, la clase obrera solicita la nacionalización de las instituciones de Banca y de seguros. Mientras se produce esta nacionalización total, importa crear órganos de control por el Estado, como oficinas nacionales de Banca y seguros, que puedan y deban, incluso en el período transitorio, controlar la política del crédito y de inversión. Estas reivindicaciones son planteadas porque las numerosas quiebras bancarias han demostrado claramente que una política racional del crédito encaminada a prevenir la disipación del haber económico nacional y a impedir los abusos que produce la parcialidad en el reparto del crédito, no es posible más que a condición de quitar su carácter capitalista a los Bancos.

Un reparto del crédito y una política de capitales basados en un plan nacional son las condiciones esenciales tanto para vencer la crisis cuanto para una gestión racional del conjunto de la economía.

Teniendo en cuenta que en numerosos países el Estado ha tenido que intervenir financieramente para evitar el hundimiento completo de los Bancos y del sistema económico, lo que hubiera entrañado consecuencias desastrosas para la economía, la clase obrera exige que esta participación financiera del Estado, concedida a veces a petición de los propios banqueros, sea aprovechada en beneficio del Estado, creando un poder de control en la política de crédito y de inversión de los Bancos. El Estado, es decir, la colectividad, debe controlar inmediatamente estas instituciones y ejercer su influencia financiera sobre ellas.

En el área internacional es imposible igualmente una acción sistemática en materia política monetaria, según las reivindicaciones obreras, a menos que los diferentes países hayan establecido un control que asegure una política de créditos y de inversiones de acuerdo con los intereses colectivos de cada economía nacional. Pero, al propio tiempo, la clase obrera se halla convencida de que las mencionadas garantías no están aseguradas por la apropiación de los Bancos y de su sistema de crédito por el Estado, sino que éste tiene la obligación de organizar metódicamente el sistema de distribución de los Bancos, que actualmente se hacen la competencia, y, sobre todo, de poner término a los efectos perniciosos de la especulación. La regla que debe regir el reparto del crédito es conceder a todas las ramas de la economía los capitales necesarios en proporción a las necesidades de la economía nacional. Por ello la reivindicación de una política racional del crédito va a la par con la de una transformación sistemática del aparato del crédito.

Las oficinas nacionales de Banca deberán entregarse a esta labor durante el período transitorio del control de los Bancos, que debe servir para preparar su nacionalización. Los órganos públicos de crédito que en forma de instituciones oficiales o semioficiales, como las Cajas de ahorros y de crédito, tienen ya en todos los países un gran valor económico, son puntos de apoyo preciosos que pueden ya utilizarse para el establecimiento nacional de un sistema general de Banca y de crédito.

V. — *Producción.*

La característica de la situación económica mundial es que el sistema de producción, tanto de materias primas como de productos industriales, no solamente tiene una capacidad que excede en mucho a las necesidades, sino que muestra, al propio tiempo, un incremento desproporcionado de las industrias que elaboran instrumentos de producción en relación a las que fabrican artículos de consumo.

Esta doble falta tiene en su origen el método capitalista de la gestión económica, que no aspira a dar satisfacción a las necesidades, sino que hace funcionar la iniciativa privada pensando en la posibilidad de obtener un beneficio considerable. Las ramas industriales que prometen grandes beneficios, debido a la especulación, han sido objeto rápidamente de una supercapitalización. Pronto los capitales acumulados en estas empresas no tuvieron una rentabilidad suficiente ante la imposibilidad de utilizar adecuadamente las instalaciones técnicas, a las que se había dado una extensión desproporcionada. El caos de la producción se agravó extraordinariamente con la guerra y su evolución posterior. En efecto, la ruptura de las relaciones económicas mundiales indujo a algunos países a dotarse de una industria nacional. Por otra parte, en el período de la postguerra, la exacerbación del nacionalismo y el renacimiento del imperialismo condujeron a una protección exagerada de las industrias nacionales. Estas restricciones provocaron la paralización de las transacciones mundiales, cuyo estancamiento alcanzó prontamente una inquietante proporción. La racionalización y los progresos de la técnica han contribuído a dar una extensión gigantesca a la productividad del esfuerzo humano, tanto en los medios industriales cuanto en la extracción de materias primas. Esta evolución ha determinado una capacidad de producción que excede en los órdenes nacional e internacional de las necesidades y utilización posibles. Esto ha modificado profundamente la estructura económica y social. La evolución ha hecho que el antiguo jefe de Empresa, independiente, se vea sometido a un estado de dependencia ante las organizaciones patronales. Organizaciones creadas tanto como contrapeso de las entidades obreras como por el deseo de contener, en beneficio propio, los excesos de la libre concurrencia. A medida que se acentuaba la desaparición del artesanado, masas cada vez más numerosas de la población fueron proletarizadas o investidas de nuevas funciones en la vida económica. Con esta evolución sociológica ha coincidido otra económica, llamada proceso de concentración, que, unida a tendencias claras de racionalización y de progreso técnico, han hecho que una multitud de Empresas de mediana y pequeña importancia hayan cedido el puesto a otras gigantescas, menos numerosas, pero infinitamente más potentes, que adoptaron la forma de *trusts*

o de enormes comercios con múltiples ramificaciones que ejercen, de hecho, la función de monopolios.

Las enormes posibilidades de producción, acrecentadas formidablemente en estos últimos años, han provocado una crisis de superabundancia que ha sumido al mundo en un paro gigantesco y en una penosa miseria, a pesar de la acumulación existente de riquezas. Los que poseen los medios de producción no han descubierto, para salvaguardar sus beneficios, otros remedios que reducir la producción, almacenar las mercancías producidas o la destrucción en masa de las mismas. Y esto ocurre cuando las necesidades de consumo hubieran hecho necesario el acrecentamiento de la producción y la utilización íntegra de las materias primas en general, y especialmente de las agrícolas. Una situación caótica creada por la superabundancia es el balance producido por el capitalismo al término de su evolución hacia el monopolio capitalista.

La clase obrera ha combatido constantemente el desarrollo del régimen capitalista, que ha coincidido con un vergonzoso desgaste del esfuerzo humano, lo que se ha traducido en la pérdida de millares de vidas.

Aun cuando el proceso de concentración, por su deseo de mantener el lucro como móvil principal de la actividad económica, ha acentuado pronunciadamente la inestabilidad del sistema de producción capitalista, la clase trabajadora lo acepta en principio, porque esta concentración, al constituir un poderoso elemento de coordinación en la actividad arbitraria y desordenada del gran número de Empresas aisladas, ofrece puntos de apoyo importantes para la transformación fundamental de la vida económica, según un plan de economía dirigida. La producción monopolizada, a que han llegado los *trusts* y las gigantescas Empresas existentes, puede contar con nuestro principio de adhesión, porque permite una producción dirigida mucho mejor que si existiera un gran número de pequeñas Empresas. La clase trabajadora aprecia igualmente en los *trusts*, Sindicatos u organismos análogos, elementos utilizables para una economía dirigida, en la misma medida que se elimine el principio de la competencia que continúa inspirando estas entidades en sus aspectos interno y externo, se rompa la potencia de las clases poseedoras y se utilicen inteligentemente las formas de gestión económica, libres de la preocupación del beneficio e inspirándose racionalmente en la satisfacción de las necesidades. La posición adoptada por la clase obrera en

Almacén de tarjetas postales y abanicos al por mayor y menor

Hijo de F. Díez Pauperiña

Papelería - Imprenta
Objetos de escritorio y artículos de piel

MAGDALENA, 32
Madrid
Teléfono 15123

relación al progreso técnico y a la racionalización hace ya bastante tiempo que ha sido claramente definida. El proletariado saluda el desarrollo del progreso técnico y acepta la racionalización, porque ambos permiten ahorrar esfuerzo humano. Desde el punto de vista de prestar un mejor y más cómodo servicio a la masa de población y de disminuir la jornada de trabajo, el progreso técnico y la racionalización son favorablemente acogidos por el proletariado. No obstante, éste combate el empleo de uno y otra por cuanto los dueños de la economía los utilizan en su único provecho y con perjuicio para la clase obrera. Para los patronos la racionalización y el progreso técnico no han sido, hasta el momento presente, más que medios que les han permitido aumentar sus beneficios y extender sus posiciones de privilegio. Pero, a pesar del formidable crecimiento experimentado, no han constituído ni un medio de mejor subsistencia de las masas, ni han servido para disminuir el precio de las mercancías. El resultado ha sido que millares de obreros y empleados han sido condenados al paro permanente.

Considerando estos hechos, la clase obrera pide que la jornada de trabajo sea adaptada al estado de la racionalización. La suma de trabajo necesario debe ser repartida equitativamente entre toda la mano de obra disponible. En nombre de la lucha contra el paro, el proletariado reclama, como medida urgente, la implantación de la jornada legal semanal de cuarenta horas (cinco días) en todas las Empresas y en todos los países. Aun cuando la propia clase obrera se da cuenta de que para asegurar al mundo una mayor satisfacción de sus necesidades, y para reintegrar todos los individuos al trabajo, es indispensable una reducción mayor de la jornada de trabajo.

Estas medidas deben encontrar su complemento en una política reglamentada del mercado nacional e internacional del trabajo, en la que debe asegurarse una influencia decisiva a la clase obrera. Las instituciones nacionales de colocación y orientación profesional han de ser puestas en estrecha relación con una Bolsa internacional de trabajo que tenga por misión la colocación mundial de la mano de obra necesaria. Uno de los medios a seguir, de acuerdo con esta política del mercado de trabajo, sería un programa internacional de trabajos de utilidad pública que tendría que tomar en consideración las necesidades del plan dirigido de las grandes unidades económicas, asegurando la indispensable cooperación con los órganos de dirección de la futura economía de satisfacción de las necesidades.

Considerando que ha sido roto el ciclo que hubiera podido conducir, por el progreso técnico, a la reducción de la jornada de trabajo, a la baja de los precios y al aumento del consumo, lo que a su vez determina la reintegración de la mano de obra en una gran cantidad, debido a que los capitalistas continúan persiguiendo la consecución de un lucro, la racionalización había de acentuar fatalmente la catástrofe económica, que es el fin del capitalismo. Ante esta situación, la clase obrera exige que los medios de producción sean expropiados y entregados a la colectividad. Lo reclama con tanta mayor energía cuanto que la violencia de la crisis ha hecho que el Estado, es decir, la colectividad, tenga de hecho importantes participaciones en la producción, por las intervenciones efectuadas para impedir el hundimiento de Empresas de importancia vital, o, al menos, indispensable, para las economías nacionales, por lo que el Estado se ha convertido, de manera frecuente y en gran escala, en el principal suministrador de créditos a la industria, por medio de las instituciones adecuadas.

La clase obrera pide que todas las Empresas que gocen o hayan gozado del apoyo del Estado sean sometidas a su control permanente y sean elementos que formen parte de la economía pública, por lo que reclama la creación, a título de medida transitoria, de una oficina de economía dirigida. A juicio

de la clase obrera, tales intervenciones pueden impedir que la crisis se agrave y, como consecuencia, se evita un acrecentamiento de la miseria ; pero no puede evitar el renacimiento de catástrofes económicas análogas. Le parece indispensable, por consiguiente, que las intervenciones del Estado en la vida económica no se produzcan al azar y arbitrariamente, sino, por el contrario, en una forma ordenada para hacer frente a una situación efectiva de miseria. El fin positivo debe consistir en la dirección de la economía capitalista hacia una transformación fundamental que sirva para atender las necesidades.

Abstracción hecha de estas medidas de naturaleza transitoria, la clase obrera considera que deben ser transferidas a la colectividad las industrias básicas, las riquezas del subsuelo, las industrias que se refieren a la obtención de materias primas, toda la industria relativa al suministro de energía (agua, gas y electricidad), los transportes y medios de comunicación.

En forma especial la clase obrera exige la nacionalización íntegra de la industria minera y sus Empresas anexas ; la de la industria siderúrgica, comprendidas las de recuperación y extracción de metales ; la de la industria química, incluso la producción de abonos sintéticos ; la de las ramas más importantes de la industria de materiales de construcción, y especialmente el cemento ; la transferencia íntegra al Estado de todas las Empresas de importancia vital que se ocupan del aprovisionamiento del agua, gas y electricidad.

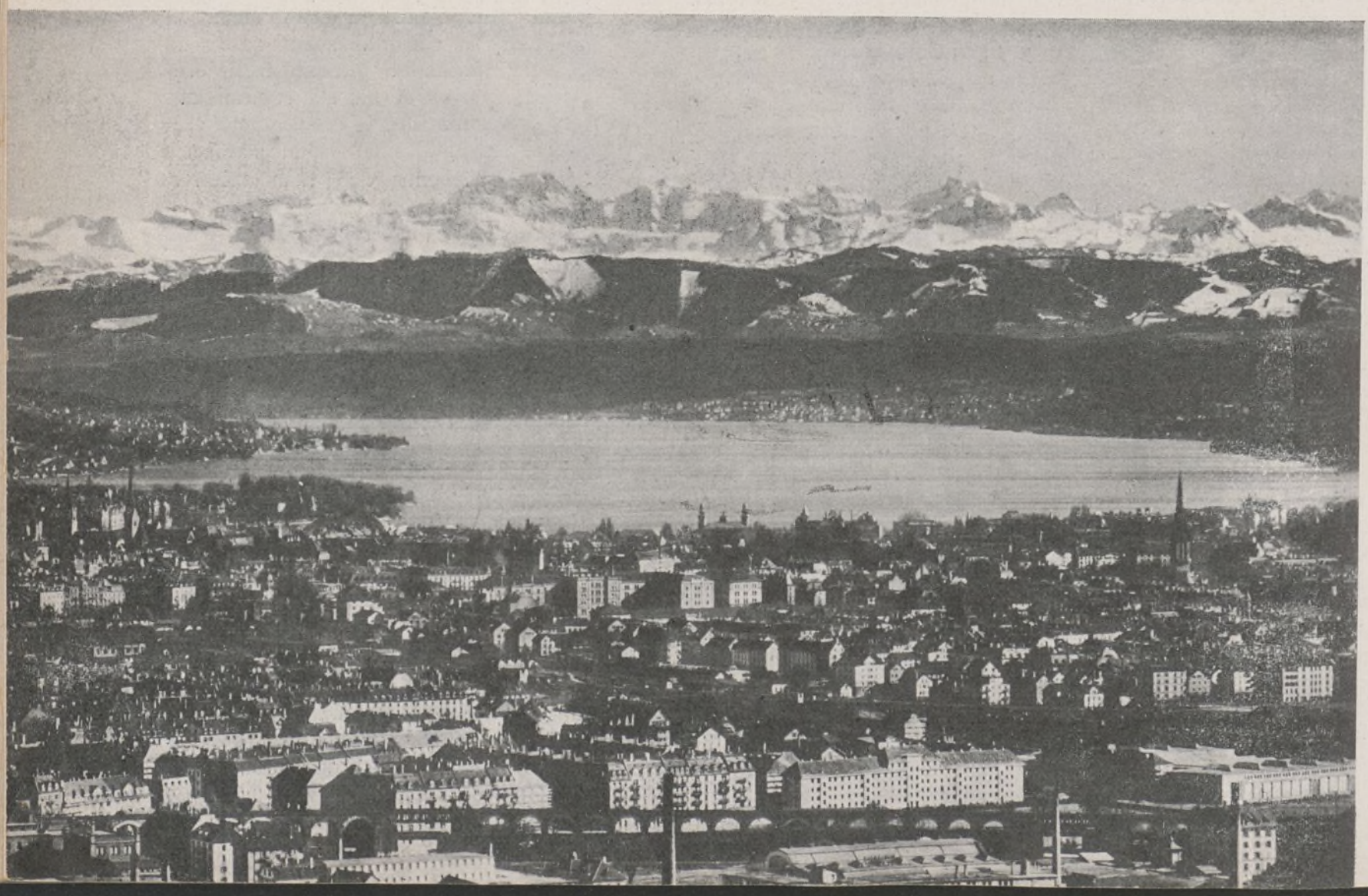
Por motivos de orden económico y político, la clase obrera exige que, en consonancia con la nacionalización de la industria metalúrgica, la de armamentos sea puesta bajo el control absoluto del Estado.

Unicamente cuando el conjunto del mecanismo de la producción, desde la industria de materias primas a las transformadoras e incluso las perfeccionadoras, tenga, gracias al control del Estado, como fin primordial el interés general, será cuando puedan ser eliminados los inconvenientes y perjuicios que resultan de la forma actual de producir, pudiendo sustituir el actual régimen incoherente, que es el agente verdadero de catástrofes económicas, por una economía dirigida.

En el instante en que se haya efectuado la nacionaliazción de las principales industrias convendrá someter el volumen y forma de la producción, y especialmente el progreso técnico y la aplicación de medidas de racionalización, al control efectivo de las oficinas centrales de economía dirigida adecuadas a cada rama de industria, las que tendrán atribuciones para regular la producción desde el exclusivo punto de vista de la satisfacción de las necesidades. La economía, actuando en este sentido, exige que el conjunto del resto de las actividades económicas que continúan desempeñándose en su infinita diversidad por pequeñas y medianas Empresas privadas sea controlado en forma que en la futura economía dirigida se hallen también sometidas a dicho principio las Empresas nacionalizadas. La economía dirigida, que tiene como principio fundamental el de atender en la medida de lo posible el que las necesidades estén cubiertas, no puede renunciar ni a la pequeña Empresa ni al artesanado, que proporcionan a la colectividad un determinado número de productos de consumo que son indispensables.

En el marco estructural general de la economía dirigida los diversos sectores de la industria deberán encontrar su centro orgánico propio en oficinas que, a su vez, estarán subordinadas a otra central superior que tenga como atribuciones la dirección y gestión de la economía en general.

En el orden internacional, la clase obrera exige que, tanto repecto a la producción de materias primas como en las industrias transformadoras, se establezca una colaboración metódica y sistemática que se inspire en el reparto internacional de las funciones económicas para poner término, por un lado, al desaprovechamiento de las materias primas, y, por otro, para alcanzar el máximum de resultado útil en la realización de cubrir internacionalmente las necesidades.



Una vista general de Zurich, la hermosa ciudad suiza; ofreciendo magnífico contraste el gran lago que lleva el mismo nombre de la población con la nieve que corona las montañas.

En tanto no se haya conseguido esta reglamentación internacional de la producción convendrá, a título provisional, reglamentar el régimen internacional de la misma, por medio de convenios obligatorios, debiendo ponerse al servicio de esta reglamentación los consorcios y Sindicatos internacionales.

VI. — *Los transportes y el régimen de distribución.*

Todos los defectos y fallos que caracterizan el sistema económico capitalista se concentran en el sector de los transportes, de los medios de comunicación y, en un grado mucho más pronunciado, en el mecanismo comercial de aseguramiento de la distribución de los productos y aprovisionamiento de las masas. El régimen de concurrencia causa en el comercio interior un desaprovechamiento de fuerza y de trabajo que excede en mucho de su verdadera utilidad. Los impedimentos y las rivalidades, la competencia desordenada han provocado un plétora de los órganos de reparto que no solamente es inútil, sino que encarece los precios. El resultado es que la mercancía tiene que pasar por una larga serie de intermediarios antes de llegar al verdadero consumidor. Un derroche enorme de mercancías, seguido de una disminución de calidad, es el inevitable tributo de esta errónea organización. La plétora exagerada del mecanismo comercial, fuente de graves perjuicios para la masa de consumidores, es en la generalidad de los países la consecuencia típica de la incoherencia capitalista.

La clase obrera, por sus Cooperativas de consumo, ha creado desde hace años la forma más adecuada y menos onerosa de aprovisionamiento de artículos de primera necesidad a las poblaciones, organizando el reparto de las mercancías por medio de dichas instituciones. En numerosos países las Cooperativas de consumo han llegado a ser, al lado de los consorcios comerciales (grandes almacenes de venta), centros principales de aprovisionamiento de grandes núcleos de población, y constituyen un ejemplo utilizable para la organización de todos los servicios de distribución del sistema económico.

La clase obrera pide que el organismo de distribución de mercancías se organice pensando en cubrir las necesidades, eliminando radicalmente los intermediarios superfluos y onerosos, a fin de que la mercancía recorra el camino más corto y más rápido para llegar al consumidor. El productor encontrará así un beneficio, y el consumidor tendrá que pagar un precio mucho más reducido por la supresión de los beneficios percibidos por los intermediarios.

Mientras no pueda suprimirse la economía basada en el beneficio, y el principio de satisfacer las necesidades haya armonizado la producción y el consumo, la clase obrera pide se impulse el desarrollo de las Cooperativas de consumo, que deben gozar de la protección del Estado. Los consorcios comerciales deben estar sometidos al control de la oficina de monopolios, lo mismo que los que explotan grandes almacenes considerados como Empresas comerciales monopolizadoras, especialmente desde el punto de vista de su política de precios.

En régimen económico de satisfacción de necesidades, el reparto de las mercancías de gran consumo está asegurado metódicamente por una oficina de economía dirigida del comercio interior. Esta oficina, en colaboración con las de dirección económica, y especialmente con las que se refieren a las producciones industrial y agrícola, tendría por misión determinar el volumen de las necesidades y asegurar un reparto perfecto y rápido de las mercancías. Esta oficina del comercio interior tendrá el monopolio de todos los artículos de gran consumo, sin que por ello se renuncie al concurso de las pequeñas y medianas Empresas para el suministro de otros productos. Todas las Empresas comerciales, mientras no se hallen estatizadas, estarán sometidas al control de la oficina reguladora del comercio interior, a fin de prevenir las desviaciones que puedan poner en peligro el principio inicial de la economía dirigida.

El avituallamiento de la población, si se trata de cubrir necesidades vitales, especialmente el agua, gas y electricidad, debe constituir un monopolio del Estado.

En el momento presente estas Empresas se encuentran, en su mayoría, formando parte de la economía pública. La clase obrera pide la eliminación de todas las influencias capitalistas en la producción y reparto de estas riquezas. Las Empresas que se refieren al suministro de agua, gas y electricidad, así como su red de distribución, deben ser transferidas al Poder público o sometidas, cuando menos, a su control. La condición esencial para un abastecimiento perfecto del conjunto general de población, en régimen de atención de necesidades, es la posesión y explotación metódica de los medios de transporte. La clase obrera pide que el Estado posea los principales medios de transporte en común y del de la mercancía de gran consumo. Los transportes ferroviarios, la gran navegación y los transportes automóviles a gran distancia deben ser dirigidos por el Estado en beneficio de la colectividad. Igualmente debe estar sometida al control del Estado la nevegación aérea y todo lo que con ella se relacione, propugnando al propio tiempo por su internacionalización.

Esperando la implantación de una economía en que el reparto cubra las necesidades de la economía general, la clase obrera pide que la explotación de los transportes se racionalice, y que las Empresas de distribución se hallen sometidas a una oficina reguladora de la economía pública. En el período transitorio el Estado debe dedicarse a suprimir los abusos del régimen actual de reparto, creando monopolios especiales del comercio de determinadas mercancías.

(Continuará.)

oooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooooo

El ex marqués de Villabrágima ha dado una charla ante una tertulia de estómagos agradecidos, abordando temas municipalistas. El vástago de Romanones se lamentó de que "el personal absorba en el Municipio de Madrid el 50 por 100 de los ingresos municipales". ¿Qué opinarán de esta lamentación los centenares de romanonistas enchufados en la Casa de la Villa? Porque lo gracioso es que Villabrágima y los de su cuerda se han distinguido como técnicos del municipalismo tan sólo en eso de colocar amigos y paniaguados. ¡Y luego se lamentan de que suban los gastos municipales! La verdad es que hay gentes que se atreven a todo...

o o

Conocemos el escrito que ha lanzado un determinado sujeto pretendiendo desautorizar la labor de reorganización obrera que está llevando a cabo en la provincia de Toledo el diputado a Cortes socialista y compañero nuestro Fermín Blázquez. Los trabajadores de la provincia de Toledo conocen bien a sus enemigos, y entre ellos no se encuentra el camarada Blázquez, que desde hace treinta y cinco años viene consagrándose a la defensa de las ideas socialistas y de la táctica de la Unión General. Cuídese de sí mismo el desautorizador y examine si está con fuerza moral al frente de la Federación de Trabajadores de la Tierra, cuando la realidad es que los delegados al Congreso nacional de esa Federación eligieron a otros hombres, de autoridad, capacidad y responsabilidad archiprobadas.

Mataderos y Mercados

SISTEMA DE TRIBUTACIÓN AL AYUNTAMIENTO POR EL CONCEPTO DE OPERACIONES QUE REALICEN LOS COMISIONISTAS.

Dado lo complejos que a primera vista aparecen estos conceptos, he de aclarar lo siguiente:

En todo mercado de abastos al por mayor convergen elementos variados y de actuación distinta, que son: *introductores* (cosecheros o exportadores) y *comisionistas* o *asentadores*. Los primeros, o sean los *cosecheros,* por carecer de conocimientos comerciales, por falta de tiempo y las más de las veces por no afectar a sus propios intereses, ceden su mercancía a favor de los *comisionistas,* para que éstos, especializados y aptos para proceder a su venta, realicen esta función mediante el abono de una *comisión* fijada y de conformidad entre ambos. Si fundamentalmente es evidente y cierto lo expresado, resultará que el Ayuntamiento debe percibir un derecho o arbitrio sobre la mercancía que se introduce en Madrid, y este arbitrio municipal deberá satisfacerlo el introductor cosechero, pagando la mercancía por unidad, bulto o por kilogramos, en la forma que más adelante he de exponer.

Pero al comisionista que ejerce su profesión en una dependencia municipal, cual es un mercado central de abastos, ¿le exime de abonar un canon al Ayuntamiento por este ejercicio?

Entiendo que ya que es facultad del Ayuntamiento condicionar, limitar y conceder autorizaciones para el ejercicio de los comisionistas en el mercado central, es lógico que si estos industriales se dan de alta en la contribución industrial, pero el Ayuntamiento rechaza o no concede autorización a favor de estos comisionistas, innegablemente éstos no pueden realizar sus operaciones. Por ello, y a mayor abundamiento por otras razones, cuales son las de que, dentro de ser públicos los mercados es labor de los Municipios legislar y percibir ingresos por la prestación de servicios municipales, entiendo que, independientemente de cobrar el Ayuntamiento por las frutas, hortalizas y verduras en la forma que acuerde, deberá exigir tributación municipal a los señores comisionistas.

Varias modalidades tiene a su alcance el Ayuntamiento para obtener un canon o ingreso de cada comisionista:

a) Por concesión de nave a cada comisionista (en el mercado).

b) Por licencia anual para ejercer sus operaciones (en el mercado).

c) Por un tanto por ciento sobre ventas que realice (en el mercado).

Entre estas varias proposiciones, y en la cuantía que señale el Ayuntamiento, insisto en que debe estudiarse y resolver en forma de aumentar ingresos naturales y justos.

ARBITRIOS MUNICIPALES SOBRE INTRODUCCIÓN DE FRUTAS, HORTALIZAS Y VERDURAS EN LA POBLACIÓN DE MADRID.

Frutas.

Todas las frutas, en general, deberán satisfacer impuesto municipal, con la aplicación del concepto o cuota que determine el Ayuntamiento de dos céntimos en kilogramo, a deducir tara, en las frutas en fresco, con inclusión de los plátanos, artículo que, sin saber los motivos, ni antes ni ahora ha satisfecho ninguna clase de impuesto municipal.

Las frutas secas y nueces, avellanas, castañas, etc., satisfarán el impuesto de un céntimo en kilogramo.

Como antecedente significativo, expongo que multitud de Ayuntamientos de España perciben derechos municipales por kilogramos. Entre ellos, y como importantes, están Valladolid, Vitoria, Bilbao, San Sebastián y otros muchos. Además, anticipo que en nada repercutirá al consumidor, siempre y cuando que se amplíe forma y sistema a seguir en política de abastos. Y bien microscópico resulta el impuesto antedicho, y, sin embargo, para el Ayuntamiento representa esta modalidad de impuesto un aumento de más de millón y medio de pesetas anuales sobre el actual impuesto de 0,30 y 0,25 pesetas en bulto.

Hortalizas y verduras.

Por las hortalizas y verduras en general deberá percibir el Ayuntamiento un céntimo en kilo, y sobre las patatas, y en atención a que es un producto necesario y de consumo importante, percibirá medio céntimo en kilo.

Existen, tanto en frutas como en verduras y hortalizas, variedades de verdadero capricho o lujo en las que debieran recargarse los impuestos municipales, porque, repito, son artículos de lujo o capricho.

SISTEMA DE EFECTUAR SU RECAUDACIÓN.

En las salidas de *pequeña* y *gran velocidad* de cada estación férrea de Madrid se instalarán pabellones con el personal suficiente para tal recaudación; siendo indispensable para efectuar el aforo y salida de la estación la presentación de documentos, tanto de *salida* de la Compañía consignando el peso, como de la guía de origen reseñando características del cosechero, procedencia y peso.

En las entradas a la población de Madrid, y por personal municipal, se efectuarán las mismas exigencias. En el acto del pago se extenderá un duplicado consignando conceptos y cobro, según declaración del transportista, consignatario o remitente, para que en caso de fraude o mala fe siempre exista un responsable. En estos impresos se advertirá la obligación de introducir la fruta u hortaliza aforada en el mercado de abastos, con la expresa condición de fijar la multa y responsabilidad del contraventor de esta disposición.

Dicho documento de aforo deberá acompañar a la mercancía para el visado de los funcionarios municipales del mercado de abastos, como asimismo a disposición de toda autoridad o representante municipal.

El Ayuntamiento creará una sección de motoristas para vigilar el fiel cumplimiento de estas disposiciones.

En el mercado central de abastos se comprobará la introducción de la mercancía con el documento de aforo, reseñando características interiores. En dicho edificio se instalarán dos básculas giratorias para efectuar pesadas hasta 10.000 kilogramos.

Todo funcionario municipal del mercado estará autorizado para proceder al repeso en los casos en que tenga duda o sospeche error, y si resultara diferencia en más, tendrá un *duplo de impuesto* y, por separado, abonará el derecho de repeso, de 15 pesetas.

T. R.

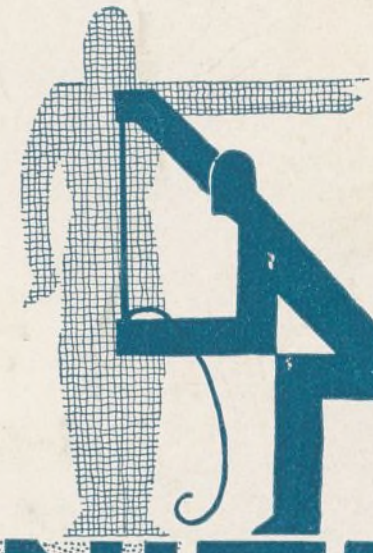
Las cosas que hacían las hadas...

... las cosas que se hacían solas
en los cuentos de nuestra niñez,
ahora las hace, como por manos
de hadas, LA ELECTRICIDAD

LE *interesa a usted conocer todas las aplicaciones que tiene la electricidad en los menesteres del hogar y de la oficina, porque cada una de ellas representa más economía o mayor comodidad. Sin perder tiempo, puede usted conocerlas todas, tan sólo con visitar la exposición completa que tiene instalada*

Unión Eléctrica Madrileña

en Madrid: Avenida Conde de Peñalver, 23 (Gran Vía)



CASA BENITEZ

SASTRERIA y CONFECCIONES

SECCIÓN NIÑOS
SECCIÓN MEDIDA
SECCIÓN SEÑORAS
SECCIÓN UNIFORMES
SECCIÓN CONFECCIONES

Rosalía de Castro, 42
(Antes Infantas)
Teléfono 17149
MADRID

Establecimiento Tipográfico. San Bernardo, 82