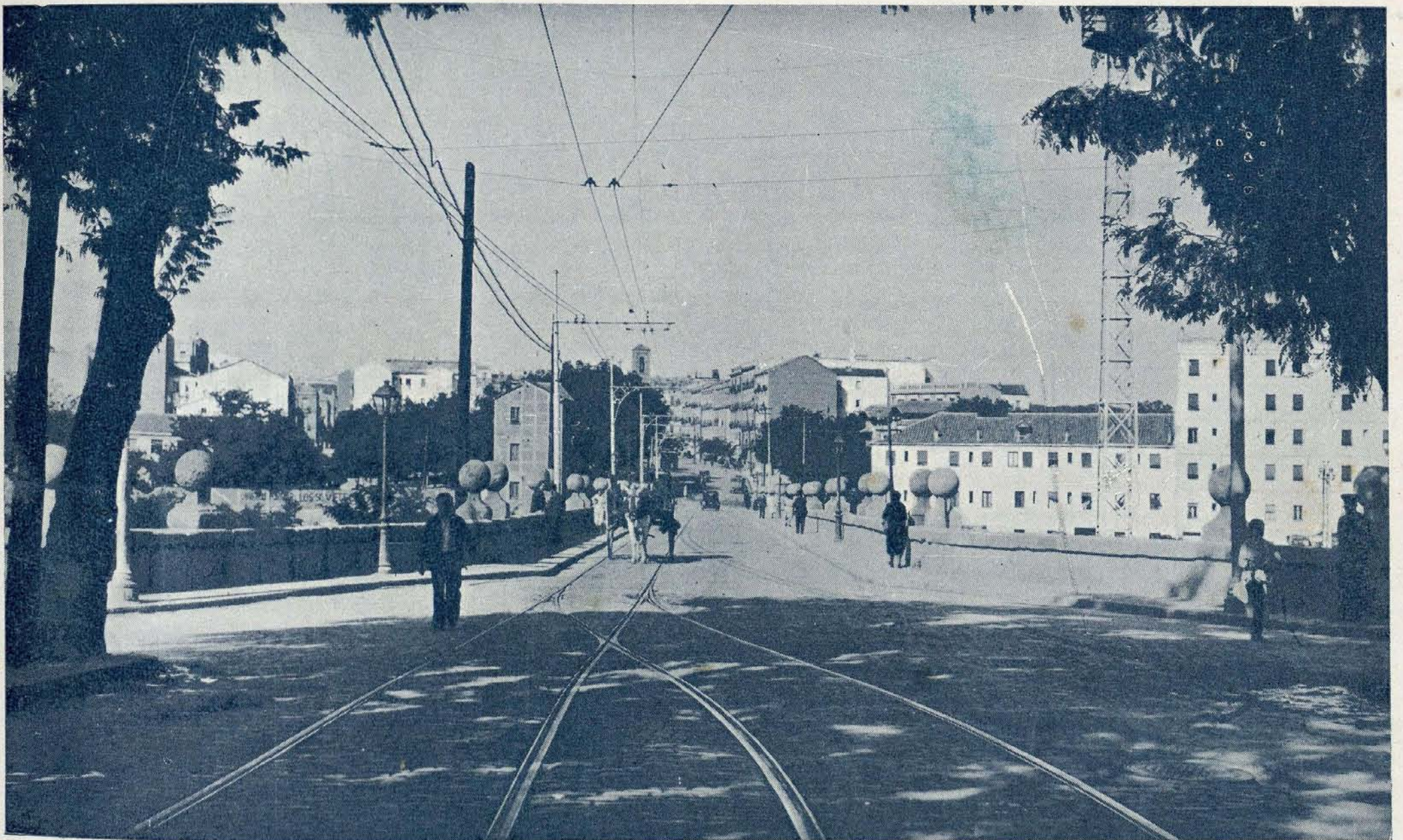


TIEMPOS

NUEVOS



REVISTA QUINCE-
NAL ILUSTRADA

Número 21

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

LAS COSAS QUE HACIAN 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



UNION ELÉCTRICA MADRILEÑA

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

ESTUDIO
 ANTONIO
 CABRERA

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

SE PUBLICA LOS DÍAS 10 Y 25
DE CADA MES

TIEMPOS

NUEVOS

Director:
ANDRÉS SABORIT COLOMER

Redacción: GONZALO DE CÓRDOBA, 14 - Teléfono 46661

Situación actual de las comunicaciones de Madrid

DE tres clases son las comunicaciones que interesan a la capital de España: A) Comunicaciones por carretera. B) Comunicaciones por ferrocarril. C) Comunicaciones aéreas.

Tratar de combinar todas ellas, extendiéndonos de preferencia en las ferroviarias, por su aspecto más complejo, es la finalidad principal de este artículo.

Comunicaciones por carretera

Encomendadas las carreteras llamadas de primer orden al Circuito Nacional de Firms Especiales, y creado en diciembre de 1932 el Gabinete de Accesos y Extrarradio, a quien se encargó del mejoramiento de las carreteras que parten de Madrid y construcción de otras nuevas, dentro aquéllas y éstas de una zona comarcal, confiándole asimismo los problemas urbanísticos del extrarradio de la capital, ampliando posteriormente estas atribuciones a la construcción de los edificios de los ministerios, construcción de un nuevo Hipódromo en sustitución del que desaparece con la construcción de aquéllos y la prolongación de la Castellana.

Este Gabinete formuló un extenso plan de mejoras de las carreteras existentes y construcción de otras varias complementarias de las mismas, para

dotar a la capital de una tupida red de comunicaciones, constituida por amplias arterias radiales, enlazadas entre sí por una doble o triple línea de vías de circunvalación.

Este plan ha empezado a desarrollarse, mereciendo señalarse la terminación del primer trozo de prolongación de la Castellana; el conjunto formado por el ensanche de la famosa cuesta de las Perdices y carretera de El Pardo, cerrando el triángulo el nuevo puente sobre el Manzanares; prolongación de la carretera de El Pardo a la sierra; construcción de la carretera de Cercedilla al puerto de la Fuenfría, etcétera, etc., y más recientemente, el principio de los trabajos para la construcción del nuevo Hipódromo, y exposición de los proyectos presentados al concurso.

Puede decirse que este organismo está desarrollando un excelente plan metódico de mejoras de todas las comunicaciones dentro de la provincia de Madrid, que, a nuestro modesto entender, creemos debería completarse extendiendo el mejoramiento de la carretera de La Coruña hasta el propio puerto del León, facilitando el paso del mismo, del cual existe un proyecto en tramitación en el ministerio de Obras públicas, y completar la carretera de las cumbres, o sea construyendo los tramos puerto del León-Fuenfría-Navacerrada y puerto de los Cotos o del

Paular - Reventón - Navafría - Somosierra, con un ramal para unir el puerto del Paular con el de la Morcuera.

Resultaría así un excelente circuito turístico: Madrid-Guadarrama-puertos del León, Fuenfría, Navacerrada, El Paular, Reventón, Navafría y Somosierra-Madrid, dominando los sitios más pintorescos de la sierra de Guadarrama, que tendría, además, varios puntos de acceso por otras carreteras radiales.

No nos extendemos en más consideraciones sobre este sistema de ordenación de carreteras, encomendado a un organismo dependiente del ministerio de Obras públicas, que llena perfectamente su cometido, dentro de los créditos de que dispone.

Comunicaciones ferroviarias

No podemos decir lo mismo respecto del sistema ferroviario de que está dotada la capital, pues basta echar una ojeada sobre el mapa para ver que el emplazamiento de las estaciones de las tres líneas férreas, de ancho normal, que afluyen a la capital no responde a las necesidades de ésta, pues se da el caso insólito de que, siendo su expansión natural hacia el norte y este, todas ellas están ubicadas en la periferia de Madrid por su parte sur y occidental, y precisamente en las zonas más ba-

jas, pues mientras la mayor parte de la población está situada más alta que la Puerta del Sol, cuya altitud es de 648 metros sobre el nivel del mar, tenemos que la de las estaciones de Príncipe Pío (Norte), Atocha (M. Z. A.) y Delicias (Oeste) están, respectivamente, a 590, 619 y 588 metros, y aún más bajas y alejadas las de Mercancías del paseo Imperial y Cerro de la Plata, lo que grava considerablemente el transporte de las mercancías no sólo por su gran recorrido, sino porque el mayor tonelaje, que es el de llegadas, ha de sufrir una elevación de 50 a 80 metros, y que pasa de los 100 metros en cuanto haya que situarlas por el antiguo Hipódromo, Bravo Murillo y Cuatro Caminos (si consideramos una mercancía que salga de la estación del paseo Imperial a la cota 586 para alcanzar la de 726 de la zona más alta de la barriada de Tetuán, llegamos a un desnivel de 140 metros).

Se puede decir que al poco tiempo de iniciarse la construcción de los ferrocarriles, empezando en el 1860 por el de Madrid a Aranjuez, sintió la capital necesidad de disponer de una estación por su parte alta, y todos los proyectos de ferrocarriles estudiados hasta la fecha siempre sitúan sus estaciones por la parte nordeste de Madrid; así tenemos los proyectos de Madrid a Santander (del Meridiano), Madrid-Bilbao (Vasco-Castellano), directo Madrid a Valencia, directo Madrid-Frontera francesa y a Aljiciras, coincidentes todos ellos, a pesar de afluir a la capital en direcciones diversas, en arrancar de las zonas altas del antiguo Hipódromo. Si en estos proyectos, alguno de los cuales datan ya de más de cuarenta años, se sentía dicha necesidad, ¿cómo no ha de sentirse hoy en día con más intensidad, ya que el centro de Madrid se va constantemente desplazando hacia el nordeste, y la Puerta del Sol, que podía considerarse entonces como tal, queda cada vez más descentrada, pues actualmente ya resultan mejor situadas las plazas de la Independencia, Alonso Martínez o Colón, y lo serán más cada día, en las cuales, además, se dispone de amplias arterias de comunicación, singularmente la última?

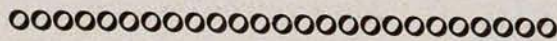
Si uación actual del problema

Sentada la necesidad imperiosa de la capital de disponer de una estación en su zona norte, veamos cómo están enlazadas sus estaciones principales. Sólo existe una línea de circunvalación o contorno que, partiendo de la estación

El prestigioso arquitecto D. Casto Fernández Shaw, a quien acaban de agasajar con un banquete en el Círculo de Bellas Artes, honra hoy las columnas de TIEMPOS NUEVOS con un estudio interesante del estado de las comunicaciones en Madrid, que justifica la construcción en el solar de la Casa de la Moneda de un edificio, que serviría de enlace ferroviario, de autobuses y autogiros.

El Sr. Fernández Shaw es un trabajador infatigable, lleno de inquietud espiritual, que con la exposición de sus trabajos en el Círculo de Bellas Artes ha conseguido un brillantísimo triunfo.

De la calidad de la labor realizada por el Sr. Fernández Shaw dará idea el extenso trabajo que publicamos, agradeciendo a su autor la deferencia tenida con nuestra publicación, abierta a las ideas de la técnica moderna.



del Príncipe Pío (Norte), bordea el Manzanares y, siempre por la parte más baja, enlaza con la estación de las Delicias para entrar en la de M. Z. A. venciendo una fuerte rampa y curva muy cerrada. A lo largo de dicha vía existen numerosos apartaderos para servicios industriales, y las estaciones del paseo Imperial y Peñuelas, exclusivamente para mercancías, sin posibilidad de ensanche, pues el recientemente practicado, y aún no terminado totalmente, ha causado una profunda perturbación, por la necesidad de expropiar zonas donde estaban situados la casi totalidad de los depósitos comerciales para abastecimiento de Madrid. Con la construcción por la Compañía de M. Z. A. de la estación de clasificación de Cerro Negro, y nuevo ramal de enlace con Delicias y Vallecas, se ha conseguido descongestionar algo la línea de contorno; pero a costa de alejar aún más una porción de servicios. También existe un proyecto de ampliación de la estación de Atocha, por el cual se ocupará para el servicio de viajeros la actual zona de gran velocidad, llevándose el servicio de mercancías desde el Cerro de la Plata al Abroñigal, o sea alejándolo aún más del centro, con lo cual se mejorará el servicio de viajeros; pero es a costa de gravar aún más el transporte de mercancías, tanto o más digno de tenerse en cuenta.

Asimismo es absurda la ampliación realizada en el edificio de viajeros de la estación del Norte, a costa del Estado, pues ese patio elevado es de tan reducidas dimensiones que no responde a las necesidades que ha de llenar, e incluso se produce una perturbación en

la circulación de vehículos por la cuesta de San Vicente.

No hablemos tampoco de la angustiada estación de clasificación de Las Matas, construida por la Compañía del Norte, a 20 kilómetros de Madrid, que, más que una estación de clasificación y distribución de mercancías, es un verdadero depósito congestionado de material, no cumpliendo debidamente las necesidades para que se proyectó.

Sacamos el convencimiento de que con la terminación del ferrocarril de Madrid-Burgos, empalmado en Fuencarral-Chamartín con los proyectos de Enlaces ferroviarios y su rosario de estaciones hasta Atocha, resolvemos perfectamente el problema referente al servicio de viajeros. Igualmente para el servicio de mercancías no hay mejor solución que el de circunvalación al aire libre, que, una vez construido el Madrid-Burgos y el ramal Valdelatas-Las Matas, podría limitarse a unir Vicalvaro con Fuencarral, quedando así enlazadas las estaciones de clasificación de Las Matas (Norte) con la de Cerro Negro (M. Z. A.), más la que se proyecta en Fuencarral para el Madrid-Burgos, y otras estaciones, tanto para viajeros como para mercancías que puedan construirse en cualquier punto intermedio (Hortaleza, Canillejas, etc.), y a lo largo de cuya línea podría establecer una zona del Madrid industrial y comercial con numerosos apartaderos allende la Ciudad Lineal, que por ocupar la zona más alta puede considerarse como un límite para la expansión de Madrid por dicha parte. Esta línea también pasaría cerca del aeropuerto de Barajas, cosa muy digna de tenerse en cuenta por tratarse del futuro medio de locomoción, en continua evolución y progreso.

Hay que tener presente que con ello todas las mercancías, tanto de grande como de pequeña velocidad, con destino a Madrid, llegarían a la estación de Chamartín, situada a la cota 723 metros, dominando toda la población, con lo cual el tráfico más intenso, que es de llegadas, sería en sentido descendente, en vez de ser ascendente, como en la actualidad, con lo costoso que resulta esa elevación media de 100 metros. (El desnivel entre la estación del Norte y la de Chamartín es de 133 metros.)

Se puede completar el sistema ferroviario con el ramal Villalba-Colmenar Viejo, para todos los servicios de viajeros y mercancías de las grandes líneas, así como correr el circuito de la sierra, con la prolongación del ferrocarril de Cercedilla-Navacerrada, hasta Gargantilla, pasando por El Paular.

Comunicaciones aéreas

Al establecer las primeras líneas comerciales aéreas se ubicaron los aeródromos en espacios amplios y despejados, que, como era natural, tenían que encontrarse a cierta distancia de las poblaciones, como ha ocurrido en Madrid con el aeropuerto de Barajas, a 13 kilómetros de la Puerta del Sol por el recorrido más corto, que no es precisamente el mejor. No hablemos de los campos de aviación de Getafe y Cuatro Vientos, cuya finalidad militar obliga a situarlos en los sitios más convenientes.

Siempre fué preocupación constante de todas las naciones el asegurar un perfecto y rápido medio de comunicación de sus aeropuertos principales con los núcleos de población a que están afectos, mediante construcción de amplias carreteras, ferrocarriles, servicios de «Metro», tranvías y autobuses, etcétera. No podemos decir lo mismo de nuestro aeropuerto de Barajas, que ha quedado algo rezagado desde este punto de vista.

Se tendía con ello a reducir a un mínimo el tiempo que se invirtiera en trasladarse de los aeródromos al centro de la población; pues no es justo que después de utilizar el más rápido medio de locomoción se perdiera en las cabezas de línea bastantes minutos en dicha intercomunicación, llegando, en muchos casos, como es el nuestro de Barajas, a representar un tanto por ciento muy importante del tiempo invertido en el viaje aéreo.

Ya hemos dicho que hasta hace poco tiempo no se veía más solución, para acortar distancias, que acudir a los más rápidos medios de locomoción terrestres, eliminando todos los obstáculos posibles para la circulación; pero con el perfeccionamiento de los autogiros de nuestro genial compatriota Sr. La Cierva, se ha visto la posibilidad de aterrizar y despegar en espacios muy restringidos, incluso dentro de las poblaciones, y ahí tenemos la reciente proeza realizada ante el ministro del Aire francés, *posándose*, y ésta es la verdadera palabra, un autogiro a las puertas del Grand Palais de París, donde se celebraba la Exposición de Aeronáutica de 1934.

Estas ventajas del autogiro han dado lugar a pensar en establecer aeropuertos en el interior de las poblaciones, como se están llevando a efecto y proyectando en diversas poblaciones (Londres, Nueva York, etc.), y que se irán extendiendo cada vez más.

No debemos, pues, quedarnos rezagados en España; pues si bien las comunicaciones aéreas no están aún muy desarrolladas, es de esperar que vayan aumentando cuanto más facilidades se



D. Casto Fernández Shaw.

den para utilizar dichos transportes, y es racional que sea en la capital de la patria del inventor del aparato que ha permitido la proeza de aterrizar fácilmente en medio de una población donde se disponga de un aeropuerto donde realizar dicha operación con toda comodidad. A esto tiende el utilizar como tal la terraza del edificio mixto de estación ferroviaria-autobuses, oficinas, etc., que proyectamos en la plaza de Colón, y de que hablamos más adelante.

Consecuencias que se derivan de este estudio

Del primitivo plan formado por la disuelta Comisión de Enlaces Ferroviarios de Madrid se han terminado las tres galerías subterráneas para doble vía siguientes:

- A) Entre el Jardín Botánico y la Cibeles.
- B) Entre Colón (calle de Alcalá Galiano) y el antiguo Hipódromo.
- C) Desde la salida del antiguo Hipódromo hasta Chamartín, estando situada la boquilla de salida al exterior precisamente en el cruce de la carretera de Chamartín al Hotel de Negro, por donde circula el tranvía de la Ciudad Lineal.

Se encuentra en construcción también la estación de los Ministerios, en el emplazamiento del antiguo Hipódromo, con lo cual, una vez construídas las galerías telescópicas de enlace de esta estación con los túneles colindantes, ya terminados, desaparecerá la solución de continuidad entre los tramos B) y C), quedando unida la plaza de Colón con Chamartín por un túnel continuo.

Queda pendiente la otra solución de continuidad entre los tramos A) y B), que tiene que resolverse con la estación de Recoletos en proyecto.

Finalmente, esta arteria subterránea tiene que unirse con los ferrocarriles actuales, empalmando en la estación de Atocha, donde puede construirse un apeadero, adosado a la misma, al nivel del patio de mercancías, cinco metros más bajo que las actuales vías para viajeros. Puede terminar aquí el enlace, o prolongar el túnel hasta empalmar con la estación de las Delicias, y a nivel por el testero.

Estación de Madrid-Colón

De este plan en ejecución, y dejando a un lado la solución compleja de la estación de Atocha, que deberá resolverse de acuerdo con la Compañía, la que más ha llamado mi atención es la titulada de «Recoletos», ya que por tratarse de la más céntrica ha de ser, tal vez, la de más tráfico y en la que el estudio del problema debe ser más concienzudo.

Dos soluciones parecen dibujarse como más factibles.

La primera, haciendo una estación totalmente subterránea en el paseo de Recoletos, que fué la solución proyectada por la Comisión; y la segunda, utilizando un solar del mismo paseo para destinarlo a dicha finalidad, ya señalada por el entonces ingeniero director de los enlaces ferroviarios de Madrid D. Emilio Kowalski, y cuyas iniciativas recogimos para estudiarlas por creerlas ser la solución más conveniente.

De todos los solares que podemos utilizar, nos parece el más apropiado el dedicado en la actualidad a Casa de la Moneda.

Las razones que tenemos para ello son las siguientes:

1.^a De carácter general, esto es, que utilizando un solar que pueda dar acceso directo al túnel no hay necesidad de abrir calles en rampa en el paseo que conduzcan a la cota inferior de la estación. Tampoco hay que tocar a la zona de arbolado ni producir trastornos en una avenida que está llamada a ser una de las arterias más comerciales de Madrid una vez que se varíe el trazado de andenes en forma parecida a la avenida de los Campos Elíseos de París.

2.^a Estando emplazado dicho solar en el punto de cruce de dos arterias de la importancia de la avenida de la Libertad y calle de Serrano con la calle de Goya, que con su prolongación de los bulevares marca una arteria de tráfico que comunica la línea este-oeste, no cabe duda que el solar gozará de unas facilidades de comunicaciones má-

son los enlaces ferroviarios, y voy a suponer que el único problema que realmente existe es el de la terminación del Madrid-Burgos. Si no estuvieran en construcción los ministerios en los terrenos del antiguo Hipódromo ni hecho el túnel debajo de la Castellana —conformes con lo dicho por el señor Prieto en su discurso—, lógicamente el emplazamiento de dicha estación sería «precisamente» en el sitio que actualmente se construyen dichos ministerios; éstos tal vez se podrían haber levantado en la plaza de Colón, ampliada, formando un conjunto urbano. Pero es indudable que en el momento presente esto ya no es posible, y llegando en la actualidad el túnel hasta la calle de Alcalá Galiano, es en la plaza de Colón — una de las más céntricas de Madrid — donde existe un solar ocupado por una fábrica nacional propiedad del Estado, donde indudablemente se ha de construir la estación terminal de viajeros del Madrid-Burgos, que ha de enlazarse luego con Atocha.

De esta forma, tan sólo el trozo Colón-Atocha tendrá la misión de enlazar las comunicaciones ferroviarias del norte y sur de la península.

Una vez definidas las obras como las del ferrocarril Madrid-Burgos, con penetración subterránea hasta Atocha, y proyectándose una estación completa para el servicio de viajeros con todas sus dependencias, desaparecen los demás problemas de estaciones, que quedarán reducidas a sus límites respectivos.

Estación de Fuencarral

Dedicada a clasificación de mercancías, donde han de converger las líneas, con sus dependencias de talleres, depósitos, etc. Adosada a ella irá una pequeña estación para el servicio local de viajeros y mercancías del pueblo de Fuencarral.

Estación de Madrid-Chamartín

Será la verdadera estación a cielo abierto, una vez que Madrid se extiende por el norte, de donde arrancará el Madrid-Burgos, destinada al servicio de viajeros y de grande y pequeña velocidad, siendo de momento una estación de cercanías, aunque con servicio local de mercancías.

Estación de Madrid-Ministerios

Se construye para cuatro vías, ampliable a seis. Se utilizará exclusivamente para el servicio de viajeros, especialmente de alrededores.



Estación de Madrid-Colón

Es la verdadera estación del Madrid-Burgos, e incluso podría bautizarse con la denominación «Madrid-Central», y con la disposición que proyectamos servirá para el servicio de viajeros, tanto de grandes líneas como de mercancías; correos y servicio de mensajerías durante las horas de la madrugada, para abastecimiento de la capital.

Aceptada esta organización de estaciones, quedan definidas las condiciones de cada una de ellas para poderlas proyectar y ejecutar rápidamente.

De esta forma se consigue:

- 1.º Utilizar la totalidad de las obras realizadas, o en vías de realización, de los Enlaces ferroviarios.
- 2.º Sustituir la idea mal acogida por la opinión de los enlaces, por la más lógica de terminación del ferrocarril Madrid-Burgos.
- 3.º Construir un edificio en la plaza de Colón, en el que se utilizará su parte de sótanos para los servicios del Madrid-Burgos, reservándose el vuelo de la construcción para estación de autobuses, oficinas, hotel de viajeros y demás servicios complementarios, así como una terraza donde podrán aterrizar los autogiros, con lo que el enlace con Barajas está asegurado, estableciéndose un enlace perfecto para la correspondencia.
- 4.º Queda de esta forma desechada, de un modo definitivo, la solución propuesta de la estación subterránea de Recoletos, de doble piso de bóvedas, para la que, o había que arrancar el arbolado del paseo, o, por el contrario, para salvarlo, había que hundir la estación unos cuatro o cinco metros, teniendo que hacer rampas por dicho paseo de entrada y salida de vehículos a la estación de unos 100 metros de longitud cada una por ocho o diez metros de ancho.
- 5.º Se construirá la nueva Casa de la Moneda en el solar adquirido hace

años a la Compañía Urbanizadora Metropolitana, con lo que los servicios mejorarán notablemente, ya que la que hoy existe es absolutamente impropia de su destino.

Descripción del proyecto

No cabe duda que la mejor descripción de un proyecto es el análisis de los planos del mismo. Damos, no obstante, los datos más característicos del mismo:

	Pies cuadrados
Superficie total del solar de la Casa de la Moneda.....	252.000
Parcela cedida al Ayuntamiento en la plaza de Colón.....	27.000
Solar resultante.....	225.000
Superficie edificada, en total 14 plantas	2.184.000

Estación de enlace ferroviario

La estación se proyecta con tres galerías de 18 metros de luz y 250 metros de longitud, para dos vías cada una.

La cota del andén está a 13 metros bajo el nivel de Recoletos. De momento serán suficientes cuatro vías, pues su capacidad es sobrada para absorber el tráfico actual de viajeros de todas las líneas que afluyen a la capital; e intensificar extraordinariamente los servicios de cercanías, como figuran en el gráfico de trenes y estado que se acompaña al proyecto. Claro está que con las seis vías se facilitará más el servicio y podrían destinarse, especialmente las extremas, para correos y mensajerías.

Al nivel de andenes, y paralela al eje de los túneles, corre otra galería de igual anchura y de 370 metros de longitud, circundando en parte la estación.

A esta galería se desciende por dos rampas de 15 metros de anchura con una pendiente del 6,5 por 100; a mitad de altura se proyecta una estación de estacionamiento de coches.

La entrada de peatones al edificio se hace por la plaza de Colón, y en amplio vestíbulo se desarrolla el servicio de escaleras de descenso, ascensores, escaleras mecánicas, etc.; en una cota de ocho metros bajo el nivel de Recoletos se sitúa el vestíbulo de taquillas, que comunica por dos galerías voladas a otras dos, una de entrada y otra de salida a la estación y andenes.

Un servicio análogo se proyecta en la parte sur de la estación y dedicado a la entrada y salida de viajeros sin equipajes.

El servicio de equipajes se hace por un plano inferior a la calle de acceso de carruajes, estableciéndose así tres circulaciones, y no existiendo ningún punto de cruce entre sí ni de las circulaciones de viajeros de entrada y salida.

El servicio de Correos y mensajerías puede hacerse por dicha galería de circulación, disponiéndose, además, un ferrocarril eléctrico de vía estrecha, con tractores especiales, sin conductor, como el que funciona en Londres para el servicio de paquetes y mensajerías, que pondría en relación rápida y directa el Palacio de Comunicaciones con la estación y estafeta que puede instalarse ampliamente en ella.

Para facilitar esta operación sería necesario montar en dichas vías extremas dispositivos especiales para la rápida carga y descarga de sacas de correspondencia, debiendo asimismo dotarse los coches-ambulancia de Correos de aparatos conjugados a dicho fin.

Para el servicio de mensajerías, y con objeto de no manchar ni producir malos olores, aunque aquel se realice durante las horas de madrugada, en que no hay circulación de viajeros, sólo deberá emplearse el sistema de *containers* o cajones especiales, que por medio de puentes-grúas, de que estén dotadas las dos naves laterales, puedan transportarse directamente de tren a camión, y recíprocamente.

Los servicios auxiliares de facturación, sanitarios, policía, etc., se proyectan en sitios adecuados.

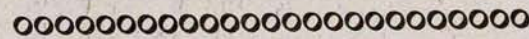
Estación de autobuses

Se establece la entrada y salida de autobuses por la calle de Serrano, y la de entrada del público por Colón y la salida por Serrano. Una planta subterránea, con relación a las calles de circulación de autobuses, permite que cada viajero vaya directamente a su autobús sin cruzar las calles de tráfico.

La estación es capaz para cien coches de un tamaño máximo de 10 metros de longitud y un mínimo de cinco metros.

Según la estadística del ministerio del Interior, el resultado de las elecciones cantonales francesas, después de efectuadas las dos vueltas de escrutinio, ha sido el siguiente:

	Antes	Ahora
Conservadores	74	70
Republicanos U. R. D.....	258	275
Demócratas populares.....	25	36
Republicanos de izquierda....	264	269
Radicales independientes.....	169	145
Radicales y radicales socialistas	503	484
Republicanos socialistas.....	69	64
Socialistas franceses.....	24	23
Socialistas (S. F. I. O.).....	115	118
Comunistas	17	34



Hotel de viajeros

Tendrá su entrada independientemente por la calle de Jorge Juan, si bien podrá ingresarse desde el mismo plano de la estación subterránea o desde la de autobuses.

Se calculan 300 habitaciones, de distintos tamaños, con servicios sanitarios (e incluso piscina), restaurante, cocinas, etcétera.

Edificio para oficinas

Tiene entrada por la calle de Serrano y ocupa el cuerpo central del edificio. Están dotadas las oficinas de una gran luz natural, y se han previsto todos los servicios necesarios.

Viviendas

Tienen su entrada por la calle de Goya y Serrano; serán de rentas que variarán entre las 200 y las 400 pesetas.

Parte de ellas se alquilarán amuebladas, y unas irán provistas de cocinas de gas y eléctricas y otras carecerán de ellas, por tener comunicación con el hotel de viajeros.

Tiendas

Están situadas en las plantas bajas de las viviendas.

Café

En la planta primera, con fachada a la plaza de Colón y con comunicación directa con las estaciones ferroviarias y de autobuses.

Exposición permanente

Se instalará en la planta baja, con entrada por la plaza de Colón.

Construcción

Se hará, para las grandes luces, de hormigón armado, y para el resto, metálica, todo ello de una gran sobriedad, pero de absoluta garantía. Se tendrá presente que es un edificio industrial emplazado en uno de los mejores sitios de Madrid.

Presupuesto

	Pesetas.
Solar, 225.000 pies cuadrados, a 60 pesetas.....	13.500.000
Construcción, a 15 pesetas pie y planta.....	32.760.000
Intereses, etc.....	3.740.000
TOTAL.....	50.000.000

Rentas posibles

	Pesetas.
Estación ferroviaria (1).....	»
Estación de autobuses.....	1.325.000
Terraza	250.000
Hotel	1.100.000
Oficinas	1.015.000
Viviendas	600.000
Tiendas	250.000
Café y cine.....	125.000
Publicidad	100.000
Exposición permanente.....	150.000
SUMA.....	4.915.000
Descuento por huecos y gastos, 33 por 100 (2).....	1.638.333,33
RENDA LÍQUIDA.....	3.276.666,67

Intereses al capital, 6,5 por 100.

Urbanización parcial

Es evidente que para facilitar el incremento de circulación que ha de producir el establecimiento de dicha estación central, serían necesarias varias medidas de urbanización que, si bien deben correr a cargo del Ayuntamiento, al que se le compensa en parte con la cesión de 27.000 pies cuadrados en la plaza de Colón, pueden tenerse en cuenta para las cantidades a invertir. Así, por ejemplo, el ensanche del paseo de Recoletos, por el lado de los números pares, entre Colón y la calle de Olózaga, para desviar el tráfico por Independencia y no congestionar más la plaza de la Cibeles (así se reduce a

(1) Esta partida está pendiente de la solución que se dé al plan financiero.

(2) Se supone el pago íntegro de la contribución territorial, impuestos, etc.

fin mínimo la demolición de edificios); ensanche de la calle de Jorge Juan, entre Colón y Serrano, distribuido entre el solar de la Casa de la Moneda y todo lo que pueda ganarse del de Museos, suprimiendo totalmente la verja que lo circunda. Como complemento, podría pensarse en abrir la calle de Hermosilla hasta la Castellana, complementando la plaza de Colón con un ensanchamiento hasta dicha zona, compensando así en parte la faja de terreno que se cogería a la Embajada de Alemania, que quedaría en cambio con fachada a la calle de Hermosilla y dando frente a la plaza de Colón.

Estudio financiero

Dos soluciones vamos a estudiar, una con carácter oficial y otra con carácter particular.

Por la primera, el ministerio encargaría directamente la realización del proyecto, y una vez aprobado por una Junta asesora iría a la realización del mismo; para ello se votaría el crédito necesario, haciéndose la obra por subastas públicas.

Simultáneamente se sacaría a concurso el alquiler de los locales que no utilizase el ministerio, ya que gran parte de las oficinas podrían dedicarse a servicios del Estado.

La segunda solución sería sacar a concurso la financiación del asunto, haciendo para ello el Estado la cesión de ciertas ventajas, tales como exclusivas de la explotación de la Central de autobuses, exención de tributos, aval de las rentas, etc.; esto, claro está, sería objeto de un estudio detallado, pues estas concesiones pueden ser más o menos importantes.

Tanto en una como en otra solución tendremos presente, como cuestión previa, la compra a Hacienda del solar de la Casa de la Moneda, mediante una estipulación de condiciones de pago adecuadas, ya que el pago podrá hacerse en dos plazos: uno inmediato, que sería el necesario para la construcción de la Casa de la Moneda, y otro hecho después de un plazo de años, que serviría para nuevas ampliaciones, o bien constituirlo en renta, lo que daría una mayor facilidad al asunto.

Estas dos soluciones financieras no

son únicas, ya que hay otras intermedias que, con sus ventajas e inconvenientes, podrían darnos la clave del asunto.

Es natural que según la solución que se adopte la operación de crédito hipotecario también variará.

De todas formas, hemos de tener en cuenta que de los 50.000.000 de pesetas, 25.000.000 podrían ser el resultado de una operación hipotecaria, y que el resto puede cubrirse:

1.º Por la aportación del solar por el Estado.

2.º Por el ahorro de esta solución con relación a la actualmente propuesta, que se acerca a los 10.000.000 de pesetas.

Y hacemos punto, en la creencia de haber expuesto sintéticamente las consideraciones que me han movido a estudiar el proyecto de estación de Colón, en el cual he puesto mis mayores entusiasmos y todos mis conocimientos.

CASTO FERNANDEZ SHAW

Arquitecto municipal de Fuencarral.

El Debate no ha sido justo con don José Sánchez Guerra. Ni siquiera caritativo. Comentando su muerte, ha dicho que "incurrió el Sr. Sánchez Guerra en una larga serie de errores, el primero de los cuales fué su discurso de la Zarzuela, muy pobre como pieza oratoria y funesto en consecuencias políticas, que, en gran parte, contribuyeron a inclinar a las gentes por el camino de la revolución".

Si ese discurso fué funesto, ¿cómo se aprovecha El Debate de las consecuencias de la revolución sosteniendo hoy tres ministros de su partido en el Gobierno?

○ ○

He aquí cómo ha publicado El Sol la noticia de la retirada de los gestores de la Ceda de la Diputación provincial de Madrid:

Nuestra retirada — nos dijo el señor Del Pino — obedece a las desconsideraciones personales y políticas de que hemos sido objeto durante tres meses y a la imposibilidad de lograr una colaboración leal, a pesar de nuestros consejos y requerimientos.

Hemos querido protestar contra los continuos nombramientos a favor de familiares de gestores y contra la des-

consideración que se ha tenido con los visitantes de los establecimientos benéficos, nombrando o separando personal afecto a ellos, facultad que corresponde únicamente a dichos visitantes o a los directores de los establecimientos.

Y, por último, hacer patente nuestra protesta contra decretos de la presidencia de la Diputación que anulan acuerdos de la Comisión gestora.

El mismo diario, en la información dedicada a este asunto, decía:

Entre los dictámenes aprobados figura el siguiente:

«Quedar enterada de los decretos de la Presidencia nombrando médicos ayudantes de los servicios de esta Beneficencia, con retribución anual de 2.500 pesetas, a D. Emilio Estébanez Pascual, D. Francisco Ortiz y don Francisco Aguilar Stuick; cronista de la provincia de Madrid, con la asignación de 1.000 pesetas anuales, a don Pedro de Répide; profesor de Dibujo y Pintura aplicados a las artes industriales, con destino a los establecimientos de Beneficencia, con carácter interino y con haber anual de 3.000 pesetas, a D. Cándido Carretero y Carretero; conservador de edificios y obras artísticas provinciales, con la re-

tribución de 1.500 pesetas anuales, y con carácter interino, a D. Jacinto Alcántara, y temporeros, con jornal de 10 pesetas en dos vacantes de dicha clase, a D. Ricardo Panero y D. Enrique Carvajales Fermosell, y jornaleros eventuales de la mecanización de servicios, con jornales de 10 pesetas, a D. Enrique García Nevot y D. Germán de Cuevas.»

D. Emilio Estébanez es hijo del gestor de este apellido, con cuyo voto, naturalmente, fué nombrado. El temporero D. Ricardo Panero es nieto del presidente, Sr. Noguera, con lo cual son ya dos los nietos que ha colocado en la Diputación este señor. Hace Trabado, vicepresidente de la Gestora, a dos hijos suyos, que estaban como temporeros, funcionarios fijos, con el haber de 5.500 pesetas, más una gratificación para que puedan ir diariamente al Colegio de Pablo Iglesias, adonde ambos fueron destinados.

Por nuestra parte, nos limitamos a decir que todavía no han solicitado que se gire una visita de inspección a la Diputación provincial de Madrid los señores que constituían la famosa Junta de Defensa, ni han escrito nada sobre este asunto en los periódicos de la derecha.

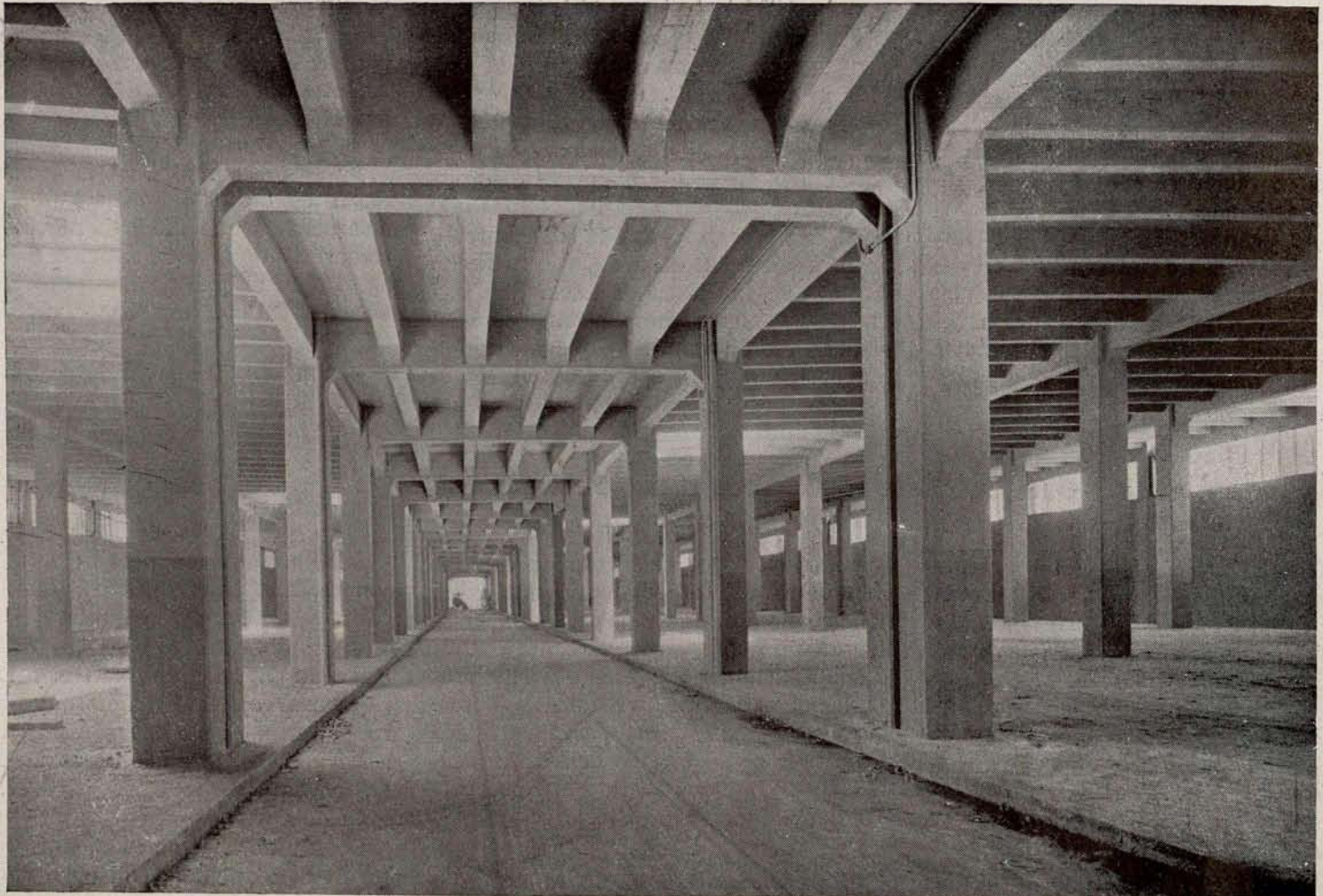
Compañía Peninsular de Asfaltos, S. A.

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.

Los seguros sociales en Yugoslavia

LA legislación sobre seguros sociales en Yugoslavia data del año 1922, si bien ha sido modificada por la ley de diciembre de 1931.

Aun cuando dicha legislación versa sobre accidentes, enfermedad, maternidad, invalidez, vejez y fallecimiento, estos tres últimos aspectos no han comenzado a funcionar aún.

El seguro es obligatorio para todos los trabajadores que perciban una remuneración permanente o temporal, siempre que ésta no sea superior a 48 dinars diarios.

Se ha establecido una escala que comprende 18 grados; sirviendo el salario de cada uno de ellos como base de cálculo para las cotizaciones y para las indemnizaciones.

Para aquellos que no están sometidos al seguro obligatorio, como los obreros agrícolas y domésticos empleados en la agricultura, prevee la ley el seguro facultativo. Los funcionarios públicos, los empleados en Empresas de transportes del Estado y los mineros están asegurados por medio de Cajas especiales. A los seguros de invalidez y vejez no se hallan acogidos los inválidos y quienes tengan más de setenta años.

La ley provee a los asegurados y miembros de su familia de todo lo que puede necesitar en caso de enfermedad o accidente para intentar devolverle la salud y la capacidad de trabajo, además de los socorros pecuniarios y de las rentas indicadas por la propia ley.

En caso de enfermedad, las prestaciones consisten en tratamiento médico, dental, medicamentos, baños, aguas de cura, compresas y aparatos ortopédicos.

Si la enfermedad entraña una incapacidad de trabajo que dura más de tres días, los asegurados tienen derecho a un socorro igual a los dos tercios del salario durante todo el tiempo que dure dicha incapacidad, con un máximo de cincuenta y seis semanas. En caso de necesidad, el asegurado puede ser hospitalizado en hospital o sanatorio; percibiendo entonces un socorro equivalente a la mitad del que le corresponde, para sostenimiento de la familia.

Cuando se trata de accidente, tiene igualmente derecho a la curación completa y a socorro, y si como consecuencia del accidente fallece el asegurado, su familia percibe una indemnización.

Los gastos del seguro son cubiertos

Servicios de librería de TIEMPOS NUEVOS

Ediciones TIEMPOS NUEVOS

Andrés Saborit: INTERVENCION SOCIALISTA EN LOS AYUNTAMIENTOS 50 cts.

Lucio Martínez: EL PROBLEMA RURAL EN ESPAÑA. 50 cts.

En los pedidos de más de diez ejemplares se hace un 20 por 100 de descuento.

Carlos Kautsky: EL PROGRAMA DE ERFURT, con prólogo de Julián Besteiro 5 ptas.

La obra cumbre del Socialismo internacional, que debe ser conocida por todos los que se interesen por los problemas sociales.

En los pedidos de tres ejemplares en adelante se hace un 10 por 100 de descuento.

Todos los libros que necesite pídalos a

TIEMPOS NUEVOS

GONZALO DE CORDOBA, 14

Teléfono 46661

MADRID

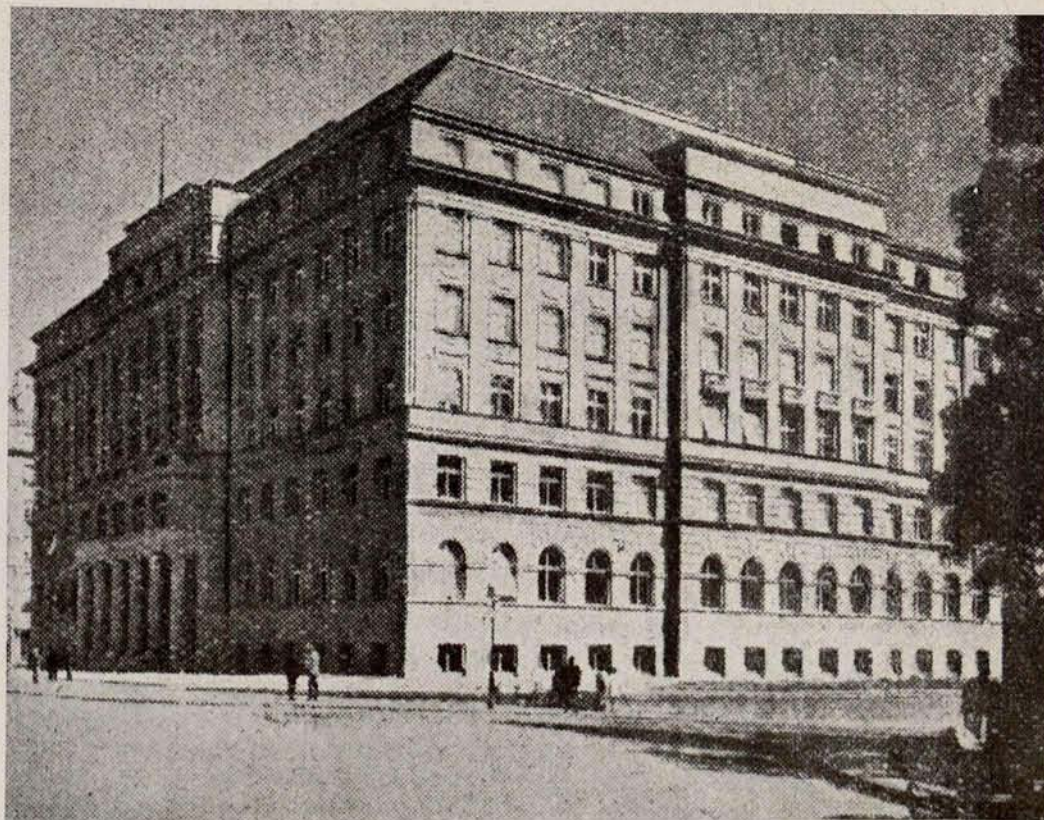
por contribución de patronos y obreros. Las cotizaciones del seguro de enfermedad se elevan al 6, 6 y medio y 7 por 100 de la remuneración diaria del asegurado, pagándose por mitad entre obrero y patrono. Las de accidente son a cargo exclusivo del patrono, según los grados de riesgo. La aportación se hace según el sistema de capitalización y con arreglo a una escala prefijada, elevándose al 6 por 100 del salario cuando el grado de riesgo es mayor.

La ejecución de la ley de seguros sociales está encargada a la oficina central del seguro, que reside en Zagreb. Esta oficina es la única autorizada para asegurar en todo el país, por lo que dispone de oficinas provinciales.

Gracias a esta centralización se ha podido establecer un tipo uniforme para todo el país, lo que permite que un trabajador tenga iguales derechos en todos los lugares del mismo. Además permite eliminar la competencia entre los patronos, por cuanto a todos se les aplica la misma tasa, una cosa que antes producía grandes perjuicios a los propios asegurados.

ANDRÉS BOHER

Zagreb, enero 1935.



El nuevo edificio de la Oficina central de Seguros sociales en Zagreb (Yugoslavia).

PARA UN PLAN DE ACCION

POR HENRI DE MAN

I

HA sido juzgada en forma muy diversa por los militantes que han seguido sus trabajos la Conferencia de la Internacional

Obrera y Socialista que se celebró en París en agosto de 1933. Los que esperaban de ella órdenes capaces de ahuyentar de golpe los temores causados por los progresos del fascismo en Europa proclamaron su carencia absoluta de contenido y la llamaron «conciliábulo de fantasmas». Los que, por el contrario, veían en ella un medio de contrastar la actual opinión socialista mundial, declararon que había triunfado plenamente.

A mi modo de ver, la Conferencia de París no merece ni este exceso de honor ni aquella indignación.

En el espíritu de sus organizadores, la Conferencia debía servir como un medio de aclarar los espíritus más que una vela de armas. Puede preguntarse si se han dado cuenta suficiente de que en los momentos actuales las reuniones de la Internacional lo que tienen es una necesidad imperiosa de discusión de ideas, preparadas por confrontaciones de tesis opuestas. Lo que falta en la Internacional es una oposición, en el sentido en que la oposición es indispensable al buen funcionamiento de todo régimen representativo y de toda asamblea parlamentaria.

La carencia de esta oposición ha impedido a la Conferencia de París alcanzar completamente el objetivo que le habían asignado los que esperaban de ella la señal de un despertar decisivo del movimiento socialista internacional, espoleado por sus fracasos recientes más que acobardado por ellos. Pero ¿era razonable esperar un resultado tan completo de una Conferencia de este género, improvisada, celebrada al día siguiente de una gran batalla perdida y compuesta por una gran parte del Estado mayor del ejército derrotado?

Ciertamente, yo deseo más que nadie el cambio radical preciso para que de la experiencia de sus recientes derrotas el Socialismo internacional obtenga las lecciones que preparen sus victorias futuras. Pero sé también que

este cambio implica más cosas que las que se pueden realizar en una Conferencia como la de París. Considero que se trata, *nada menos, que de cerrar un capítulo de la historia del movimiento obrero, capítulo que ha comenzado hace dos o tres generaciones.* Esto significa una revisión fundamental no sólo de los métodos, sino también de los objetivos del movimiento. Creo, expresando así mi pensamiento, que el *Socialismo de la generación próxima será, a menos de un fracaso total, tan diferente del de nuestros padres como éste lo era del Socialismo anterior al Manifiesto comunista.*

No hay, pues, nada de sorprendente el que la Conferencia de París no haya podido realizar una tarea de semejante magnitud.

Por el contrario, hay que hacerle la justicia de que si no ha resuelto ningún problema al menos ha planteado algunos. Ha dado un paso en el camino del esclarecimiento, permitiendo a opiniones heterodoxas hacerse oír ante un auditorio cuya atención estaba despierta y sostenida, a pesar de las condiciones defectuosas del debate.

Para que la Internacional vaya más lejos en esta ruta es preciso, en primer lugar, que la discusión continúe y se amplíe en cada uno de los países. Esta discusión, para ser fértil, deberá versar, principalmente, sobre tres puntos, aún muy insuficientemente aclarados: las «clases medias», las «formas intermedias» entre el capitalismo y el Socialismo y el «Socialismo en un país».

I. Antifascismo y anticapitalismo

Durante los diez años últimos, que he pasado en Alemania, he vivido la ascensión y el triunfo del fascismo hitleriano. He visto producirse poco a poco el aplastamiento de la resistencia socialista. He tomado parte en todas las peripecias de esta lucha dolorosa — doblemente dolorosa para mí —, porque estaba convencido de la posibilidad de nuestra victoria y de la insuficiencia de los medios empleados para conseguirla.

Desterrado en mi propio país después de la derrota, mi único reconfortamiento era que, más favorecido que la inmensa

mayoría de las víctimas del terror hitleriano, he podido obtener una ventaja inmediata de mi experiencia y poner al servicio de la lucha internacional contra el fascismo un ardor combativo acrecentado por el espectáculo vergonoso del régimen hitleriano triunfante. Naturalmente, este ardor se encuentra estimulado por el pensamiento, siempre presente, de los sufrimientos que infligen a mis desgraciados compañeros de lucha las torturas de los campos de concentración, de la miseria o del destierro, combinadas con las de la duda, la desesperanza y la pasividad forzada.

Todo esto constituye una especie de obsesión que dirige todos los pensamientos hacia la pregunta siguiente: ¿Cómo evitar que el Socialismo europeo sufra, por entero, semejante suerte?

Me permito hacer todas estas declaraciones en la primera persona para que no se dude sobre mis intenciones cuando digo, con riesgo de asombrar a mis lectores, que, según mi criterio, el Socialismo internacional cometería una falta grave si colocase toda su acción bajo el signo del antifascismo.

Hablando así creo conceder *más* importancia al peligro fascista que la que le conceden la mayoría de los socialistas, que lo examinan desde un punto de vista demasiado superficial.

Me explicaré sobre esta afirmación:

Juzgo superficial la opinión que considera el antifascismo desde el punto de una simple acción para la defensa de las libertades democráticas existentes, bien por una política parlamentaria para aprovechar las divisiones entre los fascistas y los demás partidos burgueses, o por una organización especial de defensa para "ahogar en germen" toda veleidad de terrorismo por parte de las milicias fascistas.

¡Ah! Creo haber enumerado los cauces en que es preciso hacer entrar a la mayor parte de la opinión de los socialistas de Europa occidental, cualquiera que sea el valor de su convicción antifascista.

Cosa más inquietante aún es que esta enumeración corresponde con exactitud a los métodos que han sido empleados sin resultado por la Socialdemocracia alemana.

Esto ha motivado su política de tole-

rancia en relación a los burgueses que han precedido a Hitler mediante el argumento de que era preciso dividir a los adversarios. Lo que no ha conducido más que a dar un pretexto al fascismo para hacer a la Socialdemocracia solidaria de toda la impopularidad de un régimen de marasmo, de impotencia y de fracaso; no ha comprendido que un Gobierno «democrático» apoyado sobre la débil base de las coaliciones parlamentarias preparaba el camino a Hitler mejor que lo hubiera hecho un Gobierno fuerte, incluso reaccionario, con la Socialdemocracia colocada en franca oposición.

La Socialdemocracia ha opuesto a la crítica fascista de este régimen la defensa de la Constitución democrática existente. De esta forma no ha hecho más que entorpecer toda acción para transformar esta falsa democracia capitalista en verdadera democracia socialista y hacer más profunda la escisión entre las fuerzas obreras que caminan bajo la bandera roja y las que lo hacen bajo la bandera negra, rojo y oro.

Ha creído que para ahogar en germen la amenaza de las milicias hitlerianas podía fiarse en una contramilicia; se ha visto demasiado tarde que esta estrategia estaba en contradicción con la de la defensa de una Constitución que implicaba para las dos milicias la misma libertad y la misma limitación. De hecho, la militarización de los procedimientos de lucha no ha hecho más que acelerar los progresos del fascismo, por cuanto ha desplazado la lucha al terreno escogido por el adversario y hace del antifascismo incluso un medio de publicidad, de penetración y de sujeción para el hitlerianismo.

En suma, *el error fundamental ha sido desconocer que para vencer un mal es preciso atacar sus causas, no limitándose a luchar contra sus síntomas.*

Se comete una grave injusticia hacia los obreros socialistas alemanes y hacia los dirigentes de la Socialdemocracia pensando que han carecido de vo-

luntad de resistencia en relación al peligro hitleriano.

Merecen muchos reproches, pero no éste. Desde hace siete u ocho años he colaborado vigorosa y abiertamente en la crítica de su actitud, para no ser sospechoso cuando afirmo, por ciencia y experiencia personales, que la falta de los dirigentes de la Socialdemocracia no ha sido negar el peligro fascista. Fué, sobre todo, dejarse hipnotizar demasiado por sus aspectos inmediatos en detrimento de una política de mayor alcance que examinara sus causas profundas. Se ha combatido al fascismo, se ha puesto en la lucha toda la energía de que se era capaz; pero se han escogido mal los objetivos y, por consecuencia, los métodos.

Tengo que añadir que en este combate la clase obrera socialista y comunista de Alemania ha dado pruebas de una devoción a la causa y de un espíritu de sacrificio que no han sido inferiores a los de los camaradas de cualquier país. Se ha ahorrado, después de los años de crisis, quitándose del pan de sus hijos, para poder seguir pagando sus cotizaciones; se ha trabajado noche y día durante las batallas electorales; se han hecho ejercicios, como las milicias, para dar a la Reichbanner una formidable milicia. Todos estos sacrificios han sido hechos, por desgracia, en vano, porque la actividad objetiva que los animaba ha sido mal dirigida. La estrategia de los jefes se colocaba en el terreno más favorable al adversario y descuidaba, falto de imaginación y de osadía creadora, el terreno en que el Socialismo podía ser invencible.

Se ha librado una batalla defensiva para el mantenimiento de posiciones caducas, mientras convenía una batalla ofensiva por la conquista de otras nuevas.

Se han dejado guiar por el principio del mal menor, en lugar de hacerlo por el del bien mayor. Se ha olvidado, como escribía recientemente Brailsford en *Le*

Peuple, que «la democracia es más un premio a conquistar que una posición a defender» y que «nosotros no podemos defender la democracia más que realizando el Socialismo». Cuanto más se ha visto crecer el peligro hitleriano menos se ha apreciado que para vencerle no es «antifascismo» lo que hay que realizar, sino Socialismo.

La acción defensiva antifascista no puede actuar más que sobre síntomas; sólo la acción ofensiva socialista permite atacar el mal en sus raíces.

¿Por qué amenaza el fascismo al Socialismo de un peligro mayor que los movimientos reaccionarios anteriores? La causa más profunda de ello es que el fascismo es un movimiento reaccionario que explota los sentimientos revolucionarios. La demagogia fascista utiliza para sus fines de reacción social las veleidades anticapitalistas de las clases medias. De esta forma el descontento social engendrado por el capitalismo en plena crisis de decadencia se vuelve contra el anticapitalismo obrero.

Esta especie de doble aspecto es el que constituye la paradoja fundamental de la génesis del fascismo, al que corresponde el problema esencial de la acción socialista: Cómo orientar el anticapitalismo de las clases medias hacia fines comunes para impedir sea aprovechada por la reacción nacionalista, antiobrera y antisocialista.

Expondré después por qué pienso que la solución de este problema requiere, en lugar de un repliegue socialista hacia posiciones reducidas, una acción anticapitalista acentuada y dirigida hábilmente hacia objetivos nuevos.

II. Las causas universales del fascismo

Realizar la acción contra el movimiento fascista actuando sobre sus causas más que sobre sus síntomas es examinarle bajo su aspecto universal.

¿Es que, insistiendo sobre este pun-

Ulpiano del Cura Ervás

Instalaciones de calefacción de todos los sistemas
Saneamientos en general · Termosifones y bombas

PRESUPUESTOS GRATIS

PLAZA DE SANTA ANA, 10
Teléfono 18860

MADRID

to, es como si rompiera una puerta abierta?

No lo pienso. Sé bien que hay por el mundo muy pocos socialistas que llegarían hasta negar la evidencia negándose a admitir que el fascismo es el efecto de causas que obran en todas partes. Pero sé también que en la práctica demasiados socialistas se conducen como si el problema del fascismo estuviese dominado por una cuestión de fronteras.

Esto se aplica, por ejemplo, al número considerable de camaradas belgas o franceses que, bien abiertamente, o en conversaciones particulares se muestran atraídos por la idea de una guerra preventiva contra la Alemania hitleriana. ¡Como si se asegurara la victoria de las libertades democráticas renunciando a ellas, desde que se diera la orden de movilización, en favor de las autoridades militares! ¡Como si de una victoria de Schneider sobre Krupp pudiese salir la libertad de los pueblos europeos! ¡Como si la conquista de Alemania pudiese conducir a otra cosa que a exasperar el nacionalismo alemán de mañana y a justificarle hasta el punto de anular definitivamente las posibilidades de la Internacional en la Europa central!

Esta política de garrapatas en el terreno internacional encuentra su contrapartida en otra igual en el nacional. Pienso en muchos camaradas que para hacer frente a la militarización por el fascismo de las luchas políticas querían adoptar el método de transformar la lucha entre los partidos en una lucha entre milicias. Es ignorar las lecciones de la experiencia alemana y austríaca, que nos ha demostrado que dicha lucha no puede triunfar sin que tengamos a nuestro lado, sólida y totalmente, el poder del Estado y de su ejército. Es desconocer que la conquista del Estado debe hacerse previamente y que ésta no puede triunfar más que si la efectuamos en el terreno en que nosotros somos o podemos llegar a ser los más fuertes — el de la libre propaganda de las ideas renovadoras y constructivas —, en lugar de traspasarla al terreno en que nosotros somos los más débiles, el de la lucha armada contra un adversario que dispone de todas las armas.

En suma, todos estos errores provienen de una imperfección muy natural del juicio humano. Es el error de perspectiva que lleva a los hombres, movidos por una fuerte pasión, a mirar especialmente los aspectos más aparentes del objeto de esta pasión. Es la impaciencia de los entusiastas que les lleva a querer obrar sobre los puntos más fácilmente accesibles y a buscar los resul-

M. de San Martín,

Sucesor de

Casa Fernández Rojo

Grabados

Fábrica de sellos de caucho

Precintos - Numeradores y

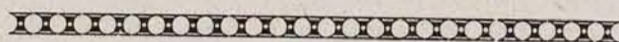
fechadores de caucho y metal

ROTULOS ESMALTADOS

Fuentes, 7 Tel. 10285

M A D R I D

ENVIOS A PROVINCIAS



tados inmediatamente visibles, con detrimento de los fenómenos más profundos y las consecuencias lejanas. Es también la pereza natural del espíritu que dirige la atención hacia las cuestiones más fáciles de resolver y retrocede ante el mayor esfuerzo de un juicio profundo. Esto explica por qué el valor intelectual es mucho más raro que el físico. Hay más placer en imaginarse combatiendo, e incluso muriendo, frente a frente con los adversarios de camisa parda o negra, que representarse lo que se haría si se estuviese investido del poder de arreglar el estatuto internacional de Alemania, de organizar la economía con vistas a la supresión del paro o encargado de no importa qué tarea análoga que se refiera a las causas profundas de la fiebre fascista.

Estos errores de perspectiva no son menos peligrosos. Todo buen tratamiento supone un buen diagnóstico. Que se me perdone, por tanto, insistir en la necesidad que hay de comenzar por un estudio objetivo de las causas universales de los progresos fascistas.

Se ha tenido razón, sin duda, al observar, en la Conferencia de la Internacional en París, que las dictaduras de la postguerra no se han establecido más que en países donde antes de la guerra no había ni verdadera democracia parlamentaria ni vieja tradición humanista y liberal. Pero ¿puede deducirse de ello que en los países clásicos de la democracia occidental falta una condición histórica y psicológica esencial para el triunfo del fascismo? Yo

estoy demasiado convencido de la importancia de los factores psicológicos en la Historia para negar todo valor a esta argumentación; pero estoy igualmente convencido de que en la Historia no hay más prueba que primero dar el golpe y luego ver lo que sale. No se puede estar seguro de escapar al peligro fascista más que si se puede actuar sobre una porción suficiente de todas sus causas. Suponiendo que esto sea posible en los países en que subsiste la democracia (de lo que estoy convencido), y que se haga uso de esta posibilidad (lo que yo no puedo más que desear), no hay que olvidar que hay otra forma del peligro fascista que la de un fascismo en el Poder.

El fascismo en la oposición representa también grandes peligros. Se ha visto bien en Alemania bajo Brüning y Schleicher. A la larga, un fascismo que, sin estar agobiado por las responsabilidades y el uso moral del Poder, organiza sólidamente el anticapitalismo reaccionario y antiobrero de las clases medias, terminaría por oponer una barrera difícilmente franqueable a los progresos del movimiento socialista y le condenaría — por razones sobre las que ya hablaré — a quedar definitivamente en minoría.

Seguramente que no se puede comprender el triunfo de Hitler y la fisonomía especial del fascismo alemán más que en función de ciertas particularidades del medio y de la psicología nacional. Pero esto no da en modo alguno la razón a un cierto fariseísmo, en el fondo nacionalista e incluso racista, que está extendido hasta en nuestros medios socialistas. Pienso en los que se complacen en decir: «Felizmente nosotros no somos así. Jamás podrá verse producir entre nosotros manifestaciones parecidas de caporalismo, de pasividad en la resistencia, de falta de espontaneidad en el espíritu revolucionario, y después del triunfo del golpe de Estado, de sadismo en la forma de ejercer el Poder y de sumisión moral de la masa ante aquéllos que le ejercen.»

Es verdad que hay grandes diferencias psicológicas entre el pueblo que ha hecho la revolución de 1879 y el que no ha hecho más que la de 1918; entre la nación que se hizo conceder la Carta Magna en 1215 y el que ha sufrido a Guillermo II hasta 1918; entre una clase obrera como la nuestra, que ha hecho tres huelgas por conquistar el sufragio universal y la que no ha construido su régimen parlamentario más que sobre las ruinas de un imperio vencido por las armas del enemigo.

El fascismo alemán, el austríaco, el italiano, el húngaro tienen entre sí importantes diferencias de psicología na-

cional; pero no impide que expresen, a través de estas diferencias, una unidad profunda de las causas y de los impulsos.

Las principales de estas causas se encuentran actualmente en todos los países de Europa. Yo citaré cuatro:

1.º El descontento social de las clases medias, provocado por su proletarianización; pero dirigido contra la clase obrera socialista tanto como contra el capitalismo.

2.º El nacionalismo, exacerbado por la guerra económica entre las naciones.

3.º La debilidad creciente de las instituciones parlamentarias frente a las potencias de dinero.

4.º El repliegue progresivo de la acción diaria del movimiento socialista hacia objetivos muy restringidos, de interés limitado a la clase obrera industrial y que tienden a la defensa de instituciones establecidas más que a la realización de un orden nuevo.

Esta enumeración traza el programa de los razonamientos que van a continuación.

III. Las clases medias

Entre los socialistas hay actualmente acuerdo casi unánime sobre un punto que hace algunos años estaba aún lejos de estar aclarado: el de que los éxitos del fascismo son debidos, principalmente, al apoyo de las clases medias.

Esto explica el lugar preeminente que ocupa en las discusiones actualmente en curso el problema de las capas intermedias entre el proletariado y la clase capitalista.

Sin embargo, no sería suficiente decir, bajo la impresión de un recelo momentáneo: «En efecto, es preciso conceder más importancia que la que nosotros le hemos concedido hasta el presente a la propaganda socialista cerca de las clases medias.» Es preciso ir más allá y preguntarse: ¿Qué clases medias? ¿Qué propaganda? ¿Y sobre qué programa?

Falta de ir hasta ahí, la discusión actual pelagra mucho de crear un sentimiento de falsa seguridad, hasta una sorpresa próxima, que podría demostrarnos demasiado tarde esta vez que habíamos continuado dejándonos sorprender y desbordar por los acontecimientos.

Estos, a mi modo de ver, exigen mucho más que una insistencia un poco más fuerte sobre la tesis de que el Socialismo debe extender su propaganda a las clases vecinas del proletariado. Esta tesis hace tiempo que se la defiende diciendo que se trata del proletariado de corbata, de pequeños comerciantes, de agricultores o de intelectuales. Pero el hecho es

que hasta el momento presente no nos ha servido para gran cosa. Y si nosotros nos limitamos a aumentar nuestro esfuerzo en esta dirección, arriesgamos mucho el quedarnos en el camino. Es la dirección misma del esfuerzo la que es preciso cambiar.

Preguntémonos, pues, qué cambios es preciso realizar en la dirección de nuestra acción—es decir, en sus objetivos—para que concuerde con el cambio de dirección que se ha producido en la evolución económica y social.

Hasta el momento presente toda la estrategia socialista estaba basada sobre la hipótesis de que el número de proletarios aumenta y que el de las clases medias disminuye. Durante mucho tiempo esta hipótesis correspondía a la realidad. Actualmente ha cesado de serlo.

En un momento dado de la evolución de los países capitalistas se opera una verdadera inversión: el número de proletarios disminuye y el de las clases medias aumenta. Hace varios años que las estadísticas demuestran este hecho, especialmente en los países en que el progreso industrial es más rápido y avanzado: Estados Unidos y Alemania.

Basta, por tanto, un poco de reflexión para comprender que este fenómeno corresponde a causas inherentes al desarrollo de la técnica industrial y de la economía capitalista.

Los principios de la era capitalista se caracterizaron por la victoria de la fábrica sobre los talleres y de las máquinas sobre los artesanos. El ejemplo clásico de este fenómeno social es el que,

con derecho, ocupa un puesto destacado en los escritos de Marx: es el tejedor o hilador artesano reemplazado por los obreros y obreras de las fábricas, que no son más que «apéndices de la máquina». De esta forma un gran número de productores independientes, propietarios de sus propios medios de producción, se han encontrado transformados en proletarios.

El fenómeno bien conocido de la concentración de las empresas y de los capitales ha acentuado más esta evolución, extendiéndola a la mayoría de las industrias, al comercio y a los transportes.

Pero en la evolución técnica, que es la base de todo esto, hay un momento en que el progreso del maquinismo cesa de entrañar un acrecentamiento correspondiente del número de obreros de la industria. Este momento, que difiere naturalmente según las ramas de la producción, se alcanza cuando la máquina-herramienta que ha suplantado a la herramienta se encuentra a su vez suplantada por la máquina automática. La máquina-herramienta ha reemplazado los artesanos por obreros de la fábrica; la máquina automática reemplaza los obreros de fábrica por parados, de una parte, y por empleados, de otra.

La consecuencia social es que a la fase de la evolución capitalista que se podría llamar de la industrialización, sucede otra que podría denominarse de la automatización.

En todos los países de evolución industrial avanzada el número de los obreros de industria ha cesado de crecer en relación al número de los que, como los empleados, se entregan a un trabajo llamado intelectual y ejercen funciones intermedias que les llevan a considerarse como formando parte de capas medias entre el proletariado y la clase capitalista.

Desde el punto de vista del proletariado ocurre lo que podría llamarse una fuga por lo alto y otra por lo bajo.

De un lado, la joven generación que trata de saltar, pasando a las capas limítrofes de empleados, pequeños funcionarios, pequeños traficantes o de no importa qué otra especie de pequeños burgueses. Del otro, una parte cada vez mayor del proletariado que cae en una clase nueva, verdadero quinto Estado, que está en vías de constituirse por la afluencia de los que no tienen esperanza de encontrar trabajo, o que, jóvenes aún, entran en la vida en calidad de parados.

A estos mismos fenómenos técnicos y sociales corresponde un cambio profundo en la situación y carácter de las clases medias.



Sociedad A. *Alfa*
Cooperativa

Primera manufactura española
de MAQUINAS DE COSER



Pedid un catálogo gratis a
Máquinas de coser ALFA

E I B A R (Guipúzcoa)

Antes la transformación típica era la que despoblaba los talleres para poblar las fábricas; hoy es la que despuebla las fábricas para poblar las oficinas.

Se aprecia a simple vista la causa técnica de esta evolución cuando se piensa en lo que significa la racionalización que acompaña a la automatización: es transferir, lo más posible, las funciones del obrero, de un lado a las máquinas, y de otro, a una dirección intelectual que se ejerce fuera del taller, en las oficinas.

Todo esto es anterior, con mucho, a la crisis que comenzó en 1929, habiendo contribuido a acentuarla. En el más fuerte período de prosperidad que ha precedido a esta crisis, las estadísticas alemanas y americanas, especialmente, demostraron ya que en la industria el número de los obreros disminuye rápidamente en relación al de los empleados.

Sin embargo, para percibir el aspecto social completo de esta evolución es preciso tener en cuenta las modificaciones correspondientes que se producen, al propio tiempo, fuera de la producción industrial propiamente dicha.

Para ilustrar esto por medio de otro ejemplo más característico, basta pensar en las consecuencias sociales frecuentemente analizadas y citadas de los progresos de la industria del automóvil en los Estados Unidos. Mientras que la producción en serie, el trabajo en cadena y los restantes procedimientos de racionalización reducen cada vez más el número de obreros en relación a los autos producidos, centenares de millares de personas encontraban empleo en nuevas funciones creadas por el progreso técnico fuera del proletariado industrial: empleados en las oficinas técnicas y comerciales, vendedores, agentes garajistas, reparadores, vendedores de esencia y de accesorios, etc. Una parte de estas gentes, la mayoría, se coloca en las clases medias. Pero se trata de una forma de clase media diferente



HENRI DE MAN



por completo de la «pequeña burguesía» del tiempo de nuestros abuelos e incluso de nuestros padres. No son, en su mayoría, productores independientes, sino esencialmente personas que ejercen funciones dependientes, pero intermedias.

Convendría examinar más de cerca por qué la distinta situación de las clases medias «antiguas» y «modernas» se refleja en una actitud social y política diferente.

IV. El anticapitalismo de las clases medias

Hace casi cuarenta años que Eduardo Bernstein, el padre del revisionismo, introdujo en el vocabulario socialista la expresión «clases medias nuevas».

Después, esta denominación ha adqui-

rido carta de ciudadanía. Continúa designando, en las capas intermedias entre el capitalismo y el proletariado, aquellas que deben su existencia al desenvolvimiento del propio capitalismo, como los intermediarios comerciales, los técnicos y los llamados trabajadores intelectuales, de los que ya he hablado.

Esta noción se opone a la de las clases medias antiguas, que, tal que los agricultores, los artesanos y una gran parte de los pequeños comerciantes, existían ya antes del régimen capitalista.

La característica común de las clases medias antiguas es la independencia social de algunas gentes que disponían de la mayor parte de sus medios de trabajo; pero que no vivían principalmente a costa de beneficios producidos por una mano de obra asalariada. Estas clases se hallan, pues, al margen de la economía capitalista en virtud de funciones económicas más antiguas que ella.

Por el contrario, la característica común de las modernas clases medias es que sus miembros no disponen fundamentalmente más que de sus medios de trabajo y dependen, para su existencia, del capital ajeno. Son, pues, por una parte, si no individuos asalariados en el sentido obrero de la palabra, al menos personas que viven de sueldos, honorarios o comisiones, y por otra, quienes, obteniendo beneficios, no pueden hacerlo, generalmente, más que con ayuda de capitales que no les pertenecen y empleando pocos trabajadores remunerados.

Lo que les clasifica en las clases medias, más que el importe de sus ingresos, es el hecho de que ejercen funciones intermedias.

Actualmente, la denominación de clases medias es, corrientemente y en buena lógica, aplicada al conjunto de todo lo que resta de clases medias antiguas y todo lo que se ha formado de las modernas.

En Madrid, quien pretenda comer magníficamente por poco dinero tendrá que visitar forzosamente el gran restaurante

LA CRIOLLA

DE MANUEL COQUE

Fuencarral, 73, y San Joaquín, 1

Teléfono 16722

Con la excepción más o menos completa de los pequeños agricultores, puede decirse que desde los comienzos del capitalismo las antiguas clases medias han perdido terreno, mientras las modernas lo han ganado.

Entre estas dos categorías existen, evidentemente, grandes parecidos. Continúan teniendo de común la posición económica «media» entre capitalistas y proletarios, que se expresa en su actitud social y política por una doble oposición de intereses. Pero hay entre ellos profundas diferencias. Sobre todo si se considera lo que en las clases medias modernas puede llamarse pequeña burguesía, es decir, si se deja a un lado los pequeños agricultores, las diferencias se aprecian incluso en su situación de conjunto comparando la época de nacimiento del capitalismo con la actual.

Esto no se desprende solamente del hecho del predominio, cada vez mayor, de las llamadas capas nuevas, sino también de que el propio régimen capitalista ha cambiado de carácter.

Hace ciento, e incluso sólo cincuenta años, que era aún exacto el decir, según los términos del *Manifiesto comunista*, de 1847, que «dos individuos que componen la pequeña burguesía se ven precipitados, continuamente, en el proletariado como consecuencia de la competencia» y que «ven aproximarse el momento en que desaparecerán completamente como fracción indispensable de la sociedad moderna».

Esta situación de una clase cuya importancia disminuye al compás del progreso del capitalismo es la que les ha dado, incluso a sus veleidades anticapitalistas, el carácter reaccionario, puesto en claro en forma tan diáfana por Carlos Marx. La pequeña burguesía de entonces, incluso cuando coincidía con el movimiento obrero socialista en obtener ciertas reivindicaciones, pensaba más en mantener el restablecimiento de situaciones anteriores al régimen capitalista que en desear un progreso económico y social. En los movimientos de masas del siglo XIX no se ha hallado junto

al proletariado más que en la acción política en favor de las reivindicaciones democráticas, como la conquista del sufragio universal, que han conducido al establecimiento del régimen liberal y parlamentario. Por el contrario, lo que la pequeña burguesía manifestaba de hostilidad hacia el capitalismo se hallaba principalmente dirigido contra el régimen de libre competencia, que permitía al capitalismo desarrollarse en detrimento de los monopolios del régimen corporativo, a los que la pequeña burguesía debía su antigua seguridad social.

Desde este punto de vista, la situación ha cambiado. El anticapitalismo de la pequeña burguesía actual considera al capitalismo como un régimen de monopolios al que es preciso oponer reivindicaciones de libertad.

Es que, en efecto, durante este tiempo, el capitalismo ha cambiado profundamente de carácter. Las grandes potencias capitalistas se han convertido hoy en potencias monopolistas.

Este paso del estado de competencia al de monopolio obedece a causas muy diversas, siendo superfluo hacer aquí su análisis detallado. Me es suficiente señalar que su causa principal, al propio tiempo que su manifestación más visible, es la potencia cada vez mayor del capital financiero representado por la alta Banca.

La oposición de intereses, que determina la actitud de la mayoría de las clases medias de hoy, es la que resulta de las trabas que pone a su independencia y al libre ejercicio de la competencia entre productores y comerciantes la dominación que la alta Banca ejerce sobre el régimen de crédito.

La pequeña burguesía de 1848 era liberal y democrática en el terreno político; pero monopolista en el económico. La gran masa de las clases medias de hoy persigue, en relación al Estado, una política antiliberal y antidemocrática; pero se siente económicamente oprimida y explotada por los monopolios que detenta el capital financiero.

V. La proletarización de la clase media

Se habla mucho en la literatura socialista contemporánea de la proletarización de las clases medias. Desgraciadamente, se utiliza esta expresión para designar los fenómenos más diversos.

Hay aún socialistas que creen que la proletarización de las clases medias consiste en que un número cada vez mayor de miembros de estas clases caiga en el proletariado.

Aceptando así las premisas, de las que ya partía el *Manifiesto comunista*, de 1847, llegan a conclusiones idénticas en cuanto a la actitud del Socialismo respecto a lo que se llamaba entonces la pequeña burguesía. Es, en el fondo, una actitud de expectativa que se fía en la acción automática de las pretendidas leyes de la evolución económica y social. En efecto, puesto que las clases medias están condenadas a desaparecer cayendo en el proletariado, no hay más que convencerlas de la inutilidad de sus esfuerzos de salvamento y llevar al convencimiento de sus elementos proletarizados que, como trabajadores, sus intereses son idénticos a los de la clase obrera industrial. Si, mientras esto llega, nos adherimos a ciertas reivindicaciones por las que estas clases tratan de apuntalar su posición social, no puede ser más que para mostrarles nuestra buena disposición hacia ellas, llevándolas poco a poco a reconocer que, para librarse del yugo capitalista, no tendrán más remedio, finalmente, que confundir su causa con la del proletariado.

En suma, todo conduce a suponer que, cada día más, las clases medias adquieren intereses idénticos a los de la clase obrera, por su propia incorporación al proletariado.

Evidentemente, hay una gran tendencia en las clases medias a proletarizarse. Pero esta tendencia se produce en forma por completo distinta a como hace un siglo. Aun cuando para aquellos que no hacen otra cosa que valerse de fórmulas antiguas, muchas de las



Silkoi

SUPER-EXTRA

100 x 100 Puro Pennsylvania

¡¡EL MEJOR ACEITE DEL MUNDO!!

¡¡NO CARBONIZA!!

Preferidos por los automovilistas técnicos e inteligentes

CONRADO ROCH. - Paseo del Prado, 40 - Teléfono 74991 - MADRID

Proveedor del Excmo. Ayuntamiento de Madrid.

cuales están desusadas, continúa efectuándose en forma análoga.

Hoy la proletarización se produce en el conjunto de la situación social de las clases medias, en lugar de verificarse, como antes, por incorporación de cada uno de los individuos que componen las clases medias.

Recordemos que lo que distingue a las clases medias nuevas de las antiguas es que, en lugar de ser sus miembros productores o comerciantes independientes, como antes, ahora ejercen, en su mayoría, funciones asalariadas que les hacen depender de las potencias capitalistas representadas por sus jefes o por el último de sus empleados.

Estudiando las transformaciones recientes que se han operado en la situación de las clases medias, sobre todo, como consecuencia de la importancia preponderante que han tomado las llamadas nuevas, hemos podido comprobar el gran error que constituye la base de semejante razonamiento.

La característica esencial del proletariado es la dependencia en que se encuentra, por no poseer medios propios de producción en relación a los poseedores del capital. Por tanto, la expresión de proletarización puede aplicarse, igualmente, a las clases medias. Y este fenómeno, que se refiere a la situación de las clases medias como tales, es infinitamente más importante que el cada día más raro de la caída individual de los que, pasando a ser verdaderos proletarios, cesan por ello mismo de formar parte de las clases medias.

Se trate de agricultores arruinados por el peso de las deudas hipotecarias y de los impuestos, de comerciantes transformados en gerentes de sucursales, de técnicos rebajados al rango de servidores subalternos de Sociedades anónimas, o de las mil modalidades distintas de la proletarización, ésta se aplica

siempre, en una medida más o menos pronunciada, a la capa social en su conjunto.

Por ello los que la componen reaccionan en forma distinta a como lo harían los que pasasen individualmente a formar parte del proletariado. En primer lugar, las clases sometidas a estas situaciones no pierden su cohesión y su conciencia de clase especial. Por el contrario, cuanto más se sienten amenazadas en el sentimiento de su propio valor social, más tratan de consolidar su posición.

Es que la cohesión de las clases descansa sobre otra cosa que sobre una comunidad de intereses económicos. Lo que sitúa una clase frente a otra no son solamente los antagonismos de intereses, sino también los sentimientos de superioridad o inferioridad, necesidades de prestigio, de rango y de consideración. Toda sociedad dividida en clases constituye una verdadera jerarquía, en la que el rango corresponde a una escala de valores sociales generalmente admitida.

Es preciso tener esto en cuenta para comprender cómo el funcionario de más ínfima categoría, el tendero más entrampado, continúan considerándose como de una clase superior al proletariado, incluso aunque gane menos que la mayoría de los obreros de la industria.

Contra lo que otros suponen, la mayoría de los miembros de estas clases, cuanto más amenazados se sienten de sufrir la suerte de los proletarios, más se hacen a la idea de pertenecer a un rango superior.

En la hora presente, una acción socialista que atacara la posición central del capitalismo, la de los monopolios financieros, encontraría muchas más adhesiones entre los técnicos, los universitarios y, en general, entre las categorías

mejor remuneradas de las clases medias que entre la gran masa de los pequeños comerciantes, traficantes e incluso de proletarios de corbata, cuyo nivel de vida no es, con frecuencia, superior al de la clase obrera.

La explicación de ello es que, sobre todo en período de crisis económica aguda, las colisiones de intereses económicos inmediatos son más frecuentes entre las capas inferiores de las clases medias y la clase obrera, que entre ésta y algunos estratos intermedios, menos empobrecidos, para los que la proletarización significa más destacadamente pérdida de independencia que miseria material.

Además, la conjunción del anticapitalismo de las clases medias con el de la clase obrera no puede realizarse más que para la consecución de objetivos mucho más amplios que el luchar por intereses inmediatos, que ponen, por ejemplo, frente a frente a los agricultores vendedores y a los ciudadanos compradores, a los pequeños comerciantes, agobiados de impuestos, y a los parados, que luchan por el mantenimiento de sus indemnizaciones, y en el seno de la propia clase obrera, a los mineros, cuyo salario sube con el precio del carbón, y a los ferroviarios, cuyo pan se halla amenazado por dicho encarecimiento.

Dicho en otros términos, para que la oposición común a la potencia monopolista del capital financiero pueda producir una acción común de la clase obrera y de ciertas capas medias, es preciso que esta acción se dirija hacia reformas mucho más radicales del régimen económico que las que el Socialismo ha perseguido hasta ahora.

Desde este punto de vista hay también un verdadero cambio en las situaciones tradicionales. Anteriormente, proseguir una acción común con las clases medias significaba preconizar una po-

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. Visítadla la última y saldréis beneficiados en la compra

lítica socialista limitada a las reformas más oportunistas, o sea una política de «derecha», según la significación tradicional del término.

Hoy es todo lo contrario. Para que el Socialismo pueda esperar conquistar una parte suficiente de las clases intermedias, para formar una mayoría, es preciso que en lugar de poner agua en el vino se ponga vino en el agua.

¿Cómo concibo este desplazamiento hacia adelante de los objetivos de la acción socialista? Es la pregunta a la que intentaré contestar.

VI. Por una nueva estrategia socialista

Un problema bien planteado tiene la mitad resuelto. ¿He expuesto con claridad en las líneas precedentes, el problema del anticapitalismo de las clases medias? No me atrevería a afirmarlo; pero si verdaderamente hubiera acertado, aún cuando fuera en una mínima parte, mis lectores habrán podido ver, a medida que dibujaba los contornos de este problema, cómo se precisaban, gradualmente, los de su solución.

Esta solución se desprende de la conclusión general a que hemos llegado: los intereses de las clases medias, que continúan siendo diferentes de los de la clase obrera, en distintas cuestiones convergen con ellos en el terreno de la oposición al capitalismo financiero.

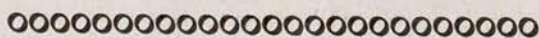
Seguramente que este aspecto es más reducido que aquel en que los intereses de la clase obrera se oponen a los del capitalismo en general. Pero constituye

Dos párrafos de un discurso, en Oviedo, del Sr. Moutas, diputado de Acción Popular:

Acrescentó la persecución durante el infausto bienio con Azaña, ex presidiario por arte y gracia de una Sala de gobierno advenediza y agradecida.

El orden es para la nación lo que para las personas es el aire. Cada uno tiene su concepto del orden. El del Sr. Lerroux y otro personaje superior a él es distinto del nuestro. Posiblemente que los pulmones políticos de Lerroux y los de algún otro ex revolucionario que escaló las altas cumbres del Poder; posiblemente, repito, se verían satisfechos conviviendo con pistoleros y revolucionarios.

¡Y estos señores de los partidos conservadores son los que hablan del principio de autoridad!



el sector en que se hallan situadas las posiciones esenciales de la potencia capitalista, y bastaría conquistar este sector para poder realizar transformaciones sociales cuyo volumen excedería considerablemente del de las reformas por las que hemos batallado hasta el presente.

La crisis que atraviesa actualmente la economía capitalista, al propio tiempo que crea una miseria común, crea también las posibilidades de acción común hacia la conquista de nuevos objetivos.

Para que esta acción pueda triunfar

es preciso que la elección de los objetivos cumpla determinadas condiciones.

La primera es darse cuenta de que las clases medias, tanto como la clase obrera, no tienen otra solución para salir de su miseria presente que luchar por obtener una reforma radical de la propia estructura económica, por encima de la acción diaria en defensa de sus intereses.

Hasta el momento presente, en el terreno económico al menos, no hemos perseguido más que lo que podríamos denominar reformas de reparto. O, expuesto en otra forma, hemos batallado por asegurar a las clases trabajadoras una parte lo mayor posible de la riqueza nacional, sin modificar la estructura del régimen económico que la produce. Esta acción ha sido coronada por el éxito en tanto hemos tenido un capitalismo progresivo y ascendente que producía cada vez mayor cantidad de riquezas.

Pero el capitalismo ha entrado en un estado de regresión y de decadencia. Sufre una crisis de régimen a la que no puede hacer frente más que restringiendo su capacidad de producción para adaptarla a una capacidad de consumo cada vez más reducida.

Cuando el pastel a partir era grande posibilitaba a todo el mundo partirse trozos de importancia; cuando el pastel es pequeño es manifiestamente imposible hacer eso. No hay otro remedio, para conseguirlo, que hacer uno nuevo.

Esto quiere decir que en las circunstancias actuales nuestra lucha por las reformas de reparto está condenada al

COCINA A GAS JUNKERS

CALENTADORES DE AGUA A GAS JUNKERS

Los mejores y más económicos quemadores de gas

MARCAS REGISTRADAS

Cuidado con las imitaciones y falsificaciones

Junkers & C.^o
Dessau (Alemania)
CALENTADORES a GAS



GRAN PREMIO
Exposición Internacional
Barcelona

1929

Junkers & Ruh A. G.
Karlsruhe i. B. (Alemania)
COCINAS a GAS

