



# EL MUNICIPIO

SEMANARIO DE LA CIUDAD

Se publica los viernes

Oficinas provisionales: PEZ, 19

Precio: DIEZ CENTIMOS

## El Municipio, ¿es un órgano revolucionario?

Es un caso frecuente y que encierra gran trascendencia el de que surja un conflicto que ponga frente a frente al Municipio y al Poder público. Si en estos momentos no es esto precisamente una actualidad, no es porque realmente no existan motivos bastante serios para que lo fuera. En realidad, cuando esos conflictos surgen, prueban una cosa, plausible en la mayor parte de las ocasiones: que en los Municipios existe una conciencia clara de la propia personalidad, de las legítimas atribuciones y prerrogativas, que por esencia jurídica y por tradición le corresponden inalienablemente.

Leemos siempre con entusiasmo y con nostalgia la historia del desenvolvimiento de las comunas de la Edad Media, que fueron, como tantas veces se ha repetido, la célula del Estado. Los primeros vagidos de la democracia los oyeron en su seno las comunas, los Municipios. El parlamento francés, cuando las luchas de la Fronda, era un Municipio extendido. El poder burgués, que más tarde había de ser el poder dominador, sucediendo a las castas feudales, reconcentrabas su acción progresiva en los Municipios: eran su medio, su arma, su expresión, su órgano vivo. Y cuando la Revolución francesa transformó todo el sistema político del mundo y abrió la era de avance vertiginoso de la civilización humana, que fué todo el siglo XIX, el pueblo no fué a proclamar su voluntad a los palacios, no fué a los Ministerios, a los edificios en que residiera el Poder público: fué al Hotel de Ville, fué al Municipio.

¿Quiere esto decir que los Municipios son o deben ser un foco revolucionario?

Si y no. Entendámonos.

Si, en el sentido de que la democracia, la comunidad ciudadana, la ciudad, tiene en el Municipio su órgano de expresión, y muchas veces de acción; cuando el Poder público constriñe, dificulta o aplasta su espontáneo y lícito desarrollo progresivo en todos los órdenes: el moral, el físico, el intelectual, el higiénico, el económico, etc.

No, en cuanto se le entienda por foco revolucionario, como un club de epilépticos o un hervidero de pasiones políticas agresivas y, muchas veces, encubridoras, so capa de progresivos adelantos y de radicales transformaciones, de desechos contenidos, de envidias sordas y de iracundias de codicias no satisfechas. Porque en ciertos hombres, cuando predicán determinados procedimientos, no hay que entender en sus prédicas el concepto de «húndase el mundo y triunfe el ideal» de los noblemente exaltados, sino al de «húndase el mundo y triunfen mis apetitos».

De esa forma, el Municipio no es un órgano revolucionario.

De la otra forma, de la noble y levantada, de la que no asume funciones que corresponden a los clubs de partido y a las asociaciones políticas de lucha y acción, si, es un órgano decorosamente revolucionario, y cuando no lo es, cuando se transforme en servidor incondicional y humilde del poder público, cuando no asume la función de representante primero y más legítimo de la ciudadanía, vuelve la espalda a sus deberes, a su historia, a su misión y a sus esencias más honrosas y enaltecedoras.

## Un homenaje que honra al Ayuntamiento de Madrid

El impresor D. Joaquín Ibarra

El Ayuntamiento de Madrid, con motivo del centenario del ilustre impresor Joaquín Ibarra, ha rendido a su memoria un homenaje que va en prestigio suyo. Y que tendría más prácticos resultados si extendiera sus iniciativas a algo más que a la colocación de una lápida y realizara una labor activa, inteligente y bien orientada, en cuanto de él dependa, claro está, en beneficio y decoro de las artes gráficas madrileñas.

Del folleto que con este motivo ha publicado el Ayuntamiento, extractamos el siguiente capítulo:

### LA VIDA DE IBARRA

La biografía de Ibarra es sobremanera difícil de establecer detalladamente. Culpa, de un lado, de los escritores y comentaristas de la época; falta, por otra parte, común en España, de curiosidad por la vida íntima, privada y personal, y, además, en este caso, descuido o malevolencia de los sucesores directos e inmediatos del grande hombre.

No faltan elogios de su labor y de su figura artística, escritos y publicados a raíz de su muerte, y en épocas sucesivas por cronistas e historiadores de todos los países y lenguas, y aun poetas, que lo han celebrado en diversas composiciones y artículos, que tendrán su lugar aquí al tratar de Ibarra como impresor. Pero del hombre, de su carácter, de sus sentimientos, de las vicisitudes íntimas de su vida, apenas ha llegado nada hasta nosotros.

Nació Joaquín Ibarra y Marín en Zaragoza, el año de 1725, y fué bautizado a 20 de Julio de dicho año, en la parroquia de Santa María Magdalena, de aquella ciudad. Fueron sus padres Juan Ibarra y Mariana Marín; si de más o menos elevada o modesta condición; si emparentados o no con otros Ibarra impresores del siglo XVII o con personajes del mismo apellido y notables en la historia de Zaragoza, nada sabemos tampoco.

La juventud de Ibarra parece haber sido dedicada al estudio, y durante ella lo encontramos en Cervera, donde a la sazón Manuel Ibarra—probablemente tío carnal suyo—regentaba desde 1735 la imprenta Pontificia y Real de la Universidad. Durante su estancia en Cervera, que se supone de diez años, pudo ver en aquella llamante Universidad,

fundada por Felipe V, en 1717. Así lo dan a entender los excelentes biógrafos de Ibarra, D. Eudaldo Canibell y D. Mariano Escar, cuando observan que «a la labor notabilísima del tipógrafo va unida algunas veces la del humanista, pues escribía latín como los hombres doctos de su época; lo cual hallase justificado hasta cierto punto, por la estancia en Cervera cuando otro Ibarra (Manuel) tenía a su cargo la imprenta del entonces primer centro docente de Cataluña, y en el cual era el latín la base de sus enseñanzas. Quien haya visto aquel inmenso edificio, que fué Universidad, con fundamento supondrá instalada dentro de sus muros aquella Pontificia y Real Imprenta.»

Pasa Ibarra a Madrid desde Cervera, según todas las noticias, allá por los años de 1754. Instálase primero en la calle de las Urosas (hoy Vélaz de Guevara) y después en la de la Gorguera (actual Núñez de Arce), donde vivió hasta su muerte, ocurrida a los sesenta años de su edad, en 13 de Noviembre de 1785, habiendo hecho testamento en 1777, ante D. Domingo José de Casas, escribano de número de esta Villa de Madrid, e instituido por sus herederos a Joaquín, Joaquina y Manuela Ibarra, hija esta última de su segundo matrimonio con D.<sup>a</sup> Manuela Contera.

Dió esta sucesión, indudablemente, lugar a graves disgustos y disensiones entre los herederos, cosa que, aun no siendo de nuestra competencia ni perteneciendo ya a este somero resumen de la biografía de Ibarra, tenemos que consignar, porque de ello derivan las mayores dificultades y confusiones para el conocimiento detallado de la vida del gran impresor. Indudablemente, los hijos del primer matrimonio, por un lado, y la hija del segundo, por otro, casada con D. Francisco Iniguez, abogado de los Reales Consejos, y en unión de su madre, tuvieron, al continuar el negocio de la imprenta, una constante y larga serie de diferencias, que redundaron en perjuicio del culto familiar a la memoria de Ibarra, y que no terminaron sino con la disolución de la casa, su ruina total y la venta pública de todos sus enseres, anunciada en el *Diario de Madrid* el 31 de Marzo de 1836.

Por los extremos de este anuncio, por el contexto de la partida de defunción de doña Manuela Contera—la segunda mujer de Ibarra—, que muere en 1805, en la casa de la calle de la Gorguera, número 22, entonces de

la antigua planimetría, instituyendo por única heredera a su hija D.<sup>a</sup> Manuela de Ibarra, hemos podido venir, no sin dificultades y trabajos, en conocimiento exacto del lugar en que estuvo emplazada la gloriosa imprenta de Joaquín Ibarra, en la antigua calle de la Gorguera, ocupado hoy por el establecimiento denominado «La Viña P», que alza un pequeño muro en lo que fué sin duda fachada de la gran imprenta.

Si construyó Ibarra o no expropió el local de su casa de la calle de la Gorguera—como pretenden los más de los biógrafos—no es cosa que esté tampoco fuera de toda duda, pues ni en los libros de la antigua Contaduría de Hipotecas, ni en los expedientes del Archivo Municipal, ni entre los documentos de la antigua Regalía de Aposento, existentes en la Academia de San Fernando, hay constancia alguna de que Ibarra fuese propietario de una finca en la calle de la Gorguera. Antes por el contrario, por una escritura hecha en Toledo, se confiere poder a D.<sup>a</sup> Manuela Dávila para cobrar la renta de una casa en la Villa de Madrid, en la calle de la Gorguera, parroquia de San Sebastián, que tiene cuarto bajo, principal, cocheras y caballerizas, que al presente la tiene arrendada en 6.000 reales vellón cada año D. Joaquín de Ibarra, impresor de libros. Y, por otra parte, en los libros de la antigua Contaduría de Hipotecas existe una escritura por la cual D.<sup>a</sup> Manuela Contera, viuda de Ibarra, permuta en 1804 la casa número 3 de la calle de Atocha, que poseía desde 1775, por la número 22 de la calle de la Gorguera, manzana 212, del antiguo barrio de la Cruz. Por donde se prueba una vez más que esta última fué la casa donde en su postrera época y de mayor florecimiento estuvo la imprenta de Ibarra hasta su total desaparición; pero no que fuera propia, ni construida expropió por el insignie impresor a menos que la permuta en cuestión se refiriera a algún edificio anejo o accesorio, tomado por la viuda para ensanchar el negocio..., lo cual no es de creer, dada la decadencia que en la casa se inicia a raíz de la muerte de su preclaro fundador.

Si a estos rasgos generales de la vida de Ibarra y de sus vicisitudes en Madrid se añade la noticia de la protección y los honrosos cargos con que lo favoreció Carlos III, nombrándolo su impresor de Cámara y ayuda de su Real Furierra, y las pruebas y manifestaciones que hasta nosotros han llegado de su carácter entero, emprendedor y estudioso, pero modesto y sencillo hasta la exageración, habremos consignado aquí cuanto de la figura de este «héroe de la imprenta» se sabe y se conoce hasta ahora.

A las mismas causas se debe también en gran parte la falta de todo documento iconográfico de D. Joaquín Ibarra. No nos ha quedado—o no se ha descubierto hasta ahora—retrato alguno de un hombre que, aparte su mérito relevantisimo y su renombre universal y de haber sido impresor de Cámara de Carlos III, del Arzobispo Primado, del Supremo Consejo de Indias, de la Real Academia Española y del Ayuntamiento de Madrid, fué coetáneo y paisano del gran Goya y que, sin esto, tuvo a sueldo en su misma casa a pintores, grabadores y retratistas, como Salvador Carmona y Mariano Maella, entre otros muchos. Vistas, sin embargo, las colecciones de retratos de la Biblioteca Nacional, en su sección de Estampas, el notabilísimo catálogo de D. Angel María de Barcia, los fondos de la antigua Caligrafía y el copioso archivo de la Junta de Iconografía Nacional, no ha aparecido retrato alguno de Ibarra; retrato, empero, que no pudo menos de existir, a nuestro juicio, al menos entre los recuerdos familiares—tan oscuros y confusos como se ha visto—, y que, de no haber sido destruido, tal vez apareciera el mejor día, a cuyo efecto nos atrevemos desde aquí a excitar en ese sentido el celo de los aficionados a las investigaciones iconográficas que, por fortuna, no faltan en nuestro país.

El alcalde, Sr. Ruiz Jiménez, ha dirigido a D. Jacinto Benavente el siguiente telegrama:

«Al desembarcar, le envío cordial saludo, en nombre Ayuntamiento y pueblo madrileño, felicitándole con entusiasmo por su triunfal viaje, glorioso para usted y para España. El Ayuntamiento de Madrid bajará a recibirle a la estación el día de su llegada a esta corte, y se asociará a cuantos homenajes se proyecten en su obsequio.»

## La estética de la ciudad

## Ejemplos de plazas

Nadie pretendería dar como modelo determinado para todas partes lo que corresponde al gusto de una localidad determinada. Muy bellas, sin duda, son las ciudades italianas. Mas ¿no lo son las alemanas también, las flamencas, las francesas, las orientales, etc? Lo que debemos combatir, especialmente, es lo no bello, lo feamente simétrico, lo que ofenda a lo estético. Nada más vario que la belleza precisamente. Un modelo uniforme, por hermoso que fuera, equivaldría a la destrucción de todo encanto. La misma piazzetta y la plaza de San Marcos, de Venecia, repetida en todas partes, acabaría por aparecerse nos insostenible.

La diferencia que existe entre las construcciones de la antigüedad y las del renacimiento, tanto



STRASBURGO: Catedral.

al Sur como al Norte de los Alpes, es más grande que entre el gótico francés o alemán y el gótico italiano, entre el renacimiento francés o alemán y el renacimiento italiano. El signo en que más se destacan las diferencias, consideradas desde el punto de vista en que nos hemos situado, es la manera de situar las iglesias y de disponer las plazas que las rodean.

Las catedrales del Norte están, con bastante frecuencia, aisladas, sino en medio de una plaza, por lo menos, en tal forma que están separadas de los demás edificios por un cinturón de callejuelas. Esto tiene su explicación en que, en otros tiempos, a las catedrales estuvo adosado un cementerio, en medio del cual se elevaba el santuario. Ejemplos: Doma de Friburgo, en Brorigan; la Frankenkirche, en Munich; San Esteban, en Beauvais; San Salvador y Nuestra Señora, en Brujas. Donde no ha habido cementerio, sin embargo, la iglesia está casi siempre adosada a las construcciones al modo italiano.

La situación tipo del domo gótico es la siguiente: detrás del coro y a lo largo de los lados bajos, se elevan las casas vecinas separadas del santuario solamente por una callejuela. Ante la puerta principal se precisa un amplio espacio para dar valor a la fachada y a las dos torres simétricas.

El testimonio de que la calle que desemboca frente a la fachada, en la plaza, no debe ser ni muy ancha ni muy larga tampoco, le proporciona la vista de la catedral de Strasburgo tomada desde la calle de Mercier (véase el grabado). Hay varios ejemplos notables de catedrales cuya fachada principal se ha enriquecido en majestad y en belleza a los ojos por este procedimiento. Hay, asimismo, otro notable ejemplo de lo contrario: la famosa catedral de Nuestra Señora de París. Se ha cometido la falta de aislarla, dejando

grandes espacios desembarazados a todos sus lados. El efecto inmediato ha sido que la magna construcción se ha empequeñecido, ha perdido valor artístico. Algo parecido ocurre en cuanto al conjunto con la iglesia votiva de Viena y con la catedral de Colonia.

También que las fachadas bajas estuvieran rodeadas de callejuelas tiene una explicación dentro del arte arquitectónico.

La silueta más accidentada de una catedral gótica se eleva gradualmente de las capillas bajas del coro a la cima de los altos campanarios. El único centro de simetría de los lados bajos no está en su medio. No haciendo la arquitectura exterior de una catedral más que traducir la forma interior de la nave, no soporta que se la vea de alto a bajo a una gran distancia.

Teníamos necesidad de recoger estas observaciones para completar el estudio que venimos haciendo de las plazas en relación con los edificios a que dan realce.

\*\*\*

En las plazas de mercado o grandes plazas de las que la casa consistorial formaba generalmente uno de los lados, los principios que hemos venido estudiando son más evidentes aún. Se han reunido numerosos edificios públicos alrededor de este centro de la vida comunal que tenía generalmente una gran extensión.

La gran plaza de Brujas tiene una superficie de más de una hectárea, pero su estado actual no da sino una idea muy débil de lo que fué en otros tiempos. No queda hoy en aquella prosperidad más que el edificio de los mercados con sus campanarios y algunas casas más o menos restauradas. De esta plaza al canal, en un espacio bastante limitado de terreno, se pasa aún por cinco plazas de forma y aspecto diferentes, algunas verdaderamente notables.

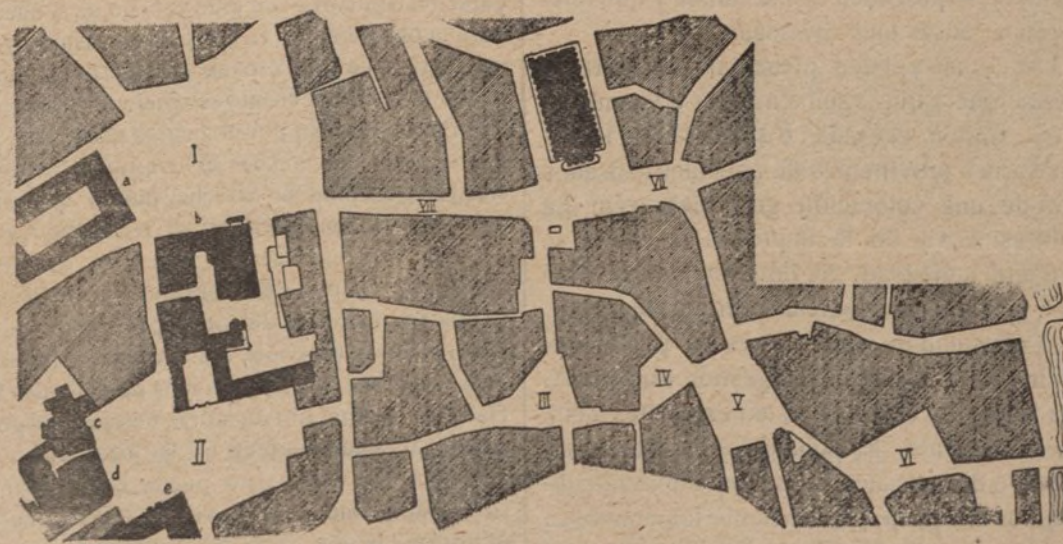
En la mayor parte de las ciudades, es los mercados lo que determina la creación de las plazas. Generalmente, cada género tenía un lugar de venta diferente, lo que todavía recuerda el nombre antiguo que tienen muchas plazas. Estas plazas han sido espantosamente afeadas en muchos sitios con la creación de esas enormes construcciones de hierro que han sustituido a los antiguos mercados.

Hay también las plazas de parada, de las que se debe citar como ejemplo la de Kleber, en Strasburgo, que fué en otro tiempo campo de ejercicios. Sin poseer monumentos notables, tiene un aspecto muy especial debido a sus buenas proporciones y al cuadro ininterrumpido de casas.

En Brunswick se ve una interesante combinación de plazas y edificios. De un lado se eleva la iglesia San Martín, con una plaza profunda ante su fachada principal, y una plaza alargada a lo largo de su fachada lateral, mientras la vieja casa Ayuntamiento, adosada a otros edificios, domina el mercado. Con menosprecio de estos modelos el nuevo Ayuntamiento ha sido construido más lejos en medio de una parcela sin ligazón con las otras construcciones. El mercado de telas está rodeado de plazas cuyo dibujo es apropiado a la fachada que las domina. Este conjunto grandioso está formado de partes íntimamente ligadas las unas a las otras. El efecto de cada plaza y cada edificio es así mucho más considerable.

También merecen citarse en este respecto el municipio de Colonia, en la plaza del mercado Viejo, que domina dos plazas distintas, adosado a otros edificios, y el de Lubeck, que está equidistante del mercado y de la catedral.

No se puede admitir que el plano del forum antiguo haya servido de modelo a los constructores de ciudades al Norte de los Alpes. Han producido por sí mismos creaciones que procedían de los mismos principios, porque elegían las soluciones más naturales.



BRUJAS

- I.—Plaza Grande.
- II.—Plaza del Burgo.
- III.—Plaza de San Juan.
- IV.—Plaza de los Vizcainos.
- V.—Plaza de Juan-van-Eyk.
- VI.—Mercado del Miércoles.
- VII.—Plaza de la Bolsa Antigua.

- VIII.—Calle Flamenca.
- a) Mercados.
- b) Casa Provincial.
- c) Capilla de la Santa Sangre.
- d) Casas Consistoriales.
- e) Palacio de Justicia.







# Las ciudades jardines

## Algunos datos nuevos sobre Letchworth y Welwyn

Recientemente hemos hablado en EL MUNICIPIO de Letchworth y Welwyn, los dos hermosos satélites de Londres. Hoy encontramos algunos datos nuevos, de los que no queremos privar a nuestros lectores.

El último informe anual de los directores de la *First Garden City Ltd.* demuestra que Letchworth continúa progresando normalmente. El beneficio neto realizado ha subido a 8.500 libras esterlinas (212.500 pesetas), o sea, un aumento de 5.000 libras esterlinas sobre los de los años precedentes. Se pagó por el año que finalizó en 30 de septiembre pasado un dividendo de 4 por 100 para las acciones, en vez del 2,5 por 100 del año precedente. Hay poderosas razones para esperar que el dividendo del año próximo alcance la tasa máxima del 5 por 100, fijada por el memorandum de la Asociación. Las rentas territoriales creadas en el curso del año examinado se elevan a 850 libras esterlinas (sobre 21.250 pesetas), contra 194 libras (4.850 pesetas) el año precedente.

La política prudente adoptada hasta aquí por los directores ha dado sus frutos, y ahora pueden permitirse pensar para un plazo bastante próximo en el pago de un dividendo suplementario que represente los intereses acumulados durante el período en que no ha reventido. La suma debida por esto alcanza a 140.000 libras esterlinas (3.500.000 pesetas). Esta medida animaría enormemente a los capitales para inclinarse hacia las empresas de ciudades jardines. Una evaluación de la propiedad mostraría verdaderamente la posibilidad de esta inversión. En efecto, al valor de propiedad de la Asociación, tal como estaba evaluada en 1907, o sea, 366.000 libras esterlinas (9.150.000 pesetas), hay que añadir hoy los gastos hechos desde entonces, o sea, 308.000 libras esterlinas (7.700.000 pesetas), que se descomponen como sigue: empresas eléctricas, 100.000 libras esterlinas (2.500.000 pesetas); trabajos de gas, empresas que se juzga ser de buen rendimiento, 69.000 libras esterlinas (1.725.000 pesetas). Estos trabajos se van prosiguiendo cada año. En el año considerado en el informe se ha creado una nueva fábrica de gas, y sus resultados son satisfactorios. Los conductos de gas miden ahora un total de 22 millas (35,405 kilómetros), y los de agua 26 millas y media (42,650 kilómetros). La longitud de los cables eléctricos es de 10 millas y media (16,909 kilómetros); la electricidad ha padecido de la crisis de los negocios, pero el beneficio realizado ha aumentado gracias a la disminución de los gastos.

El alumbrado eléctrico se ha desarrollado en casas particulares y se han tomado medidas para distribuir la corriente en la vecina ciudad de Baldock.

El desarrollo de la ciudad se ha proseguido normalmente; se han alquilado varios emplazamientos importantes para el comercio y los negocios, y el centro de la ciudad se ha beneficiado con mejoras tales como los nuevos locales de la *London Joint City Midland Bank Ltd.*, en la esquina de «Station Road» y «Leys Avenue». Está en construcción una arcada de 19 tiendas, reuniendo estas mismas dos vías, y en noviembre pasado se abrió un gran depósito y una sala de reunión construidos por la Sociedad cooperativa de «Letchworth, Hitchin and District». El proyecto de construcción del «Letchworth Urban District Council», comprendiendo 707 casas, está ahora completamente ejecutado de hecho.

La segunda en edad, de las ciudades jardines inglesas, Welwyn, sigue el ejemplo dado por su hermana mayor Letchworth; y se provee rápidamente de los elementos necesarios de su actividad.

Ya está ocupada por las clases una de las alas de la escuela. La construcción de la otra está terminada, pero todavía no se la ha empezado a utilizar. El plan es interesante por algunas novedades, especialmente por la existencia, al sur, de una veranda abierta que permite dar realmente las clases al aire libre en el verano. Cerca del patio de recreo, se

han reservado bastos terrenos para deportes.

Se va a construir nuevas casas. Se han concluido adjudicaciones por el «Welwyn Rural District Council», para 93 casas, ejecutadas según los planos del arquitecto Luis de Soissons. Las más ventajosas adjudicaciones cuestan por cada casa, 284 libras esterlinas (7.100 pesetas), término medio. El coste del terreno y de su preparación asciende a 35 libras esterlinas (875 pesetas) por casa. El precio total a que sale cada casa es de 328 libras esterlinas (8.200 pesetas). Las casas tienen cuatro o cinco piezas y están todas provistas de cuarto de baño, distribución de agua caliente, luz eléctrica y gas para la cocina. El «Rural District Council» recibirá por la ejecución de su plan los subsidios acordados por el ministerio de Higiene a las autoridades locales.

Por otra parte, nueve empresas de construcción están edificando en estos momentos sobre los terrenos suministrados por la «Arden City Company», casas destinadas a la venta. La mayor parte están vendidas antes de terminarse, gracias a la publicidad que se ha hecho. Los tipos de las casas son muy variados y van desde el cuarto con dos alcobas hasta las residencias familiares que cuestan 2.500 libras esterlinas (62.500 pesetas).

Al mismo tiempo que las construcciones se prosigue el avaloramiento del cinturón agrícola. La «New town Agricultural Guild» ocupa 830 acres (332 hectáreas), en las que emprende cultivos intensivos para la alimentación de la ciudad, cultiva frutas y ha establecido una granja modelo para la cría de volatería. Se ocupa también en la cría de cerdos y en la industria lechera. Últimamente, ha construido invernaderos para tomates y cohombros.

### PROBLEMA DE VIALIDAD

## La Gran Vía Lille-Roubaix-Tourcoing

Todo lo que de cerca o de lejos afecta a la vialidad, tiene un gran interés para la ciudad moderna. La conservación de las calles antiguas y la creación de nuevas vías, debe preocupar seriamente a las municipalidades; en cuestiones que a esto se refieren: deben ser examinadas muy de cerca. Las vías no son solamente los órganos que permiten circular en la ciudad e ir de un punto a otro de ella; sirven, además, y este punto es tan importante como el otro, para la circulación del aire y de la luz.

Las vías de la ciudad nueva deben trazarse con el fin de hacer las comunicaciones fáciles, agradables y rápidas, tanto para los peatones como para los vehículos; deben, pues, ser consideradas como factores esenciales de la salubridad. La superficie y el subsuelo exigen que se les establezca para responder a este doble destino, a estas dos condiciones particularmente interesantes.

Las vías comunales toman, según las circunstancias, el nombre de bulevares, avenidas o calles; las vías privadas no son frecuentemente más que simples pasajes o callejones sin salida.

Las vías comunales se componen generalmente de una calzada y dos aceras. El trozo de unión entre estas dos partes es generalmente un pequeño canal que sirve para que corran las aguas. Las dimensiones de las calzadas y de las aceras deben estar subordinadas a las necesidades de la circulación; las anchuras admitidas hasta el presente como normales, se pueden considerar insuficientes para las necesidades actuales y, como razón más poderosa, para las necesidades futuras. Sin criticar lo que se ha hecho hasta aquí, hay que hacer constar, sin embargo, que las calles de las ciudades actuales, construidas a medida de las necesidades, se han hecho, en su mayor parte, impropias para la circulación moderna y poco de acuerdo con las exigencias actuales. Algunas de ellas han sido construidas en condiciones deplorables, sobre todo, las más antiguas.

Hay que tener en cuenta (y en otra ocasión se tratará de ello) la relación entre la anchura de la calle y la altura de los inmuebles que la bordean. Ahora procede examinar de qué manera parecen deber ser construidas las diversas categorías de vías de la ciudad moderna y examinar la forma que se las ha de dar y los materiales a emplear tanto para las calzadas como para las aceras.

El gran bulevar que se inauguró hace algunos años para unir Lille, Roubaix y Tourcoing, es una vía ideal, pero hay que convenir inmediatamente en que esta inmensa vía responde a una necesidad particular y que no es necesario, que es hasta materialmente imposible dar esta amplitud a todas las vías modernas de las ciudades.

La longitud total de esta vasta vía es de 14 kilómetros y medio. Una calzada central de nueve metros de anchura sirve a la circulación de automóviles y carruajes ligeros. A cada lado un andén con una fila de árboles, midiendo 3,25 metros de anchura; estos dos acotamientos plantados de árboles y provistos de taroles no son utilizados más que por los peatones. A la derecha, un paseo para bicicletas, de 3,25 metros, y una vía para jinetes, de cinco metros de anchura, al abrigo de árboles plantados en las orillas. Al otro lado del paseo para jinetes, y siempre a la derecha, una vía de 5,50 metros está dedicada espe-

Toda la correspondencia tanto administrativa como de redacción  
**Mariano García Cortés**  
PEZ, 19.—MADRID

cialmente al paso de carruajes pesados, y un andén de 3,20 metros sirve a las casas de aquel lado. Una fila de taroles se alinea en toda la longitud de este andén. A la izquierda ha sido dispuesta una plataforma de 8,25 metros de anchura, sobre la que se han colocado las dos líneas de tranvías, separadas por los postes de trolley. Estos postes están disimulados todo lo posible por la doble fila de árboles; la que pasa a la derecha, a la plataforma del acotamiento para peatones y la que, a la izquierda, se encuentra entre el límite de esta plataforma y la calzada para carruajes pesados. Para hacer juego con la parte de la derecha la extremidad izquierda del perfil comporta una calzada de 5,50 metros para cargas pesadas y una acera de 3,50 metros bordeando las casas.

Esto no es un bulevar, es un verdadero camino, un camino ideal y perfectamente bien comprendido. Es, quizá, el tipo de la vía futura, pues responde por el momento y por largo tiempo todavía a todas las necesidades de la circulación. Notemos que la amplitud dada aquí no puede ser adoptada en todas partes; pero, bajo el beneficio de esta restricción, constatamos que de la construcción de esta vía se desprende una lección práctica que hay que retener para aplicarla a las penetraciones futuras y a la construcción de las grandes vías de las ciudades modernas: la separación de los diversos órganos de la circulación. En efecto, un emplazamiento especial está reservado a los autos y a los vehículos ligeros, cuya marcha es acelerada; otros emplazamientos están reservados a los peatones, sea a los ciclistas, sea a los vehículos pesados, sea a los jinetes, y, finalmente, los tranvías circulan sobre una plataforma que les es particular. Se ha intentado también de este modo una solución un poco análoga para ciertas vías nuevas de Londres.

## La cooperación y el problema de las habitaciones

A nadie le asombrará que afirmemos que la experiencia del pasado ha demostrado que la cooperación no está adoptada para afrontar el tremendo problema de la construcción de casas. Se ha visto, en efecto, que las casas construidas por asociados y para asociados van a acabar o en manos de acreedores que anticiparon los capitales necesarios y que los asociados, especialmente los obreros, no han estado en situación de reembolsar, o pasadas a ser propiedad de asociados, especialmente de los de la clase media que disponían de ciertos ahorros, han sido vendida a precios notablemente superiores, realizando un lucro, pero frustrando lo que era objetivo de la cooperación, esto es, asegurar a la familia del asociado el disfrute de la casa sin el peligro de los aumentos de la renta.

Fundándose en estas experiencias decorosas, el Consejo general de la Cooperación que se celebró en Roma en febrero de 1920, aprobó por unanimidad la resolución siguiente:

«El Consejo general de la Cooperación: considerando que se debe asegurar a la clase trabajadora urbana y rural un mínimo de habitación suficiente, confortable y económica; convencido de que este deber no puede ser realizado por la iniciativa privada y basado en el principio de la propiedad privada de la casa sin provocar la crisis de escasez de habitaciones, de amontonamiento y de subida de las rentas, sino que se debe confiar a los órganos de carácter público (ciudad, provincia, comuna), valiéndose:

a) de las fianzas de los fondos públicos, de los empréstitos, de las instituciones de crédito, de los industriales o de los cuentacorrentistas privados, con contribución del Estado para su amortización;

b) de la construcción y de la gestión de órganos técnica y administrativamente idóneos, como son las instituciones para casas populares, y no desentendiéndose del principio de que las habitaciones construidas deben permanecer propiedad indivisa e inalienable.

Espera la opinión de que la cooperación pueda coadyuvar a llevar el fin enunciado limitadamente para aquella categoría de consumidores que están en situación de suministrar por lo menos una cuarta parte del capital necesario para la construcción de las habitaciones, para asegurarse el uso de la habitación misma y no la propiedad, valiéndose para la construcción de las instituciones de casas populares a fin de evitar deplorables errores técnicos, desilusiones financieras y especulaciones por parte de los asociados convertidos en propietarios contrastando con los fines que la Cooperación se propone.»

# Campaña interesante

## La pavimentación de Madrid

De un periódico diario recortamos el siguiente suelto, que se refiere a un asunto tan palpitante como la pavimentación de Madrid:

«Ya hemos publicado el Real decreto, en virtud del cual se concede un suplemento de crédito al Ministerio de Fomento importante 2.366.108,26 pesetas para obras y servicios de la pavimentación de Madrid.

No hemos de censurar al Sr. Gasset por haber conseguido esta respetable cantidad con destino a mejorar la pavimentación de la villa, que tanto lo necesita.

Estimamos que los deberes del Estado para con la capital de la nación no quedan satisfechos por completo con esta disposición.

Pero si ésta, en su esencia, merece alabanzas, en su aplicación debe ser discutida públicamente, con el fin de que el ministro de Fomento, en defensa de los intereses del Estado, y de la misma villa, imponga una aplicación racional y moral. Los explicaremos.

El Estado ha venido facilitando a Madrid un importante auxilio económico para obras de pavimentación. La aplicación de las cantidades gastadas, que se acerca a la importante cifra de 30 millones de pesetas, corresponde a una Junta formada por elementos técnicos del Ministerio, de que es titular el señor Gasset, y del Ayuntamiento, Junta que funciona autónomamente, sin que intervenga en nada la Corporación municipal.

Pues bien: en virtud de un decreto que lleva la firma del Sr. Maura, los contratistas oficiales se vieron favorecidos, teniendo en cuenta la elevación de precios de materiales y de la mano de obra a partir de 1914, por el derecho a una revisión de precios, que, naturalmente, se ha traducido en aumento extraordinario, y en este caso fantástico, de los precios de contrata.

Aquí entra la enormidad que denunciábamos al Sr. Gasset, al que demandamos urgente remedio.

El Ayuntamiento madrileño, que tan frecuentemente cae en descrédito ante la opinión, y no injustamente con frecuencia, ha acertado a defender más eficazmente y más de acuerdo con los dictados de la moral que el Estado los intereses colectivos.»

En efecto; las revisiones de precios que afectan a contratistas municipales de pavimentación representan un menor aumento en los precios contratados, en relación a iguales contratos del Estado, equivalentes a un 60 por 100.

Tal diferencia excede de lo lícito y de lo moral.

¿No cree el Sr. Gasset que el crédito aprobado debe ser gastado con un mayor cuidado y un aprecio más directo a los intereses del Erario público?

Nosotros exponemos el hecho y exhortamos al Ministro de Fomento a que termine con un asunto escandaloso en extremo.

Dispuestos como estamos a ahondar más en esta cuestión, hacemos punto; pero advirtiéndole que llegaremos a términos de mayor claridad y crudeza si el Sr. Gasset sigue la conducta de otros ministros de Fomento, más en armonía con lo que conviene a la afortunada Empresa de pavimentación que con lo que interesa al Estado, al Municipio y al vecindario madrileño.

Crea el señor Ministro de Fomento que se trata de un verdadero caso de responsabilidad ministerial.»

Recogemos las palabras del periódico aludido—*La Opinión*—y desde nuestro puesto en la prensa haremos cuanto esté en nuestras fuerzas para realizar igualmente la campaña que se anuncia. Si, está en lo cierto el colega; la cuestión de la pavimentación en Madrid es un verdadero escándalo. Madrid es una de las poblaciones peor pavimentadas de Europa. Y, en efecto, con las cantidades que se han presupuestado para esa atención, la pavimentación de Madrid debiera ser modelo.

Se han hecho negocios cuantiosos a costa

de que los vecinos de la villa y corte nos destrocemos los pies en un empedrado mal dispuesto y colocado según los procedimientos más rudimentarios. Es ya del dominio público el viejo y sucio procedimiento de poner en otra calle los adoquines que de una calle se quitan, y colocarlos como si acabaran de salir de una cantera. Monipodio ha presidido muchas veces las operaciones de la pavimentación de Madrid.

Celebramos que un periódico diario, y un diario de la importancia y prestigio de *La Opinión*, dirigido precisamente por uno de los concejales de nuestro Ayuntamiento más inteligentes y más conocedores de los misterios edilicios, haya tomado por su cuenta esta cuestión. ¿Háblese claro y salgan a la vergüenza pública todas las cosas que hasta ahora están ocultas! Dígame cómo ha podido suceder que haya calles en la capital de España que, por el dinero que su pavimentación ha costado, pudieran estar empedradas con pepitas de oro. Y dígame a qué bolsillos ha ido a parar la pequeña diferencia que hay entre el tipo del oro de las pepitas y el de la materia de los pedruscos que en ellas han sido colocados.

Dígame todo, pese a quien pese.

### LAS CIUDADES TENTACULARES

## Los campos se despueblan

Tarde, dedica uno de los más ingeniosos capítulos de su libro *Les transformations du pouvoir* a demostrar que las grandes ciudades juegan en la sociedad moderna un papel importantísimo, que jamás jugó ninguna aristocracia de las sociedades precedentes.

Quizá hubiera podido Tarde decir lo mismo en forma menos mordaz y más comprensible; quizá hubiera sido mejor que dijera simplemente que la burguesía, reconcentrada en las grandes ciudades, ejerce en la actualidad el predominio que en la Edad Media ejercieron los nobles, dispersados en sus señoriales castillos.

Pero cualquiera que sea la manera como se diga, lo cierto es que el prodigioso y continuado crecimiento de las aglomeraciones urbanas que se observa en todos los países de cultura europea desde los comienzos de la era capitalista, y en particular desde hace un centenar de años, constituye un fenómeno de carácter general, que ha sido fecundo en consecuencias sociales y políticas.

Al empezar el siglo XIX contaba Europa—sin incluir Constantinopla—21 ciudades de más de 100.000 almas, con una población total de 4.700.000; es decir el 35 por 100 de la población total del continente. Hacia el año 1900—no precisamos, porque los censos son de diversos años—, el número de ciudades europeas que tenían más de 100.000 almas ascendían a 147, y su población sumaba 40 millones, o sea la décima parte de la población continental.

En 1800 sólo había en el mundo, dominado por la civilización occidental, una ciudad que tuviera más de un millón de habitantes.

Filadelfia, la principal ciudad de los Estados Unidos, tenía 69.403 habitantes; Nueva York, 80.489. Chicago no existía. En Washington acababa de instalarse el Gobierno federal, había monumentos y calles, pero muy reducida cantidad de casas. La población urbana (ciudades de más de 8.000 almas) no representaba más que el 4 por 1000 de la población total de aquella República.

En el continente europeo las aglomeraciones más grandes alcanzaban las siguientes cifras:

Berlín.....	172.000
San Petersburgo.....	220.000
Viena.....	231.000
Moscú.....	300.000
París.....	548.000
Londres.....	958.000

(Continuará.)

### TENDENCIAS DE ALCALDIA

Juicios, visitas y comisos verificados en los días del 11 al 18 de junio de 1923.

Denuncias	DISTRITOS										TOTALES
	Centro	Hospital	Chamberí	Buenavista	Ouzegros	Hospital	Isabana	Latina	Palacio	Universidad	
Per infracción de las Ordenanzas Municipales.....	76	15	»	46	»	»	»	»	78	»	210
Por id. id. y disposiciones de la Alcaldía Presidencia sobre elaboración y venta de pan.....	54	22	»	52	»	»	»	»	»	»	128
Por id. id. de la Ley del Descanso dominical.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
TOTAL.....	130	37	»	98	»	»	»	»	78	»	338
Juicios											
Multados.....	114	85	»	59	»	»	»	»	40	»	298
Apercibidos.....	21	42	»	»	»	»	»	»	15	»	78
Sobresueldos.....	»	5	»	»	»	»	»	»	»	»	5
Al Juzgado municipal.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Al apremio.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Pendientes.....	»	»	»	39	»	»	»	»	18	»	57
TOTAL.....	135	132	»	98	»	»	»	»	73	»	488
Importe de las multas im-											
puestas.....	3.018	1.250	»	869	»	»	»	»	484	»	5.621

## Fábrica de corbatas

12, Capellanes, 12

CASA FUNDADA EN 1877

Camisas - Guantes - Pañuelos

Géneros de punto - Elegancia.

Gran surtido - Economía.

PRECIOS FIJOS



# La municipalización de servicios en Londres

En la hipótesis de que el Municipio pueda explotar una industria en condiciones mejores que las compañías encargadas de ella, es conveniente examinar, además, si las autoridades municipales ofrecen las garantías debidas de honradez y competencia. Y suponiendo que las reúnan, se requiere todavía una nueva condición para establecer una industria municipal, y es la de que se organice ésta bajo las mismas normas que conducen a un buen éxito en la esfera privada.

En este punto, los enemigos de la municipalización de servicios me atarán diciendo que eso es irrealizable, porque sería una locura pedir igual eficacia a un obrero municipal que a otro de una empresa privada.

Esa objeción es evidente cuando en el reclutamiento de los obreros sólo se atiende a la recomendación política, y sin necesidad de citar ejemplos de nuestro país, la experiencia inglesa nos ofrece uno muy expresivo, el de la municipalización de servicios de West Ham, donde las cosas llegaron a tales extremos a causa de la influencia de la política en las industrias municipales, que se ha hecho proverbial la frase de que en West Ham se municipalizó la pereza.

Esa objeción es muy fundada también, aun cuando los obreros de una empresa municipal hayan sido bien escogidos, si en la gestión de esa empresa no se tienen en cuenta los principios de contabilidad e inspección a que se ajustan todas las empresas particulares bien administradas.

El año 1905, un vecino de Nueva York, tuvo la feliz ocurrencia de organizar una agencia de investigaciones municipales, con el fin de informar a los particulares que tuvieran asuntos pendientes con el Municipio del estado en que se encontraban sus negocios y las causas de que se retrasara su resolución, y estudiar al mismo tiempo la marcha de toda la administración municipal.

Antes de los dos primeros años de su funcionamiento, dos capitalistas, convencidos de la trascendencia que podía tener dicha agencia, donaron a su director la cantidad de ciento cincuenta mil dólares para que pudiera desenvolver su empresa con gran amplitud.

Y con la ayuda de este capital y nuevas cantidades cedidas por otras personas y el concurso de hombres tan eminentes como A. Cleveland, Metr. M. Clellan, Hugues, etcétera, la citada oficina ha realizado una serie de estudios de interés extraordinario, que han descubierto la manera de cortar los abusos de la burocracia municipal y la falta de eficacia de las industrias municipales.

Tres principios deben, según dichos trabajos, servir de norma a los funcionarios municipales para que la administración pública lleve una marcha tan regular como la administración de cualquier empresa privada próspera: la fidelidad, es decir, la lealtad y el amor de los empleados a la institución en cuyo servicio trabajan; la economía, o lo que es igual, el procurar que los servicios municipales se practiquen con el menor coste posible, y la eficacia, esto es, el lograr que el trabajo de los funcionarios alcance el grado más elevado de productividad.

La fidelidad, sólo puede asegurarse poniendo gran cuidado en la designación de los funcionarios y procurando el desenvolvimiento del espíritu municipal; es decir, del amor al Municipio. La economía y la eficacia pueden conseguirse estableciendo el mismo sistema de contabilidad y el mismo procedimiento de inspección del trabajo personal de los empleados, puesto en práctica por la industria privada.

Mientras los grandes Municipios continúan con instrumentos rudimentarios de contabilidad, su administración será desordenada y se hallará tan expuesta a grandes fracasos como la de una gran compañía comercial que usara todavía la contabilidad por partida simple. Y mientras no se organice un servicio de inspección del trabajo de los empleados, análogo al que se establece en un establecimiento privado, serán muchos los Municipios de los

que se pueda decir como de West Ham, que han municipalizado la pereza.

La contabilidad y la inspección, requieren el complemento de la publicación de todos los datos reunidos por dichos medios, para que puedan auxiliar los particulares a los Jefes de la Administración pública en su labor de estudiar la gestión de los servicios públicos, premiar a los buenos funcionarios y exigir las correspondientes responsabilidades a los que no cumplan con su deber.

Las grandes ciudades norteamericanas, que aprovechándose de las experiencias de la Comisión aludida, han establecido los sistemas de contabilidad o inspección con arreglo a los principios estudiados, son un testimonio viviente de los beneficiosos resultados que dichas reformas producen.

La ciudad de Nueva York, según los informes del Alcalde Mr. Clellan, ha logrado mejorar todos los servicios municipales, teniendo noticia exacta de los funcionarios que no trabajan con la eficacia debida. El Municipio de Chicago, que ha reformado también los sistemas de contabilidad e inspección, ha obtenido idénticos resultados, logrando acabar con abusos que parecían irremediables. Y eso mismo ha ocurrido en Londres.

Además, y a esto conceden los norteamericanos una importancia extraordinaria, un buen sistema de contabilidad o inspección hace más efectiva la responsabilidad del Alcalde y de los Jefes supremos de la Administración. Y es que, cuando el Alcalde carece de medios para informarse minuciosamente del estado de los diversos ramos de la Administración, no hay derecho a exigirle responsabilidad por las diferencias que en ésta se noten. Y debo también añadir, que el Alcalde, en estas circunstancias, se verá obligado numerosas veces a resolver asuntos que no conoce, es decir, a firmar en blanco, so pena de aplazar la resolución de los negocios, ocasionando así una lentitud administrativa que es un mal más funesto, si cabe, que el de una resolución equivocada. En cambio, organizadas debidamente la contabilidad y la inspección, el Alcalde cuenta con los elementos necesarios para conocer la marcha general de la administración y resolver con competencia todos los asuntos, pudiendo ser así responsable con plena conciencia de lo que ejecute y de la dirección de la política del Municipio.

Los Municipios que han examinado bien todas estas cuestiones han obtenido grandes frutos con la municipalización.

Por el contrario, los Municipios que han ido a ciegas a estas empresas, han experimentado grandes desastres.

Todo ello confirma la idea que he expuesto anteriormente de que es peligroso hablar en términos generales del industrialismo municipal. El hecho de que la municipalización de tranvías haya sido en Birmingham fuente de pingües ingresos, no quiere decir que produciría idénticos resultados en Madrid, como tampoco el hecho de que haya fracasado la panadería municipal de Catania, puede significar que sería también una ruina la implantación de una panadería municipal en Bilbao, por ejemplo.

Es necesario, por lo tanto, emplazar el problema de la municipalización dentro de los términos de cada Municipio, partiendo del estudio de los intereses y las aspiraciones del vecindario, y de las condiciones de los funcionarios encargados de su administración.

## Las habitaciones obreras

Al entrar a examinar los servicios municipalizados en el Condado de Londres, nos ocuparemos, en primer término, de las viviendas obreras, por la trascendencia social de la obra realizada en ese orden de cosas, y por el capital invertido por el Condado en dicha empresa.

La necesidad de construir viviendas económicas para los obreros, es un hecho del que no se han dado cuenta las entidades públicas hasta una época muy reciente.

Ha sido necesario para ello que coincidie-

ran los progresos de la higiene, que han puesto de manifiesto la relación tan estrecha existente entre la salubridad de una población y las condiciones de las viviendas en que se hallan alojados sus habitantes; los sentimientos filantrópicos de algunos espíritus elevados que han impulsado a trabajar por el desenvolvimiento del bienestar de las clases humildes; el crecimiento de los partidos obreros que defienden en sus programas el mejoramiento de las condiciones materiales de la vida del trabajador, y la subida tan grande de los alquileres, ocurrida estos últimos años.

Respondiendo a estas causas se dictó en Inglaterra, el año 1890, la ley de casas obreras, a cuya sombra se ha llevado a cabo la construcción de las viviendas obreras de Londres y de la mayor parte de los Municipios ingleses.

Tres partes tiene esa ley. En la primera se conceden al Municipio facultades para apoderarse por expropiación de toda área urbana insalubre, destruir los edificios que en ella haya y levantar otros que sean higiénicos. La destrucción de todo edificio lleva implícita la obligación de construir por el Ayuntamiento o el particular a quien ceda sus derechos, tantas viviendas como familias habitaron en el barrio destruido.

La segunda parte de la ley concede a los Municipios facultades para mandar desalojar las casas independientes que no reúnan las debidas condiciones higiénicas. Y en el caso de que no las arregle el propietario, puede el Municipio expropiarlas si lo estima oportuno.

La tercera parte de la ley concede a los Municipios facultades, y al mismo tiempo les facilita recursos para la adquisición de terrenos y edificación de viviendas económicas.

Esta ley fué completada con la de 1909, que dispone que cuando un Municipio expropie una casa o un barrio por considerarlo antihigiénico, no pagará más precio que aquel en que estén amillados, y cuando expropie tierras para edificar casas económicas, si no llega a un acuerdo con el propietario, pagará lo que determine un árbitro.

Es también de tener en cuenta que, según una costumbre seguida en todos los Municipios ingleses desde tiempos antiguos, toda empresa pública o privada que para abrir nuevas calles, construir túneles o levantar grandes edificios públicos o comerciales, destruya casas habitadas, tiene la obligación de construir en un plazo perentorio tantas viviendas como las que hubiesen desaparecido a consecuencia de la nueva obra.

Londres es una de las ciudades que más se han preocupado del problema de las viviendas económicas de los trabajadores, y donde la iniciativa privada ha dado pruebas de mayor generosidad en ese punto. No es por ello extraño que el Consejo del Condado se ocupara también con especialidad de esta cuestión.

En cuanto se puso en vigor la ley de 1890, el Consejo abrió una información sobre los tres puntos siguientes:

- Para qué clase de la población debían construirse las viviendas.
- Qué carácter debían tener los edificios.
- En qué condiciones financieras debían ser construídos.

En lo que se refiere a la primera cuestión, el Consejo, de acuerdo con el dictamen de la Comisión Parlamentaria, decidió que se debía atender a los obreros calificados o empleados modestos, y no a la clase menesterosa sin profesión especializada, porque esta clase, más por razones morales que financieras, no siente con igual fuerza que aquélla la necesidad de vivir con cierto decoroso confort e independencia familiar.

Respecto al segundo punto, se determinó la luz y aire que debía tener cada casa, se aceptaron varios tipos de construcción, dominando, de acuerdo con la arquitectura que impera en Londres, la construcción de pequeñas casas con jardín más que la de grandes edificios de vecindad, y se acordó la forma de proveer de baños y lavaderos a la población de dichos barrios.

Y en cuanto al tercer punto, se resolvió que las rentas de las casas no fueran más altas que las de las demás viviendas de dichos barrios, y que se determinarían en forma que el Condado pudiera pagar el interés del empréstito con que las hubiera construído y amortizar dicho empréstito en el plazo convenido. El Condado concede facilidades a los inquilinos para adquirir la propiedad de las casas, pagándolas en diversos plazos.

Tal es la importancia que en Londres se ha concedido a esta cuestión, que actualmente viven alojadas más de 80.000 personas en casas de la municipalidad, y como veremos luego, aun se trata de construir en gran escala nuevos barrios obreros.

Los resultados de la política del Consejo relativa a las casas de obreros debe ser considerada desde dos puntos de vista distintos: desde el financiero y el social.

Las cuentas últimas revelan que en el aspecto financiero las casas obreras han sido un negocio modesto, pero un negocio al fin. El Condado cubre los gastos y aun gana un pequeño beneficio.

El aspecto social de esta obra se refleja en la disminución del coeficiente de mortalidad de los barrios reformados, en el coeficiente menor de los barrios nuevos sobre los demás barrios obreros, y sobre todo, en el tono de

## ¡Leed "El Municipio,"!

En él encontraréis, reflejado con criterio imparcial y con toda veracidad, el desarrollo de la vida de nuestra ciudad.

## ¡Leed "El Municipio,"!

El os informa todas las semanas de cómo las grandes urbes extranjeras abordan y resuelven las cuestiones municipales, ofreciéndos ejemplos que podéis aplicar a Madrid.

## ¡Leed "El Municipio,"!

El publica todas las semanas artículos doctrinales sobre los problemas de la ciudad que más de cerca tocan al bienestar y a la salubridad del vecindario.

EL MUNICIPIO aparece todos los viernes. Su precio es 10 céntimos ejemplar. Se vende en los quioscos. suscripción, 5 pesetas semestre.

Oficinas provisionales: Pz, 19, entlo. izqda.

bienestar y alegría de los habitantes acomodados en las casas municipales.

No estará de más hacer notar, sin embargo, que apenas si han llegado los efectos de esta política a las capas más bajas de las clases obreras, que por no ganar con regularidad un salario, ni tener realmente un sentido sedentario de la vida, continúan apiñadas en sus casas clásicas, cuando no instalan su domicilio en los arcos de los puentes del Támesis.

Las condiciones tan ventajosas de las viviendas municipales han atraído a muchos capitalistas de la construcción de viviendas modestas, ante el temor de no obtener un interés importante. Y esto ha sido causa de que ya la mayor parte de los publicistas se inclinen a la idea de que el Condado no debe terminar su obra hasta alojar en sus viviendas a toda la población obrera, única manera de salvar la disminución de construcciones privadas que ha de acarrear el retraimiento aludido de los capitalistas.

## La municipalización de tranvías

La explotación de los tranvías urbanos se halla regulada actualmente en Inglaterra por la ley de 1870, que reconoce a los Municipios dos derechos: el de ser necesario su consentimiento para el establecimiento de una línea, el *veto municipal* usando los mismos términos de la ley y el de poder lograr la reversión de las líneas de tranvías a los veintidós años de explotación, por el valor que en dicha época tenga la Empresa, y sin tener para nada en cuenta el valor que puede representar el desenvolvimiento futuro del negocio.

Como se ve, esta ley fué dictada con el fin de impulsar y facilitar la municipalización de los tranvías, porque el Parlamento inglés pensó, con muy buen acuerdo, que no se puede emprender seriamente la construcción de barrios obreros, ni se puede pensar en la conveniencia de extender la población para evitar el hacinamiento en que se vive en muchas capitales, si los Municipios no tienen facilidades para construir líneas de tranvías por los suburbios de las ciudades y poner tarifas económicas, por lo menos para los viajes que se hagan a ciertas horas.

La ley ha tenido muchos adversarios, por las trabas que pone el desenvolvimiento de empresas privadas; mas el hecho es que hoy la generalidad de los tranvías urbanos en Inglaterra son municipales.

A la sombra de la citada ley, el Consejo del Condado, al plantear el problema de la construcción de barrios obreros y el de la conveniencia de evitar el hacinamiento en que vivía la gente en ciertos barrios, vió la necesidad de encargarse directamente de la explotación de los tranvías existentes, construir nuevas líneas que atravesaran por las nuevas zonas que se tratan de urbanizar y señalar tarifas económicas para los viajes.

Y habiendo sido acogida con gran aceptación esa idea en todo Londres, el Consejo del Condado resolvió incautarse de todas las líneas en el momento en que terminaran los veintidós años de su explotación y construir otras nuevas que comunicaran a la metrópoli con todas las zonas de su extrarradio.

En la actualidad, el Consejo del Condado es propietario de todas las antiguas líneas de tranvías, ha construído otras muchas y tiene el proyecto de construir muchas más.

La municipalización de tranvías en los años inmediatos a la incautación produjo unos resultados financieros excelentes. Pero después, a causa de haber acordado el Consejo subir los salarios de los empleados, bajar al mismo tiempo las tarifas y mejorar las comodidades del servicio, ha cesado el servicio de tranvías de proporcionar ingresos al Erario municipal; más de todos modos cubre gastos.

En cambio, la trascendencia social de la municipalización de tranvías ha sido muy grande, porque, gracias a ella ha sido factible la construcción de barrios obreros en zonas del extrarradio y la dispersión de las clases medias por los alrededores de Londres, que han influido notablemente en la disminución del coeficiente de mortalidad y en el aumento de las comodidades y alegrías de la vida.

## La municipalización del gas y otros servicios.

El alumbrado público de Londres está en manos de los Burgos y no del Condado, y por ello el Condado no se ha ocupado de ello.

La experiencia de los Burgos de Londres demuestra que la explotación del gas es uno de los negocios que pueden ser gestionados con mejor éxito por las municipalidades. El número de personas que se emplea en dicho servicio es pequeño; el alumbrado y la calefacción interesan, en general, a todo el vecindario, y el negocio, una vez establecido, no está expuesto a graves contingencias. Puede, sin embargo, tener un grave peligro en circunstancias extraordinarias: el de la subida exagerada del precio del carbón. Y eso ha ocurrido en los años de la guerra que acabamos de atravesar. Pero en épocas normales el negocio del gas es negocio que no encierra grandes complicaciones.

En Londres ha producido este servicio en el período anterior a la guerra muy grandes ganancias; pero en el transcurso de la guerra ha sufrido una gran crisis, como todas las industrias dependientes del carbón.

El suministro de luz y energía eléctrica está en manos de empresas privadas, con excepción de una gran fábrica que posee el Condado para sus tranvías. Como veremos luego, se trata ahora de municipalizar toda la producción de fuerza eléctrica.

El Condado de Londres explota también directamente el servicio de vapores de viajeros que recorren el Támesis y algunos cargaderos del mismo río.

No se detalla la explotación de estos servicios por su escaso interés para una población tan poco húmeda como esta Corte.

TOMÁS ELORRIETA  
(Abogado de Derecho Político)

La pequeña industria cumple indiscutible misión social, no solo al proveer a la sociedad, mientras esta no tenga otros medios de proveerse, sino que la beneficia por la competencia dentro de ella, al reducir lo más posible los gastos de producción, abaratando el producto.

## INDICACIONES UTILES

DISTRITOS	TENENCIAS DE ALCALDÍA	CASAS DE SOCORRO	RECAUDADORES ARBITRIOS MUNICIPALES
Centro.....	Plaza Mayor, 3.	Navas de Tolosa, 10.	Postas, 36.
Hospicio...	Libertad, 18.	Augusto Figueroa, 45.	Palma, 30.
Chamberí...	Plaza de Chamberí, 7.	Eloy Gonzalo, 15.	Nicasio Gallego, 6.
Buenavista	Olózaga, 1.	Olózaga, 1.	Montesquiza, 22.
Congreso...	Cervantes, 19.	Fúcar, 8.	Gobernador, 33.
Hospital...	Cabeza, 9.	Santa Isabel, 36.	Calvario, 20.
Inclusa....	Juanelo, 20.	Encomienda, 21.	Embajadores, 13.
Latina.....	Plaza de los Carros, 1.	C.ª San Francisco, 6.	Cava Baja, 15.
Palacio....	Mendizábal, 37.	P.ª Cristino Martos, 3.	Espejo, 8.
Universidad	Alberto Aguilera, 5.	San Bernardo, 68.	Quiñones, 7.

## Compañía Española de Pavimentación

«Sistema Múgica» S. A.

SAN SEBASTIAN

Venta de placas de asfalto comprimido armado de 3, 4, y 5 centímetros grueso para la pavimentación de calles, plazas y edificios de cemento armado.