

Ni Iglesias fué un pistolero, ni Asturias está destruída por sus enseñanzas

«La propaganda de relumbrón, la propaganda sentimental, la que se encamina no más que a recoger el aplauso de las multitudes, ¿es la más conveniente a las ideas? De ningún modo. La mejor propaganda es la que hace conocer los principios y las doctrinas, la que fundamenta bien toda reclamación y toda protesta y la que, cuando tiene por fin la crítica de lo caduco, lo dañoso o lo erróneo, calca ésta en la razón y en los hechos, y no en frases gruesas ni en desplantes.» — PABLO IGLESIAS.

No invoquemos al maestro para evitar que nuestra conciencia se exculpe de los males propios. Es muy propio de almas débiles buscar antecedentes en otros para sus errores. Por eso en la conciencia de muchos no puede reposar su vida externa y le buscan, en vano, un antecedente. Ese no puede ser Iglesias ni el Socialismo.

Pablo Iglesias fué un hombre perennemente constructivo. Jamás se podrá ver en toda su labor una parte demoleadora. Desde el pequeño núcleo organizado en un pueblo para dar comienzo a una Sociedad profesional, hasta la constitución del Partido Socialista y de la Unión General de Trabajadores, todo es normativo en Iglesias. Con desplantes y frases hechas no se lega a la posteridad una obra como la de Iglesias.

No hace muchos días se celebró en Alcoy un mitin. Habló en él, entre otros, el Sr. Botella Asensi. Uno de los oradores, el Sr. Estellés, el que abrió las puertas de la cárcel a D. Juan March, dijo: «No queremos sabios. No queremos a nadie que sepa la regla de tres.» Tiene razón el orador. Si los radicales socialistas saben la regla de tres, ¿por qué regla de tres los ha de mandar Estellés?

Nunca Iglesias dijo esto al obrero.



PABLO IGLESIAS EN 1886

Siempre nos dijo que a mayor cultura, mayor era la posibilidad de hacer la revolución. Sigámosle.

* *

Y nunca mejor lo haremos que haciendo un estudio especial de las necesidades que tiene el proletariado en todo el país, y en la localidad en que se vive, relacionada con la en que vive otro. De este modo se puede ir camino del fin con entusiasmo y ascenso diario.

Los Ayuntamientos de la provincia de Alicante tenemos sin resolver un problema que sólo pueden resolver los socialistas. Este problema tiene por base cultura y dinero. Como los socialistas no somos poseedores de riqueza, y se nos aconseja que no lleguemos a la regla de tres, parece que no podremos afrontar la obra. Este problema sólo pueden resolverlo los socialistas apoderándose de los Ayuntamientos.

Fieles a las doctrinas del maestro,

aquí la regla de tres no es cultura. Es común a todos los adultos, y lo que es común no es cultura, específica y administrativa, creadora de ídolos.

Lo cierto es que un problema de cultura y de riqueza resuelto por incultos y pobres es algo imposible. Si aceptamos que cultura es una superior capacidad de la común y riqueza la posesión de trabajo no pagado, nosotros estamos exentos de esos dos elementos. Pero si decimos que es culto todo humano que conoce su profesión u oficio, y que es rico el que sabe producir bienes aceptables y necesarios para la vida, estamos convencidos de que somos cultos y ricos. Importa que sepamos la regla de tres, y lo interesante es que sepamos razonar si otro la sabe. Sabiendo esto se sabe todo. Si precisamos un técnico, lo adquirimos. La técnica, como el trabajo, hoy es mercancía. Hasta abrir las puertas de la cárcel a March es mercancía.

No olvidemos que nuestros vecinos están sin agua en las poblaciones y en los campos. Abastecimiento de aguas potables y aumento de la zona de riegos es para los alicantinos el gran problema. El problema que sólo resuelven los socialistas. Con ello se aminora el paro y se aumenta la riqueza común. Si no acometemos este problema, la burguesía lo tendrá de bandera para no resolverlo.

Una acción conjunta de todos los Ayuntamientos resuelve el problema. Nadie puede hacerlo más que nosotros, después de apoderarnos de los Ayuntamientos para administrarlos. Agua y sol es igual a vegetación. Aguas es el problema; resolvámoslo. ¿Cómo? Ya lo diremos.

MANUEL GONZALEZ RAMOS
Diputado por Alicante.

Abril de 1935.

Nuevo Parque Sur de Vías y Obras

EN el año 1930, y formando parte del proyecto de reorganización completa del servicio de Limpiezas del Ayuntamiento de Madrid, tuve el honor de proponer a la superioridad un plan de parques y cantones de personal y material que fuera el adecuado para la buena organización de los elementos mecánicos y personales que el servicio de Limpiezas ha de manejar.

Las vicisitudes municipales hicieron que solamente uno de los parques propuestos y proyectados llegara a verse subastado. Este parque fué el denominado Sur, sito en el paseo de La Chopera y destinado a servir las necesidades de la zona sur de la ciudad.

Este parque, ya terminado y construído bajo mi dirección por contrata, tiene algunas particularidades que

pueden ser útiles conocer, empezando por romper con la tradicional costumbre de utilizar sólo la planta; y, al efecto, se ha aprovechado la irregularidad del terreno para disponer una rampa con pendiente de 13 por 100, inferior a la de los modernos garajes de pisos, que llega al 16 por 100, para facilitar el acceso de los camiones, barrederas y regadoras que se alojan en la planta alta.

Para facilitar la adherencia de los vehículos se ha hecho un firme especial, con un blindaje en espina de pescado, que ha dado muy buenos resultados.

Las partes a distinguir dentro del edificio proyectado, en esencia, son dos: garaje y oficinas o dependencias del parque.

El garaje propiamente dicho es una

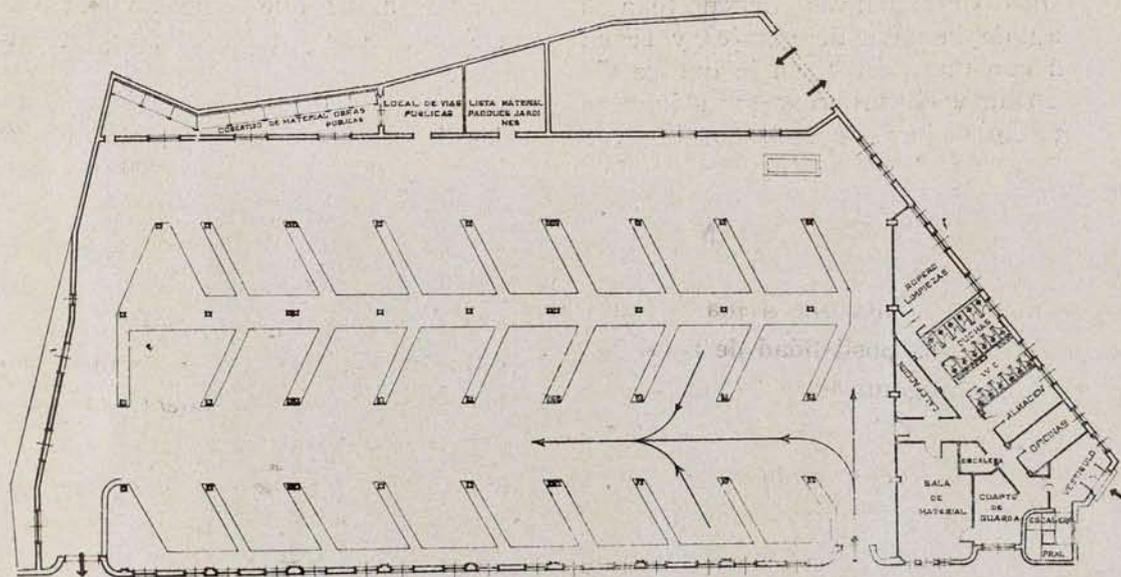
gran nave corrida, sin muros de ninguna clase, de 78 metros de largo, paralelamente a la fachada del paseo de La Chopera, por 40 metros de ancho, dividida en cinco espacios por los pies derechos de hormigón armado que sirven de sostén al entramado del piso superior.

Las naves segunda y quinta, a partir de la fachada principal (la del paseo de La Chopera), se destinan a la circulación de los vehículos, y las tres restantes, al aparcamiento.

La separación de pies derechos, tanto en sentido normal como el paralelo a la fachada, es de 8 metros entre ejes, de modo que el pasillo de circulación tiene 7,60 metros, espacio suficiente para las maniobras de entrada y salida en los sitios de estacionamiento, y que permite, además, el cruce de tres vehículos, ya que la anchura de los camiones es, como máximo, de 2,20 metros. No obstante, y para facilitar más aún las maniobras indicadas, se dió a las naves de garaje una oblicuidad que favorece dichas maniobras.

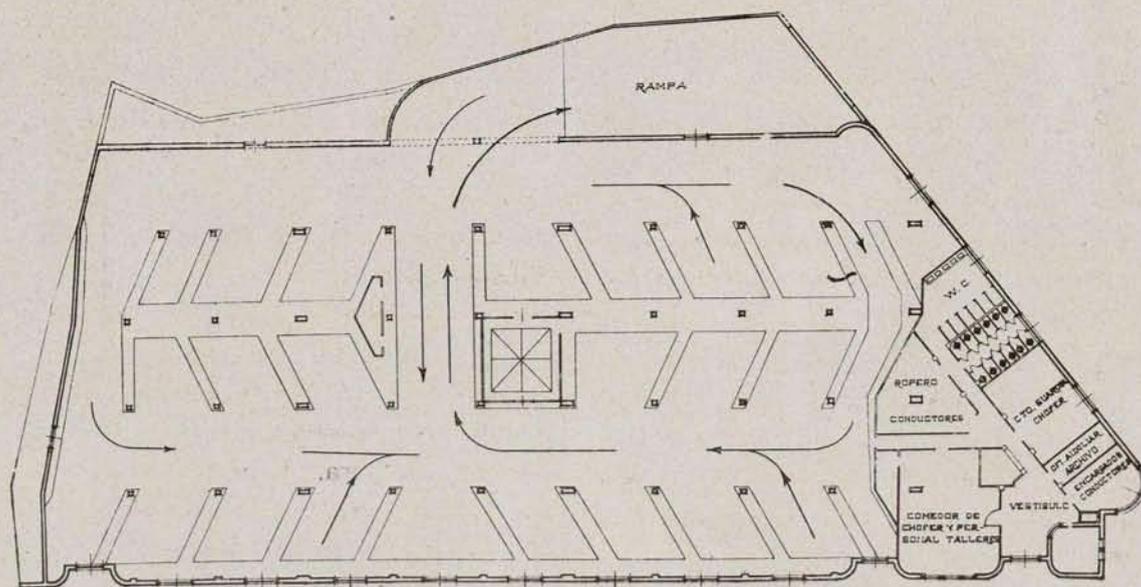
Cada espacio entre pies derechos se destina a dos camiones; pero en caso necesario podrán ser alojados tres, pues su anchura lo permite.

A fin de facilitar el paso del personal encargado de la limpieza y conservación de los camiones y evitar en lo posible los accidentes, se disponen unas aceras de un metro de anchura, arrancando de cada pie derecho, y otras aceras de 1,50, adosada a la fachada principal la una, y de 1,50 metros a cada lado de los pies derechos que separan las



Arriba: Plano de la planta
baja.

Abajo: Plano de la planta
alta.



naves centrales, la otra, que evitarán, además, que los vehículos lleguen a tropezar con la pared o con los pies derechos. La fotografía muestra el interior de la planta baja, donde pueden apreciarse estos detalles.

Los accesos a la cochera inferior tienen efecto: por una puerta de 3 metros de anchura, emplazada al lado del cuerpo angular destinado a dependencias del parque, que se destinará a entradas de vehículos, y otra puerta adyacente a la pared medianera en el extremo opuesto, que se destina a salida de los vehículos, para regularizar así las maniobras dentro del local.

El número total que puede alojarse en la nave inferior será, en condiciones normales, de 40, y podrá llegar, en caso necesario, a 60.

En el pasillo de salida, que tiene anchura más que suficiente para permitir el cruce de dos vehículos, para no obstaculizar en ningún momento la salida, se disponen dos instalaciones completas de aprovisionamiento de gasolina, aire y agua, que se montarán con los elementos modernos corrientes en este género de instalaciones recientemente montadas.

Los salientes irregulares que quedan entre la fachada opuesta a la principal y el límite del terreno municipal se aprovechan para emplazar unas dependencias auxiliares.

Unión Eléctrica Madrileña

Por acuerdo del Consejo de administración de esta Compañía se convoca a junta general ordinaria de señores accionistas para el día 27 de abril, a las doce de la mañana, en el domicilio social, avenida del Conde de Peñalver, 23, bajo el orden del día siguiente:

- 1.º Memoria, balance y cuenta de ganancias y pérdidas correspondientes al ejercicio de 1934, y su aprobación, si procede.
- 2.º Distribución de beneficios.
- 3.º Renovación del Consejo.

Se recuerda a los señores accionistas lo prescrito en los artículos 17 y 43 de los estatutos.

Madrid, 8 de abril de 1935.—El secretario del Consejo de administración, **José María de Urquijo.**

OOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOO

Estas dependencias tienen toda la altura de la nave de garajes y se cubren con una azotea, en la que se disponen unos lucernarios para iluminación de dichas dependencias, puesto

que no pueden tener iluminación por el muro medianero. El taller de pequeñas reparaciones y el almacén de piezas de repuesto van debajo de la rampa de acceso.

La planta superior tiene el acceso por la parte central de la fachada opuesta a la principal, mediante dos grandes vanos que se cierran con puertas metálicas especiales. Estas puertas son de chapa ondulada, con eje de giro horizontal y un dispositivo para quedar colgadas superiormente al abrirse, en forma a no obstaculizar el paso de vehículos en toda la anchura. El de la derecha (mirando desde el interior) será de salida, y el de la izquierda, de entrada. El detalle puede verse en una de las fotos que ilustran este artículo.

La disposición de las naves de circulación y estacionamiento es la misma que en la planta inferior; pero con la variante de que la comunicación entre uno y otro pasillo tiene efecto por uno central en la forma detallada en la planta adyacente al lucernario central.

Aunque la planta baja dispone de huecos grandes que aseguran una buena iluminación y aireación, se ha dispuesto un lucernario central cubierto con cristal y dotado de persianas laterales de ventilación, con objeto de ase-



El Parque, visto desde las puertas del Matadero municipal.

gurar perfectamente la visibilidad en la citada planta para disminuir al mínimo el número de accidentes y favorecer la eliminación de los gases de escape de los motores, que se producirán en gran cantidad, especialmente en el momento de arranque.

Las aceras son exactamente iguales a las de la planta inferior, por las razones expuestas, y en la fotografía puede apreciarse el hermoso aspecto de la nave superior, cuya luminosidad es notable.

En el pasillo de comunicación de las dos naves de circulación, y en sitio estratégico con relación a la salida de vehículos, se disponen aparatos de aprovisionamiento de gasolina y de toma de agua y de inyecciones de aire, a fin de que, antes de salir a su trabajo diario, los vehículos puedan abastecerse de todo lo que precisen rápida y cómodamente.

En las plantas se puede apreciar perfectamente cómo han de realizarse todas las maniobras de entrada y salida de vehículos en forma a imprimir la mayor rapidez y evitar obstrucciones en caso de averías aisladas, pues no ha de olvidarse que se trata de un servicio *sui generis* en el que la salida de vehículos ha de efectuarse casi a la vez a unas horas determinadas, y las entradas son también casi simultáneas,

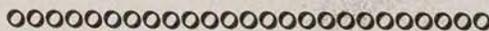
D. Roberto Castrovido ha escrito lo que sigue:

Suponer ligero a *El Debate* es tonto, y creer a Gil Robles capaz de emanciparse del Sr. Herrera, del padre Alarcón y de la Compañía de Jesús es más tonto todavía. Ha fingido muy bien indignación y ha dicho a voces que el artículo de *El Debate* no expresaba su pensamiento ni el de la Ceda. Bueno. ¡Como no haya engañado al Sr. Martínez de Velasco!...

El Sr. Gil Robles no ha pretendido engañar a nadie. Ni lo conseguiría.

Lo que tienen que hacer las izquierdas es no fiarse de las apariencias divisionistas de las derechas, más unidas siempre, con República y sin ella, que los partidos democráticos.

Por no haber tomado a su tiempo en serio la fuerza política de Gil Robles ha sufrido España, y está padeciendo aún, graves consecuencias.



y, por tanto, importa mucho la rapidez en las maniobras.

El ángulo del edificio se proyectó con vista a dedicarle a parque completo de Limpiezas cuando el personal

y material de tracción mecánica dependían de este servicio; pero, habiendo variado desde entonces la organización de los servicios técnicos, el destino será para Parque general de Vías y Obras, y su probable utilización es la que va indicada en las plantas. Posteriormente el Ayuntamiento ha decidido destinarlo a parque de material bajo la dependencia del servicio de Talleres.

El aspecto sanitario se ha cuidado extraordinariamente, disponiéndose en ambas plantas modernas instalaciones de *waters* y lavabos y salas de duchas, que, unidas a la colocación de armarios metálicos especiales, en los que el personal deja su uniforme de trabajo, permitirán conseguir una renovación del clásico tipo de barrendero o de mecánico, ya que se hará obligatorio dejar allí los uniformes para evitar el contagio a las familias, desinfectándolos periódicamente, y se reglamentará el uso de las duchas con el propósito de llegar a su obligatoriedad.

Igualmente, en la nave de vehículos van dispuestas dos arterias de recogida de aguas, dotadas incluso de su correspondiente aparato de descarga automática tipo Ebro en sus cabezas, para mantenerlas siempre en perfecto estado de limpieza.

El estilo general del edificio, como puede verse en las fotografías, corres-



Amplia vista del interior de la planta baja.



La amplia y clara nave de la planta alta.

ponde a las normas modernas ingenieriles para esta clase de construcciones, haciendo predominar preferentemente la sencillez en sus líneas ornamentales y reduciendo el motivo arquitectónico a una torrecita levantada en el ángulo mismo del edificio que rompa la monotonía de líneas que en caso contrario resultaría.

Esta torre, además, se ha aprovechado para colocar en su parte superior un depósito de hormigón armado de 25 metros cúbicos de capacidad, que no se acusa al exterior, destinado a almacenar el agua para hacer frente a los momentos de lavado de coches, en los cuales el consumo de líquido es enorme, y produciría, de estar empalmada directamente a la red general de la población la del edificio, una gran pérdida de carga que bajaría sensiblemente el nivel piezométrico de toda la zona próxima, por estar en el final de la red. Este depósito se enlaza con una tubería de servicio intermitente al Matadero.

La estructura general del edificio es de hormigón armado con pies derechos de dicho material, cimentados sobre el terreno de acarreo del valle diluvial del Manzanares mediante losas armadas que disminuyan la carga sobre el terreno a menos de 0,50 kilogramos centímetro cuadrado, y retranqueados

ligeramente de las fachadas para que no se acusen al exterior, por haberse adoptado el estilo liso y sencillo que puede apreciarse en las fotografías.

Estos pies derechos sirven de apoyo a cuatro filas de vigas carreras de 0,40 por 0,80 que corren paralelamente a las fachadas, sobre las cuales, a su vez, insisten viguetas de 8 metros de luz teórica y 0,30 por 0,60 de escuadra, separadas a 2 metros entre ejes, en las que se extiende el forjado general de 20 centímetros de espesor.

Los pies derechos se prolongan superiormente hasta servir de apoyo a las cubiertas que, metálicas y en diente de sierra para disponer del correspondiente lucernario, se proyectan. A hora bien: siendo la separación de pies derechos de 8 metros, y no conviniendo tan gran luz para las correas, se dispone otra cubierta intermedia, con lo que la distancia entre ellas es de 4 metros.

Estas cubiertas intermedias apoyan sobre unas vigas de hormigón armado que a la vez sirven de enlace a las cabezas superiores de los pies derechos, favoreciendo así la trabazón del conjunto.

A fin de prever las dilataciones que en bruscos cambios de temperatura pudieran producir en la estructura, y de acuerdo con las normas técnicas y prácticas usuales, se disponen tres juntas

de dilatación normales a la fachada principal, juntas que en realidad son verdaderos cortes del edificio, por cuanto se disponen por duplicado los pies derechos y las viguetas que sobre ellos insisten. Estas juntas se acusan en las fachadas disimulándose mediante unas chapas corridas.

Se han colocado asimismo bocas de riego para los lavados y baldeos intensos, así como está instalada una red de alumbrado que permita alcanzar una intensidad luminosa suficiente.

Y, por último, se cuenta con una calefacción del edificio de oficinas e instalaciones sanitarias que le dará el *comfort* que hoy día ha de buscarse en las dependencias para uso del personal obrero.

El presupuesto de ejecución material ha sido de 1.313.364 pesetas, y en su construcción se ha invertido año y medio; estando ya en perfecto funcionamiento y constituyendo una de las dependencias municipales más visitadas por técnicos españoles y extranjeros.

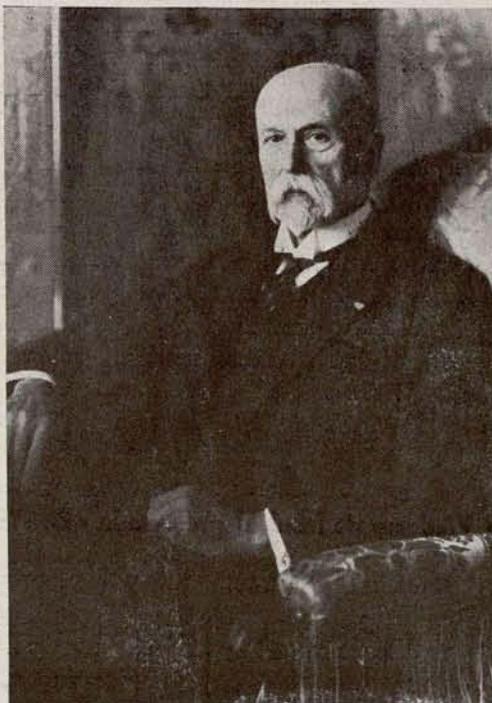
De continuarse el plan de parques propuesto inspirado en estas normas, Madrid sería una de las capitales más cuidadas en este aspecto.

José PAZ MAROTO
Ingeniero de Caminos
y abogado.

Un hombre de Estado, filósofo

UN hecho universalmente conocido, y muy frecuentemente destacado, es que Masaryk, aun cuando filósofo y profesor de Filosofía, no ha sido nunca un dogmático. No ha creado nunca sistemas filosóficos para exponerlos en voluminosas obras destinadas a convertirse en manuales de enseñanza. La Filosofía ha sido siempre para él una cosa viva y práctica.

Masaryk ha sido un filósofo cuya inspiración más profunda ha consistido en la comprensión del mundo, habiéndole servido esta comprensión como base de acción. No se ha entregado a estudios filosóficos únicamente por el interés hacia la realidad y la ciencia, sino, ante todo, para inmunizarse contra los errores en su acción pública, social y política. La Ciencia y la Filosofía no han constituido para él un fin en sí mismo, como no lo ha representado el Arte... Cada artículo, cada estudio, cada obra de Masaryk han sido basados, sin duda, sobre profundos principios filosóficos; pero siempre han tendido a la aplicación práctica de esta filosofía en la vida de todos los días.



MASARYK

Presidente de la República de Checoslovaquia.

Es en esto en lo que residen su gran fuerza y la originalidad de su personalidad. En la Filosofía pura, esta tendencia le ha hecho evidentemente imposible la creación de grandes sistemas teóricos; pero en la política, en la vida pública y en la propia vida ha sido una ventaja inapreciable, una potencia enorme, ofreciendo sus posibilidades de calma y de seguridad. Puesto que se habla hoy tan frecuentemente del principio del jefe, digamos que las cualidades de Masaryk hacen de él un verdadero jefe, un guía y el depositario de la herencia social y política de una nación entera. Este es uno de los aspectos más importantes entre los que han contribuido a la grandeza de Masaryk en la vida de nuestra nación. Pienso que es precisamente en esto en lo que reside el verdadero criterio de la grandeza de un hombre político y de un hombre de Estado.

El mundo internacional entero, amigos y adversarios, ignora frecuente-

mente en su detalle las doctrinas y la actividad del presidente Masaryk; pero le concede espontáneamente un puesto de primer orden entre los pensadores de nuestra época, lo que no es sino hacerle justicia.

Fué una suerte extraordinaria que en el momento en que se decidían los destinos de nuestro pueblo, en este momento histórico, el más bello de nuestro pasado, este hombre político, filósofo y sociólogo se encontrase a la cabeza del mismo.

Masaryk ha dicho a Emil Ludwig, en el curso de las conversaciones que forman un libro: «Mi elemento es la política.» Siempre ha sido así y continúa siendo verdad. Puedo afirmar que en el momento en que en nuestra vida pública y política, en la dirección de nuestro Estado, comenzaran a separarse de los métodos de trabajo y de las ideas del presidente Masaryk, este momento sería, igualmente, el comienzo de nuestro declive.

Pensemos y cuidemos de que tal instante no sobrevenga nunca.

EDUARDO BENES

Ministro de Negocios extranjeros de Checoslovaquia.

oooooooooooooooooooooooooooooooo

Si al fin paga el Metro al Municipio de Madrid será gracias a la tenacidad de los concejales socialistas y del anterior Concejo de izquierda.

Como será un éxito nuestro si el Banco de España abona al Ayuntamiento los tres millones del producto neto.

No se pavonee nadie, por delicadeza, con lo que no se deba a su esfuerzo.

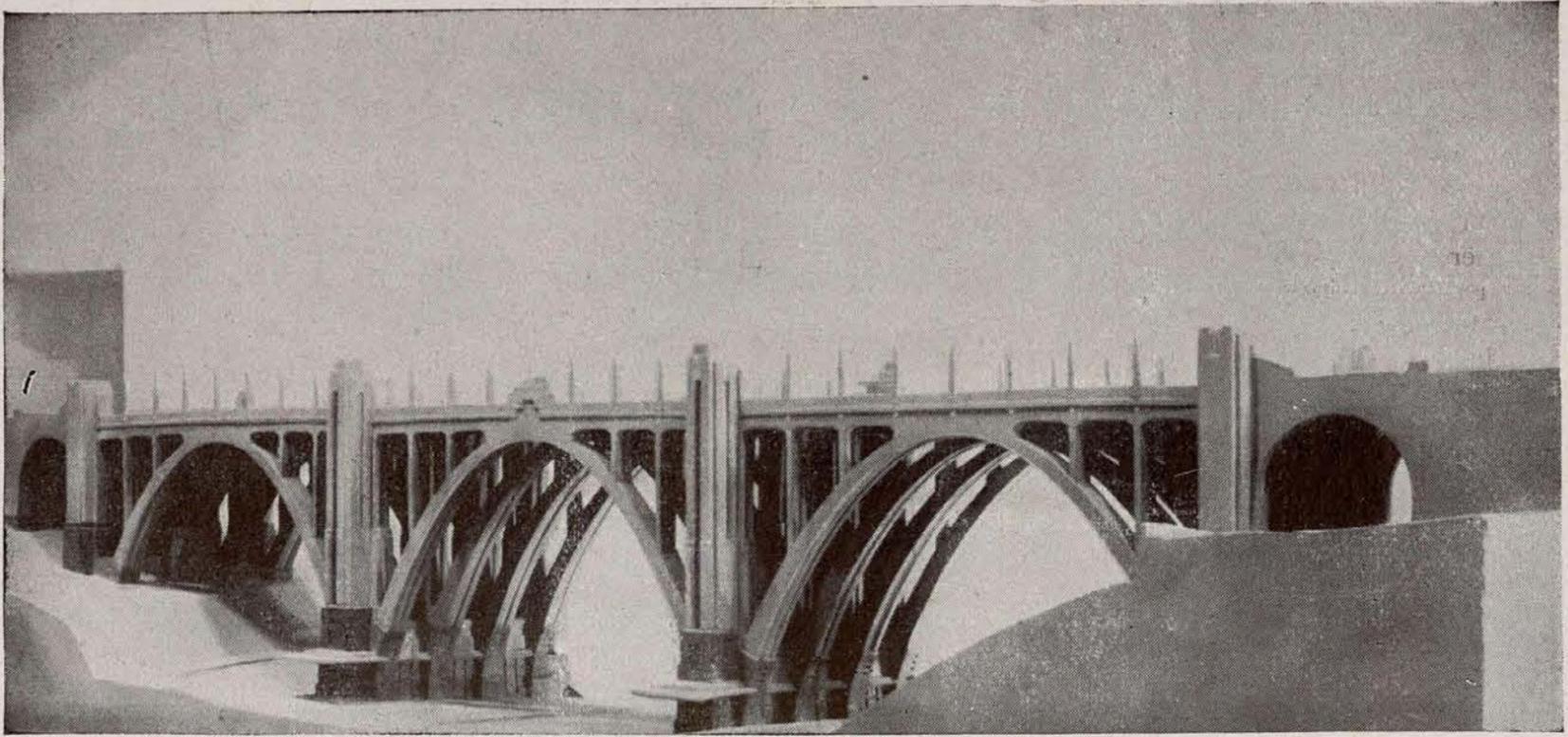
Hay que vivir, en política más que en nada, de las obras propias, no de las del adversario, y mucho menos si se le tiene amordazado y desplazado ilegalmente de su verdadero sitio.

oooooooooooooooooooooooooooooooo

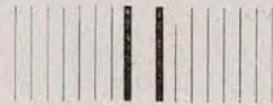
Los comunistas se han pasado varios años llenando de injurias a la Oficina Internacional del Trabajo y a la Sociedad de Naciones, para terminar por instalarse en Ginebra, de acuerdo con el resto de los Gobiernos burgueses.

Los Soviets, ahora, hacen política diplomática de acuerdo con Inglaterra y con Francia, como la hacía Rusia en la época zarista.

¡Y para llegar a esa conclusión han muerto tantos comunistas en el mundo, perseguidos por la fuerza pública y por el capitalismo!

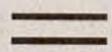


Alzado del nuevo Viaducto de Madrid proyectado sobre la calle de Segovia.



Eguinoa Hermanos

Construcciones de toda clase de obras



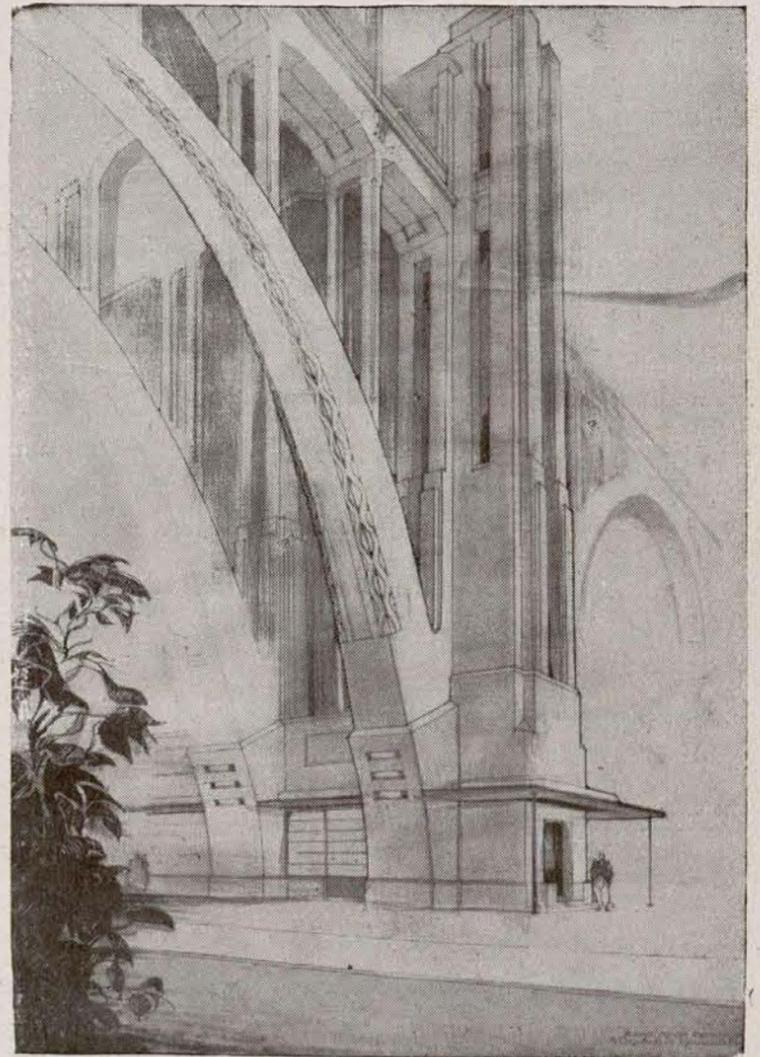
Especialidad

en

hormigón armado

PAMPLONA:
Leire, número 2
Tel. 2873

MADRID:
Sagasta, 1 y 3
Tel. 45107



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

Comentarios de la quincena bursátil

LA Bolsa madrileña — e igualmente las de Barcelona y Bilbao — ha dado un tono no tan sólo de firmeza absoluta, sino de ventaja, en cuanto se refiere a los fondos del Estado, que siguen bien dispuestos y con tendencia a mejorar sus cotizaciones. El dinero para las transacciones, con alternativas en cuanto a importancia global, sigue apareciendo en el mercado y, evidentemente, si continúa la tendencia del «dinero barato», aún acudirá en mucha mayor proporción.

Los valores municipales mantienen su firmeza y continúan acreditando una gestión, que no es la actual, precisamente. Las Mejoras urbanas de 1923 son las que quedan algo resentidas en relación con las cotizaciones precedentes.

Las cédulas, tanto las locales como las hipotecarias, siguen justificando la preferencia que el dinero tiene por esos valores, de buena y segura inversión. Los valores de crédito sostienen sus cotizaciones, ya que ningún suceso extraordinario e imprevisto se ha producido para hacer variar los actuales tipos.

En valores industriales hay escasa variación en gran parte de ellos; pero se

observa una tendencia alcista en Guindos, sin duda para no desmerecer de los principales valores «minerales», que vuelven a recobrar brío y pujanza, ya casi olvidado en ellos. Especialmente Rif y Explosivos. Las minas del Rif ganan terreno por muchas circunstancias, todas favorables; pero de entre ellas destacan el acuerdo mundial de elevación del precio del mineral y el «espectro» de la guerra, que obliga a los países que no lo poseen a proveerse de hierro y otros minerales, y, también, la ventaja de vender en monedas que siempre tienen la seguridad de no sufrir quebranto por depreciación de cambios ni de garantías. En Explosivos, por fin, parece que se entra en el concierto mundial, si bien el porcentaje que se ha reservado a la Unión Española de Explosivos nos parece inferior al que habrían podido lograr si la política que ahora se ha llevado *a fortiori* se hubiera desarrollado en momentos en que nuestra potasa podía mandar en el mercado; pero alegrémonos de que una Empresa española pueda influir notablemente en los mercados mundiales. Lo cierto es que los «Explosivos» vuel-

ven a ser el valor emocional en las Bolsas españolas.

También los valores eléctricos y de tracción ganan terreno. Son valores de primer orden que mueven la atención del dinero. Sin embargo, no comprendemos tanto optimismo en Nortes y Alicante. Si las circunstancias son difíciles para las Compañías, y así lo han dicho al Gobierno, lo mismo serán de difíciles dentro de un año y de dos, pues no puede comprenderse que en menos tiempo pueda sufrir tan honda transformación ese negocio que les permita merecer una confianza que hasta ahora se les niega, o, por lo menos, se les discute. Y si su actual situación es delicada en extremo, no puede vislumbrarse un mayor dividendo, porque, si lo hubiera, sería falsear la verdad, pues se evidenciaría que el dinero que el Estado ha de «avaluar», seguramente — las Compañías consiguen cuanto quieren —, se destinaba alegremente a fines muy distintos de los que serán motivo de la concesión solicitada. Y sería una burla volver a los tiempos en que se pagaban dividendos por cuenta y a cargo del Estado.

VICENTE DE ORCHE

COTIZACIONES DE LA BOLSA DE MADRID

CLASE DE VALORES	Cotizaciones en		CLASE DE VALORES	Cotizaciones en	
	5 abril 1935	20 abril 1935		5 abril 1935	20 abril 1935
Fondos públicos.			Valores de crédito.		
Interior 4 por 100, serie A.....	73,75	75,50	Banco de España.....	573	573
Exterior 4 por 100, serie A.....	89,50	91	— Hipotecario.....	264	260
Amortizable 4 por 100 antiguo, serie A.....	83,45	84,50	— Hispano-Americano.....	159	160
— 5 por 100, 1920, serie A.....	97	97	— Español de Crédito.....	190	190
— 5 por 100, 1917, — A.....	94,40	95,15	— Central.....	75	75
— 5 por 100, 1926, — A.....	101,90	102,20	Valores industriales.		
— 5 por 100, 1927, libre, serie A.....	101,95	102,50	Tabacos.....	226,50	225,50
— 5 por 100, 1927, con impuesto, serie A.....	94	95,05	Petróleos.....	131	135,75
— 4 1/2 por 100, 1928, libre, serie A.....	97,90	98,60	Unión y Fénix.....	498	498
— 4 por 100, 1928, libre, serie A.....	94	95,10	Felgueras.....	40	»
— 3 por 100, 1928, — A.....	78,50	78,65	Alcoholeras.....	100	»
— 5 por 100, 1929, — A.....	101,70	102,40	Altos Hornos.....	75	75
Deuda Ferroviaria 5 por 100.....	101,25	101,30	Azucareras.....	38	38
— 4 1/2 por 100.....	97	97	Explosivos.....	536	636
Valores municipales.			Guindos.....	212	217
Empréstito 1868 (Erlanger).....	116	115	Petrolillos.....	25,75	26
Expropiaciones Interior.....	99	99	Rif, portador.....	286	322
Villa de Madrid, 1914.....	81,25	81,60	Eléctricas y tracción.		
— 1918.....	79,50	80,50	Mengemor.....	139,50	141,50
Empréstito de 1923.....	87,50	84,75	Chade.....	430	430
Villa de Madrid, 1931.....	91	91	Cooperativa Electra.....	142	142
Cédulas.			Unión Eléctrica Madrileña.....	105	105
Banco de Crédito Local, 5 1/2 por 100.....	90,50	91,75	Hidroeléctrica Española.....	165	167,50
Idem id., 6 por 100.....	95,50	96,75	Telefónica Nacional, preferentes.....	111,25	111
Idem id., emisión 1932, 5 1/2 por 100, amort. lotes.....	108,25	108,35	— ordinarias.....	106,50	111,90
Banco Hipotecario de España, 4 por 100.....	91,25	92,50	Ferrocarriles M. Z. A.....	193	201
— — — 5 por 100.....	97,90	98,65	— Norte.....	262	268
— — — 5 1/2 por 100.....	102	102,65	Metropolitano.....	122	121,75
— — — 6 por 100.....	107	108,35	Tranvías.....	103,75	103,75

El túnel bajo el Estrecho de Gibraltar

LA idea de construir un túnel bajo el Estrecho de Gibraltar es ya antigua. El conde Laurent de Velledueil publicó un periódico en Madrid, titulado *El Túnel Intercontinental de Gibraltar*, en 1869, y presentó un proyecto al ministro de Fomento, siendo informado por el Consejo de Obras públicas, proyecto que no prosperó por los frecuentes cambios de Gobierno. Posteriormente, y en distintas fechas, pero sin haber tomado estado oficial, los generales Comerma, Rubio, Alvarez de Sotomayor; los ingenieros García Faria, Mendoza, Gallego, en España, y fuera de ella, los ingenieros Breschler, Berliez, Ibáñez de Ibero, Strauss y muchos más, han dedicado meritorios estudios a este tema.

La absoluta falta de estudios geológicos serios y exactos, debida a que no fué ocupada la orilla africana hasta estos últimos años, y hasta que los ingenieros Miláns del Bosch y Dupuy de Lôme, con peligro de su vida y en plena campaña, no hubieran hecho un estudio geológico de esta orilla, no existía carta alguna comprobada, así como la inexactitud de las cartas hidrográficas del Estrecho y el desconocimiento de la configuración del subsuelo submarino, han impedido que todos estos proyectos hayan podido llegar a completarse lo bastante para poder resolver sobre la posibilidad de su construcción. Acaso faltara a dichos proyectistas que la firmeza de su fe, apoyada por una tenaz y fuerte voluntad, igualara los altos merecimientos científicos que justamente ostentaban.

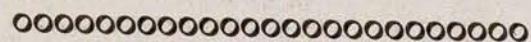
Razones de oportunidad, y acaso la misma naturaleza del problema, han consentido que el proyecto de un artillero sirva de base para que, gracias al concurso de todos, se lleve camino de realización obra tan importante.

Es, sin embargo, muy lógico que precisamente sea un artillero quien haya intentado resolver el problema, que no es otro que construir un tubo submarino sometido a las fuertes presiones que representa la carga de agua, y que influyen, con más o menos intensidad, sobre el medio que ha de atravesar. En cierto modo, es un túnel un cañón al revés, permitase la vulgaridad de la frase, puesto que ha de resistir presiones de fuera adentro, mientras que un ca-

ñón las sufre de dentro afuera. Al proyectar un cañón de costa o de marina, la técnica artillera vence tales obstáculos, alcanza tales resistencias, doma, combina, gradúa y hace progresivas las presiones de tal forma, que el artillero se familiariza con ellas, no las teme, confía en dirigirlas y no se asusta, no rechaza *a priori*, no teme las que resultan del peso de una columna de agua, que, si bien es enorme, casi abrumador, comparado con las cargas que normalmente manejan los ingenieros de caminos, y aun los de minas, resulta infinitamente pequeño si se recuerdan los esfuerzos a que está sometida el ánima de un cañón de 38, y aun de cualquier otra pieza moderna. Por esta causa, no sólo no es de extrañar, sino que es explicable y, más aún, lógico que haya cabido a un artillero la fortuna de ser el promotor del estudio práctico de la construcción del túnel submarino de Gibraltar, puesto que estaba seguro, científicamente, de vencer las presiones, aunque no de que fuera en condiciones económicas (1).

Si se añade a este factor psicológico que desde 1925 solicitó y obtuvo el autor

(1) Los eminentes ingenieros Ludwig, Strauss, Schiller, y las revistas de ingeniería técnicas inglesas y francesas más acreditadas, no han puesto en duda una sola vez la posibilidad de hacer resistir a la bóveda las presiones que ha de sufrir.



La Oficina Internacional del Trabajo calcula que de 25 millones, aproximadamente, de parados que hay en el mundo, seis o siete corresponden a jóvenes menores de veinticinco años, estando distribuidos en la proporción siguiente en relación al número total de parados:

	Por 100
Alemania	18,8
Dinamarca	28,1
Estados Unidos.....	27,6
Finlandia	33,3
Inglaterra	30,2
Hungría	42
Italia	41,5
Noruega	27
Holanda	27,8
Suecia	33,7
Suiza	15
Checoslovaquia	22,8

El problema, como se ve, no puede adquirir caracteres más trágicos.

del proyecto, de todos los centros técnicos de España, comunicación de cuantos datos en ellos existían que pudieran fundamentar sus estudios, y que esta ayuda se ha continuado hasta hoy, quedará explicada la determinación del Gobierno de la República de tomar como base de estudio el anteproyecto presentado y de llevar a la práctica las experiencias solicitadas para complementarlo.

Es seguramente interesante exponer el camino recorrido por la idea, que comprueba la rapidez de su avance y su fuerza expansiva, así como su estado actual. Sin la decidida y valiosa ayuda de la técnica española no hubiera sido posible, ni remotamente, obtener los resultados conseguidos.

Las fechas siguientes expresan bien a las claras el avance realizado por el anteproyecto. Después de diez años de estudio, se pidió al Gobierno, en 1 de enero de 1927, su opinión sobre él y su auxilio, por conducto del ministerio de Estado, planteando así el problema de la construcción del túnel. Por disposición del 15 del mismo mes se contestó «que, por la importancia de la cuestión, lo sometía la Presidencia al estudio del Consejo de ministros». El 8 de abril del mismo año se presentó el anteproyecto al ministro de Fomento, pidiendo la concesión.

Hasta abril de 1928 estudiaron la Memoria y los planos las Direcciones de Ferrocarriles y Minas, y en Congresos científicos y Academias se inició la propaganda del proyecto, así como en diarios y revistas técnicas. El 30 de abril decidió el Consejo de ministros tomar en consideración el proyecto, creando una Comisión interministerial que había de estudiarlo, presida por el director del Instituto Geológico, D. Luis de la Peña, génesis de la actual. Esta Comisión realizó estudios geológicos en ambas orillas del Estrecho, costeando el Gobierno las experiencias y estudios. En diciembre de 1928 se fijó en Tarifa la probable entrada europea del túnel; en enero y febrero de 1929 se concedieron créditos por los presupuestos español y marroquí; las Sociedades Geográficas y las Ligas Africanistas, así como la prensa toda, piden al Gobierno estudie el proyecto; el libro *El túnel submarino del Estrecho de Gibraltar* vul-

gariza la idea dentro y fuera de España, dando estado al problema en Europa y América; en diciembre del mismo año se fijó la probable salida del túnel en África; en 1929 se inician sondeos terrestres de 500 metros de profundidad, y se destina al *Giralda* y al *Xauen*, bajo la dirección del Instituto Oceanográfico y de la Dirección general de Navegación, a rectificar las cartas submarinas. En 1930, por las estaciones torpedistas de Cartagena y Mahón y por el *Kanguro*, bajo la dirección del capitán de corbeta Sr. Sierra, se inician estudios teóricos y experimentales, por primera vez efectuados en Europa, sobre las explosiones submarinas, sometidas a fuertes presiones, y sus efectos sobre el fondo del mar a grandes profundidades. Hasta ahora sólo se habían estudiado con el objeto de volar barcos y puertos, observándose el actual desconocimiento de las leyes que rigen la expansión de los gases bajo el agua sometidos a fuertes presiones. Por otra parte, la Conferencia Internacional del Mediterráneo, celebrada en Málaga, y el Congreso de Oceanografía de Sevilla confiaron a España el estudio de todos los problemas científicos referentes al Estrecho de Gibraltar, y por lo expuesto puede afirmarse que cumple su misión.

La Sociedad de Naciones, en las Conferencias de Londres y Ginebra contra el paro, estudiando la posibilidad de promover grandes obras internacionales, tiene en cuenta el problema. El presidente francés del Consejo, M. Daladier, y revistas tan importantes como la *Revue Politique et Parlementaire*, así como toda la prensa europea, se ocupan del asunto, y políticos como Herriot y Mussolini examinan las enormes consecuencias que su construcción trae-

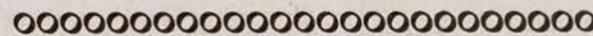
Desde que en 28 de noviembre de 1934 la iniciativa de la Unión Sindical Suiza contra la crisis reunió 335.348 firmas, y, por lo tanto, estaba asegurado que sería sometida al plebiscito del país, las organizaciones sindicales comenzaron a desplegar una gran actividad a fin de que la consulta se haga sin dilación.

Todos los esfuerzos fueron condensados en la presentación de una Memoria que concretaba el conjunto de las reivindicaciones del Comité suizo de acción contra la crisis económica, y que iba firmada por la Unión Sindical Suiza, el Movimiento Campesino y la Asociación de Uniones de Empleados.

El Gobierno suizo, cuyos métodos son diametralmente opuestos a los contenidos en la iniciativa, acaba de ejecutar una contraofensiva. El Consejo federal, es decir, el Gobierno, ha dirigido a la asamblea federal (asamblea de las dos Cámaras) un informe contra la iniciativa federal. Además de haberse pronunciado una Comisión senatorial en favor de que se rechazara.

Una resolución adoptada en la reciente reunión celebrada por el Consejo de la Unión Sindical Suiza declara:

«El movimiento sindical invita a todos los que padecen a causa de la disminución de los salarios, así como de la valorización de las deudas, a los amenazados por una nueva política deflacionista de la gran industria, a que se adhieran a la iniciativa encaminada a evitar la continuación de la política de compresión y, por consiguiente, de agravación de la crisis, y más destacadamente aún el sobrepasar la crisis por medio de una política constructiva.»



ría para Europa. En 1932 se detiene la marcha de la Comisión; pero, reanudada su actuación en 1933, a fines de este año terminan los sondeos terrestres, se realiza la interesantísima campaña geofísica y la oceanográfica, avalorada, y cuya importancia se acrecienta,

por la presencia en las experiencias de un ministro de la República.

Los fundamentos del proyecto del túnel submarino de Gibraltar son sencillos, y para dar de ello una idea, expon-dremos sus fundamentos básicos.

El trazado y el perfil longitudinal de una vía férrea tienen entre sí tan íntima relación, que no es posible desligar la concepción del primero de los datos característicos del segundo. Las pendientes máximas admitidas en éste determinan la mayor o menor libertad de que puede hacerse uso para salvar los obstáculos del terreno. El radio mínimo de las curvas, que tanto influjo tienen en el trazado horizontal, es también un dato fundamental en el estudio de una vía férrea.

En el caso que tratamos, el problema debe plantearse en los siguientes términos: La galería submarina ha de pasar por debajo del fondo del Estrecho a una profundidad determinada por la naturaleza del terreno, y que en terreno oceano debe calcularse. Para llegar al punto de cota mínima es preciso un desarrollo trazado directamente proporcional a esta cota e inversamente proporcional a la pendiente máxima admitida.

En vista de estos datos, se ha estudiado en qué condiciones podría calcular un ferrocarril que hubiera de pasar bajo el Estrecho, salvando no una cota negativa de 300 metros, como se ha comprobado, sino una todavía inferior, fijándola en 400 metros para lograr la máxima flexibilidad en la elección del trazado, pudiendo de este modo, si se simplifica el problema por no ser preciso salvar tan fuerte cota, vencer cualquier obstáculo que oponga el terreno a la construcción.

Las características principales de este ferrocarril hipotético son:

Sondeo geológico en las costas de Marruecos (Punta Ferdigua).



a) Treinta y cinco kilómetros de longitud.

b) Posibilidad de pasar bajo el mar salvando una cota negativa de 300 metros, situada en el centro del Estrecho.

c) Han de consentir las pendientes y rampas que los trenes puedan pasar el Estrecho sin transbordo, tanto los de ancho de vía española como los que utilizan la llamada vía normal.

d) Los trenes no deben, a ser posible, dividirse, y han de consentir velocidades comerciales que no sean inferiores a 32 kilómetros por hora, para llegar a un tráfico de 20 trenes en cada dirección.

En estas condiciones pueden concretarse los datos siguientes:

I. — Gálibo del material fijo.

Tratándose de un ferrocarril internacional, deberá preverse en el proyecto la posibilidad de que circule el material de todas las Empresas españolas y de que se establezca el tercer carril para circulación del material europeo.

La primera condición queda cumplida sin más que disponer un espacio libre de 2,100 metros a ambos lados del eje de cada vía; teniendo en cuenta que el establecimiento del tercer carril desvía el eje del material móvil 110 mi-

límetros hacia el lado del carril único, deberán dejarse los 2,100 metros libres a ambos lados del eje de la vía europea, lo que exige 1,330 metros a partir del borde interior de cada carril. En resumen, se dejará el ancho español de 1,670 metros entre bordes interiores de carriles, pero con el espacio libre de 1,330 metros de la vía europea, y se ha constituido el gálibo del material fijo con un rectángulo de 4,400 metros de anchura y 5,5 metros de altura sobre el carril cortado por líneas de 45°, que separan en los vértices superiores dos triángulos rectángulos de un metro de lado (1).

Para vía doble, el rectángulo tendrá anchura doble, y tanto uno como otro gálibo permiten el paso de toda clase de material móvil español o europeo,

(1) Es probable que convenga utilizar, si se ha puesto ya en práctica, el invento que consiente que, salvo las locomotoras, los coches de viajeros y los vagones de mercancías puedan adaptar sus ejes a cualquier ancho de carriles, y en este caso podría, desde luego, simplificarse la construcción de la vía. Es acaso oportuno recordar que la adopción en España de la vía de 1,670 no es debido a razones militares, y ha sido elegida libremente por los ingenieros de caminos, fundándose en razones técnicas y en la naturaleza del suelo de nuestro país.

con vías de 1,67 ó 1,45, indistintamente.

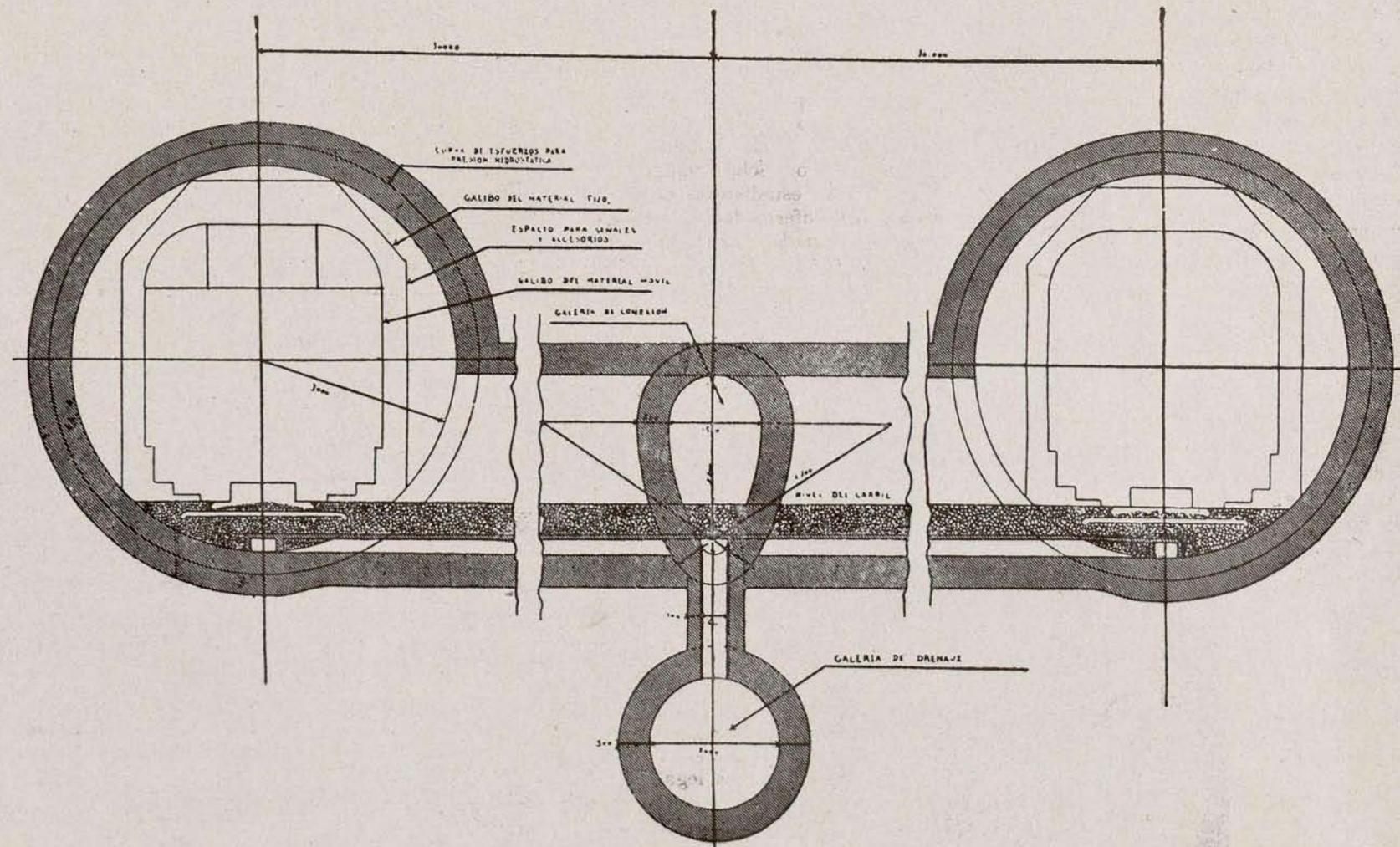
El peso del carril debe ser tal, que resista el de 20 toneladas por eje que poseen las locomotoras que proponemos.

II. — Sección del túnel.

La profundidad máxima a salvar del Estrecho llega a 300 metros, según los más recientes sondeos acústicos de precisión, y para mayor seguridad, creemos deberá adoptarse un perfil de bóveda capaz de resistir la presión de 60 kilogramos por centímetro cuadrado, y como ni técnica ni económicamente es aconsejable la adopción de una bóveda armada que resista tal carga directamente — por lo que deberá descender bajo el fondo a profundidad suficiente para que la carga no gravite directamente sobre la bóveda —, ésta se hará de sección circular, para que pueda resistir esfuerzos en todas direcciones.

El cálculo da los resultados siguientes:

Profundidades bajo tierra	Presiones en la vía única	Presiones en vía doble
30 m.	10,7 kgs. cm. ²	26,0 kgs. cm. ²
60 —	4,7 —	13,1 —
90 —	3,1 —	8,6 —
120 —	3,0 —	7,0 —



Sección transversal de las galerías.

Explosión de una carga para las experiencias en las costas españolas (Tarifa).



Teniendo en cuenta que las presiones resultan en vía doble superiores al duplo de las presiones en vía sencilla, y que la sección de diámetro doble equivale al cuádruplo de la sección de diámetro sencillo, se deduce fácilmente la conveniencia de adoptar para vía doble un doble túnel, en lugar de uno sencillo de doble diámetro.

La bóveda deberá construirse de hormigón en masa, adoptando entonces una profundidad de 60 metros y un espesor de 0,70 metros; el radio exterior de la bóveda será de 3,70 metros y el coeficiente de trabajo a la compresión resulta ser de 21 kilogramos por centímetro cuadrado, cifra adaptable con exceso de seguridad, siempre que se empleen hormigones de 150 centímetros cuadrados de coeficiente de rotura. Si se busca una cota inferior y se baja a 100 metros con este espesor, el coeficiente de seguridad será óptimo.

A medida que disminuya la carga de agua podrá disminuirse también la profundidad bajo el suelo; cuando la carga de agua no exceda de 40 metros no será necesario penetrar bajo el fondo, pues basta el espesor de la bóveda para resistir la presión hidráulica; pero al aumentar aquélla, deberá profundizarse con arreglo a la siguiente escala:

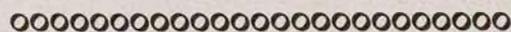
Cargas de agua: 40, 50, 75, 100, 150, 200, 300, 400, 500 y 600 metros.

Profundidad: 0, 11, 23, 29, 37, 43, 49, 54, 58 y 60 metros.

Que ha sido calculada de modo que la presión total no exceda en ningún caso de los 4 kilogramos por centímetro cuadrado.

El anterior cálculo comprueba la suficiente resistencia de la bóveda; en

cuanto a la estabilidad de ésta, como la forma circular es curva funicular de la presión hidrostática, es indudable que la circunferencia media de la sección no sale fuera del núcleo central; el empuje de las tierras puede hacer cambiar



Apenas transcurrido un año desde los sucesos de febrero, las estadísticas oficiales dicen muy claramente cuáles son los resultados que para los trabajadores de Viena han tenido el sistema del Estado federal cristiano y la política de Dollfuss, continuada por Schussnigg.

Según las estadísticas de las Cajas del seguro de enfermedad, el número de los obreros ocupados alcanzaba el promedio anual siguiente:

1932	485.000
1933	445.000
1934	439.000

En el año 1932 se pagaban por término medio, en Viena 112 millones de schillings en salarios. En 1933, solamente 95, y en 1934, después de la desaparición de los Sindicatos, quedó reducido a 89.

Los sueldos de los obreros y empleados han disminuído durante la dictadura en un 20 por 100.



La Memoria de la Banca Obrera Danesa, correspondiente al año 1934, anuncia que el ejercicio ha sido cerrado con un saldo favorable de 1.067.517 coronas. Los depósitos han aumentado. Después de satisfechos los impuestos legales, el fondo de reserva se eleva a 850.000 coronas, por lo que, unido a las demás reservas existentes, el conjunto puede cifrarse en 1.800.000 coronas.

la forma de la curva de presión, haciendo oscilar la relación entre los esfuerzos horizontales y verticales entre los valores 5 y 1/2.

En condiciones normales, los esfuerzos horizontales podrían, pues, no exceder de 1/5 de los verticales; pero la menor flexión de la bóveda elevaría su valor, por compresión de las tierras inmediatas, acercándose las curvas de presiones a la línea neutra hasta que cese la flexión iniciada; las presiones verticales podrían así llegar a ser hasta cinco veces superiores a las horizontales; pero, al hacerse iguales a éstas, la curva funicular será exactamente una circunferencia y se estará en el caso de la presión hidrostática. En los cálculos del túnel se ha construído el polígono de presiones para presiones horizontales iguales a las verticales.

Perfil longitudinal del camino. — La necesidad de profundizar a 60 ó 100 metros por bajo del fondo del Estrecho permite fijar la profundidad límite del trazado, que será de unos 400 metros bajo el nivel del mar, ya que es poco superior a 300 metros la profundidad de aquél. Desde dicho punto, el ideal sería poder ascender hasta la costa más próxima en rampa de 0,10, que daría la menor longitud del túnel; pero tan elevado valor obliga a determinar la rampa máxima que conviene adoptar.

Atendiendo exclusivamente a la economía de la construcción, convendría acortar el trazado todo lo posible, lo que haría llegar las rampas al indicado valor de 0,100; pero no podrían remolcarse trenes de peso superior al 55 por 100 del peso de la locomotora.

Atendiendo a la economía de la explotación, deberá buscarse la rampa que coloca las mercancías al nivel del mar con el mínimo de gasto.

Conviene también prever la recuperación de energía, siendo la mínima de energía consumida la correspondiente a 34 milésimas.

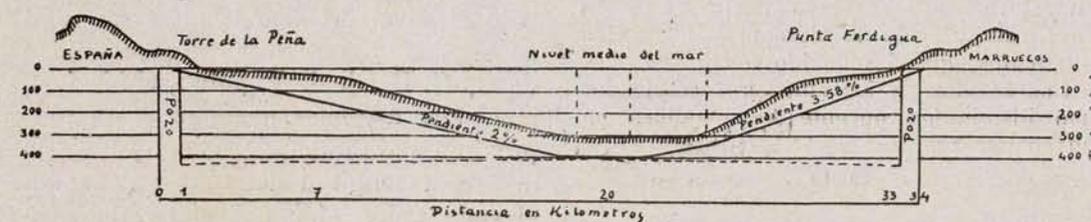
Estos razonamientos conducen a adoptar una solución con recuperación de la energía y rampa de 34 milésimas; pero si se tiene en cuenta el elevado coste de los trazados en túnel, que exige la inversión de un capital enorme, cuyas cargas financieras gravitarán sobre la tonelada transportada, se comprende que, en realidad, la rampa más económica se acercará a 100 milésimas para un tráfico escaso, y a media que aumente el tráfico, disminuirá aquella, hasta reducirse a 34 milésimas para tráficos muy intensos. Estas consideraciones justifican la adopción de 3,14 y hasta de 3,58 milésimas para perfil del túnel, y se han adoptado como máximo.

Velocidades y cargas admisibles.

En un trazado de fuertes rampas, las locomotoras deberán tener todo su peso adherente, adoptando un tipo de carretones de tres ejes, con 20 toneladas de carga por eje; el peso total de la locomotora se elevará a 120 toneladas, y su potencia horaria, a razón de 20 HP por tonelada, alcanzará 2.400 HP.

El esfuerzo tractor, con 0,20 de coeficiente de adherencia, será de 24.000 kilogramos, y la velocidad podría ser de 27 kilómetros por hora. Las cargas remolcadas por estas locomotoras en diferentes rampas serían:

Rampas	20	25	30	35	40	45	50	mils.
Carga a 27 km. por hora	900	760	590	400	430	380	330	ton.
— 30 —	820	660	510	450	300	330	290	—
— 40 —	560	440	360	300	250	210	180	—
— 50 —	400	310	250	200	170	140	110	—



Este cuadro ha sido calculado para resistencias pasivas de tres kilogramos por tonelada de tren y máquina para velocidades de 27 y 30 kilómetros por hora, cuatro kilogramos por tonelada para 40 kilómetros por hora y cinco kilogramos por tonelada para 50 kilómetros

por hora. Es de advertir que los ganchos de tracción del material español no resisten actualmente el esfuerzo de 24.000 kilogramos, aunque es de esperar que se habrán reforzado para cuando el túnel se terminase.

Teniendo en cuenta que los trenes de viajeros podrían recorrer la primera mitad del túnel, que la encuentran en pendiente, recuperando energía a cerca de 100 kilómetros por hora, la solución más aceptable parece la de la rampa próxima a 40 milésimas, que es la proyectada, pues permitirá hacer circular trenes de mercancías en doble tracción por cola a 27 kilómetros por hora con 800 toneladas de carga, y como el descenso pueden hacerlo a 40 kilómetros por hora, resultará una media de 35 kilómetros por hora. Los trenes de viajeros podrán ser de 300 toneladas, subiendo a 35 kilómetros por hora y bajando a 95 kilómetros por hora, con una media de 65 kilómetros por hora.

Consumo de energía. — El consumo de energía se ha estudiado cuiminando en los resultados siguientes, para distintas rampas y un valor medio 1-3 kilogramos por tonelada:

Rampas	1-	20	25	30	35	40	45	50 %
Longitud total del túnel.	21-	60	48	40	34	30	27	24 Km.
Consumo por T. km. en rampa	/1-	0,095	0,108	0,114	0,170	0,200	0,230	0,263 kv. h.
Consumo por T. que cruza el Estrecho.....	/2-	2,85	2,60	2,88	2,89	3,00	3,10	3,15 kv. h.
Consumo medio por T. km.	/3-	0,048	0,054	0,072	0,085	0,100	0,115	0,132 kv. h.
Consumo por T. que cruza el Estrecho con recuperación de energía.	/4-	1,80	1,70	1,70	1,68	1,70	1,75	1,74 kv. h.
Idem medio por T. km.	/5-	0,060	0,035	0,043	0,049	0,057	0,069	0,071 kv. h.

entre 3.600 y 4.200 kilovatios en doble.

La potencia máxima para el servicio del túnel es la misma en ambos casos; lo que disminuye con la recuperación es la potencia media consumida; pero para que pueda aplicarse es necesario que la central se emplee para otros usos distintos de ferrocarril, con un consumo mínimo superior a los 2.000 kilovatios de la potencia de recuperación, único medio de que pueda ser consumida la energía recuperada. Si el túnel enlaza con otros ferrocarriles, también electrificados en longitud suficiente para que en todo momento exista un par de trenes en marcha, podrá emplearse en éstos la energía recuperada.

Resulta de estos datos concretos y de las tablas que hemos establecido que es perfectamente posible, en lo que afecta a gálibo, resistencia a las presiones, pendientes, potencia de máquina, velocidades y cargas, concebir un ferrocarril que posea las características que presentamos, y, por tanto, resulta factible presentar un anteproyecto de túnel submarino de Gibraltar como el que se ha esbozado, susceptible de convertirse en proyecto definitivo y de ser

construido cuando las experiencias, hoy casi terminadas, confirmen que la configuración geológica del suelo, la profundidad del mar y los datos recogidos en ambas orillas están acordes con las premisas que han servido de fundamento al anteproyecto.

Puede, pues, considerarse como posible un ferrocarril submarino de 32 kilómetros de longitud, con dos galerías semiindependientes, pasando a 70 ó 100 metros por bajo del fondo del mar a una cota negativa de 400 metros, como máximo, bajo su superficie, con pendiente que no alcanza cuatro milésimas, provisto de una galería de seguridad y de evacuación de agua, sin que la temperatura que en él se encuentre dificulte un tráfico intensivo ferroviario y automóvil, ni que normalmente requiera ventilación artificial.

PEDRO JEVENOIS
Autor del proyecto.

La potencia total del tren, teniendo en cuenta el rendimiento, se eleva a 2.400 kilovatios para trenes en simple tracción, y a 4.800 kilovatios para trenes en doble tracción, y la potencia máxima en recuperación oscila entre 1.800 y 2.100 kilovatios en simple tracción, y

Adiós a Pierre Renaudel

UN artículo sobre Pierre Renaudel para TIEMPOS NUEVOS? No sé si conseguiré escribirlo. Más que lo que he de decir, me preocupa lo que no podré expresar, porque se trata de una vida y de un hombre que he seguido paso a paso y sin interrupción durante treinta y cuatro años; de una vida y de un hombre a los que me unían lazos de sentimiento, de pensamiento y de amistad que han ejercido una influencia poderosa en mi formación política y social.

El primer encuentro

Fuí presentado a Renaudel, en 1901, por Jean Longuet, a quien había conocido en el grupo de jóvenes socialistas que acudían a la Redacción de *Le Mouvement Socialiste*, en la calle Monsieur-le-Prince, situada en pleno Barrio Latino, de París. Hacía muy poco que Pierre Renaudel, ocho años mayor que yo, había ingresado en el Partido Socialista. Yo simpatizaba mucho con las ideas; pero no estaba aún afiliado. El carácter franco y abierto de mi nuevo amigo, el ardor que ponía en la defensa de sus convicciones y, sobre todo, su voluntad inquebrantable y su abnegación sin límites captaron en seguida mi atención e hicieron que considerase desde el primer momento a Pierre Renaudel — juicio que los años no han hecho más que confirmar — como un magnífico modelo de militantes socialistas.

El Socialismo francés estaba en aquella época dividido en varias tendencias. Renaudel simpatizaba con los blanquistas y figuraba entre los jóvenes que constituían el ala izquierda del Partido Socialista Francés, de Jaurès. Yo me sentía más atraído por el Partido Socialista de Francia, de Guesde y de Lafargue, en cuyos medios me introdujo mi amigo y maestro Bracke. A pesar de esta diferencia de inclinaciones, había en Renaudel algo que subyugaba a cuantos le rodeaban, y que constituyó para mí el honor principal de su vida: su vehemente y apasionado deseo de unificar los órganos dispersos del Socialismo militante, sus esfuerzos por reunir bajo una misma bandera a todos aquellos que luchaban por la emancipación del proletariado y el establecimiento de la justicia social.



PIERRE RENAUEL

Había en los discursos elocuentes que el joven socialista de entonces pronunciaba en las reuniones públicas y en las discusiones que sostenía con camaradas de la Sección novena del departamento del Sena, a la cual pertenecía, una frase que repetía constantemente y que constituía el *leit motiv* de sus peroraciones: «Puesto que no hay más que un proletariado, es absurdo que exista más de un Partido Socialista.» A veces no se contentaba con decir «absurdo» y lanzaba con toda la fuerza de sus pulmones y de su potente voz de clarín la palabra «criminal». Y la expresión no era en sus labios una mera palabra, sino una convicción profunda. Porque quien divide o no trata de unir al proletariado en sus luchas por la emancipación cometía, en opinión de Renaudel, un verdadero crimen.

Compañero y amigo

Desde Irlanda, adonde me trasladé a fines de 1901, y desde Escocia, después, seguí paso a paso las incidencias de las luchas entre las diversas fracciones socialistas francesas, y al regresar a París, un año más tarde, volví a encontrar

a Renaudel y trabé con él una amistad que se ha ido fortaleciendo con los años. Algo parecido ocurrió con Morizet, Longuet, el Dr. Fauquet, Lafont y otros que, bajo la dirección de Hubert Lagardelle, editaban *Le Mouvement Socialiste*.

En aquella revista publiqué mi primer artículo como militante socialista, pocos meses después de haber ingresado en el Partido Socialista español, del cual no conocía personalmente en aquellos tiempos a ningún afiliado. Renaudel celebró mi decisión y comprendió — no sin cierta melancolía, según me dijo — que no ingresara al mismo tiempo en uno de los partidos en que se hallaba dividido el Socialismo francés, porque, según sus propias palabras, «se debe evitar, siempre que se pueda, alimentar antagonismos entre compañeros que defienden las mismas ideas y que sólo se hallan separados por meras cuestiones de táctica». En aquellos momentos, Renaudel estaba dominado, obsesionado por la campaña en favor de la unificación. Abrazó la idea con el ímpetu propio de su temperamento y con aquella prodigiosa actividad que admiraron siempre amigos y adversarios. La unidad en la organización y en la táctica, cualesquiera que sean las necesarias e inevitables tendencias doctrinales. Esta fué la bandera que él, junto con Longuet y otros elementos jóvenes del Partido Socialista Francés, enarbolaron valientemente, consiguiendo conquistar la simpatía, primero, y la adhesión, después, de muchos compañeros de las fracciones blanquista y guesdista, que constituían el Partido Socialista de Francia.

Había perdido yo el contacto directo con este movimiento, por haber vuelto a Escocia en 1903, pero no las relaciones personales con los elementos «unificadores», especialmente con Longuet y Renaudel; hasta que los encontré de nuevo, en el verano de 1904, en el famoso Congreso socialista internacional de Amsterdam, de cuyos debates — especialmente del célebre duelo Jaurès-Bebel — guardan buena memoria todos los que tuvieron la fortuna de presenciarlo. Acordada la unidad del proletariado francés en aquel Congreso, en el cual, a pesar de su juventud, Renaudel desempeñó un importante papel, el fogoso militante, hombre de acción sobre todo, se lanza a la pe-

lea «para hacer efectivo, sin discusión y sin la menor reserva mental (*sans arriere pensée*), el mandato de la Internacional».

Fundación de "La Vie Socialiste"

Por su iniciativa se funda *La Vie Socialiste*, revista dirigida por el gran Francis de Pressensé, y de la que Renaudel era el secretario de Redacción y el verdadero animador. Aquella benemérita publicación, entre cuyos colaboradores me hizo figurar desde el primer número el ardoroso propagandista, tenía por exclusivo objeto sellar la unidad, predicándola, propagándola y facilitándola mediante la colaboración en una obra común de militantes que hasta entonces habían figurado en fracciones o partidos distintos. Nombrado delegado permanente para la propaganda, Renaudel recorre varias veces Francia de punta a punta explicando conferencias y, sobre todo, tomando parte en mítines organizados por las Secciones del Partido, en los cuales sus magníficas condiciones de orador y de polemista rindieron opimos frutos.

Aquí empieza la verdadera popularidad de Renaudel, que se veía solicitado por las Federaciones grandes y chicas y que acudía a todas partes, pletórico de salud y de entusiasmo, a predicar la buena nueva y orgulloso de poder actuar, según el título que se había otorgado a sí mismo, de «sargento reclutador» de la milicia socialista.

En "L'Humanité"

Estas actividades le absorben por completo hasta 1908, en que se funda *L'Humanité* y pasa a ocupar, al lado de Jaurès, el cargo de administrador delegado para la Redacción, cuyas funciones eran equivalentes a las de redactor jefe. Identificado desde mucho antes con el pensamiento y la táctica del insigne líder socialista, Renaudel pasa a ser desde el primer día en que apareció aquel diario el lugarteniente y el hombre de confianza de Jaurès. De la labor realizada en *L'Humanité* por Renaudel sólo pueden tener una idea exacta los que le vieron día tras día en la tarea, que empezaba a primeras horas de la mañana para no terminar hasta la madrugada; tarea que consistía en dar ejemplo a todos de abnegación, de laboriosidad y de espíritu de sacrificio por las ideas, pues no había trabajo de redacción—desde el artículo de fondo hasta la composición de un anuncio o de una convocatoria—, ni de adminis-

Como el funcionario de Gobernación Sr. Carbonell, nombrado cuando el señor Salazar Alonso era ministro, no encuentra, al parecer, motivo para procesar a los concejales de la mayoría republicanosocialista de Madrid, ahora se ha recurrido a designar como auxiliar de ese señor funcionario a D. José Hernández Raigón, que actuará como secretario, y a D. Santiago Basanta, abogado del Estado, como asesor, a ver si, por fin, encuentran la fórmula legal para eliminar políticamente a unos cuantos señores, entre los cuales están, como es natural, Muiño y Saborit.

El Sr. Carbonell, en doce meses, no ha dado noticia alguna de haber encontrado ninguna inmoralidad que corregir.

Y los nuevos auxiliares — de ello estamos seguros — tampoco podrán encontrarla.

Ahora bien, ¿no es un poco abusivo tener en entredicho a unos hombres honrados durante varios meses, amenazando siempre con el resultado de una visita de inspección que jamás termina?

Estos procedimientos nos duelen y nos humillan como españoles.



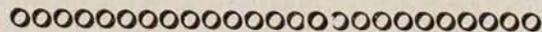
Eso del voto femenino en Francia no adelanta ni un solo paso.

La minoría socialista parlamentaria no siente entusiasmo por conceder a las mujeres francesas el derecho al sufragio.

Y no se equivoca.

En España no fueron las derechas las responsables de ese tropiezo, ni siquiera los republicanos, sino el grupo parlamentario socialista, y dentro de él, los que se creían soberbiamente invencibles.

¡Y algunos de ellos se quedaron, a la postre, hasta sin acta de diputados!



tración—desde la confección de un presupuesto general hasta la preparación del cierre—que no hubiese realizado personalmente, sobre todo en los primeros tiempos, que fueron verdaderamente heroicos.

Circunstancias especiales de la política española me hicieron—después de haber residido tres años y medio en Alemania y catorce meses en Barcelona—emigrar a Francia en 1909. Al llegar a París, fui a visitar, antes que a nadie, a Renaudel. Me obligó materialmente a vivir bajo su propio techo y a ocupar un lugar en su mesa hasta que me «metió» en *L'Humanité*, a ocupar una plaza de redactor, en condicio-

nes algo violentas para mí, puesto que debía imponer al redactor jefe del periódico la engorrosa labor—que se juntaba a muchísimas otras no menos penosas—de revisar mis cuartillas, redactadas en un francés harto deficiente. Durante un mes entero quiso realizar personalmente esta labor, de la que encargó luego paternalmente a Duc Quercy; pero siguiéndome día por día y paso a paso, hasta que consideró que había terminado el aprendizaje. Nueve años seguidos, sin interrupción alguna, tuve el honor y el orgullo de trabajar al lado de Renaudel, cinco bajo la dirección de Jaurès y cuatro bajo la suya propia, por haber sucedido al gran apóstol de la paz en la dirección del órgano central del Partido.

La muerte de Jaurès

Quizá algún día me decida a reunir en un volumen los recuerdos de los hombres y las cosas de aquella época, que creó lazos indisolubles entre todos los que tuvimos la fortuna de vivirla. Redactores y colaboradores constituíamos una verdadera fraternidad, movidos por el impulso avasallador del genio extraordinario, del temperamento exuberante y de la bondad exquisita del genial Jaurès, del cual—como ha dicho Vandervelde—Renaudel ha sido «el más fiel y el más inflexible discípulo». En medio de la inmensa desgracia que nos anonadó a todos cuando una bala estúpida apagó para siempre el luminoso cerebro del gran tribuno, Renaudel tuvo el consuelo de poder recoger en sus brazos el cuerpo moribundo y de intentar las supremas pruebas para hacerle revivir. Cuando el médico que se trajo apresuradamente declaró ante la Redacción en pleno, que le rodeaba, que nuestro director y nuestro guía había dejado de existir, Renaudel exclamó con acento de dolor infinito y de inmensa ternura, dirigiéndose a todos nosotros: «¡Ya no nos reñirá más!» (*Il ne nous grondera plus!*), que nos desgarró el alma y nos hizo prorrumpir a todos en sollozos. Pero pronto se incorporó, y con su insaciable ansia de servir, de entregarse siempre por entero, pensando en seguida en la única reparación posible, lanzó esta orden: «Y ahora, a hacer el periódico, como si él viviera, procurando sacar de nosotros mismos lo que ya no nos podrá dar más.» Como movidos por un resorte, todos salimos corriendo para ponernos a trabajar, siguiendo a Renaudel, que había rápidamente tomado la delantera.

Renaudel, precursor de la Sociedad de Naciones

Era lógico y justo que el discípulo predilecto de Jaurès pasara, por mandato del Partido, a desempeñar el cargo abrumador—sobre todo en plena guerra—de director de *L'Humanité*, puesto que conservó hasta fines de 1918, al producirse la escisión comunista y caer el periódico en manos de los partidarios de la III Internacional. Jamás intentó Renaudel — que era tan inteligente como bueno — sustituir al maestro; pero consiguió en todo momento seguir sus enseñanzas y practicar sus doctrinas. Lo hizo en el periódico, en las reuniones del Partido, en sus frecuentes visitas al frente de batalla y en sus felices intervenciones en el Parlamento.

Lo hizo, sobre todo, con admirable método y con su acostumbrada tenacidad, defendiendo en los Congresos del Partido Socialista (Sección francesa de la Internacional Obrera) y en las conferencias interaliadas la creación de una Sociedad de Naciones, la idea cumbre del gran mártir de la paz. Cuando el Comité Socialista holandoesandinaviano organizó una encuesta entre los Partidos Socialistas para preparar la Conferencia Internacional de Estocolmo, Renaudel fué uno de los principales redactores de la respuesta del Partido francés, que reivindicaba la constitución de una Sociedad de Naciones universal e integral, con la abolición del derecho a la guerra y la organización de la seguridad para todos mediante el derecho general de asistencia en caso de agresión.

Edgard Milhaud, el conocido profesor de la Universidad de Ginebra, ha escrito que «se debe, en toda sinceridad y en toda lealtad, considerar a Renaudel, por su contribución decisiva al hecho de crear una opinión popular europea, como uno de los fundadores espirituales de la Sociedad de Naciones». El juicio no puede ser más certero. Repetidas veces el

OOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOO

La querrela formulada por la mayoría republicanosocialista del Municipio madrileño no ha sido aceptada por el Juzgado a quien en turno de reparto correspondió.

¡Qué éxito para Salazar Alonso!

OO

El documento suscrito por los médicos de la Diputación provincial, en otras circunstancias habría provocado la caída inmediata de las personas acusadas con tanto acierto como valor cívico.

¿Cómo no actúa ahí una inspección depuradora?

La foto que ilustra la cubierta de este número corresponde a la piscina del Colegio Provincial Pablo Iglesias. Esta piscina representa la salud e higiene de los niños acogidos en dicho Colegio, que unos gestores provinciales, cegados por la pasión política, se obstinan en denominar de San Fernando, contrariando así el deseo que repetidamente han expresado los republicanos y socialistas y cuantas personas imparciales reconocen que es el glorioso nombre de Pablo Iglesias el que debe ostentar el referido Colegio; el cual, por otra parte, y pese a su modernidad, tiene en lo moral más de asilo que de colegio, contrariando así la función pedagógica y maternal que debe tener.

OOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOO

discípulo del pacifista Jaurès intervino en los debates del Parlamento francés en defensa de la institución ginebrina, ya creada, en la cual veía el instrumento indispensable para la organización de la paz.

Numerosas fueron también sus intervenciones en los Congresos de la II Internacional y en las Conferencias de la Unión Parlamentaria Internacional, de la que era uno de los miembros más activos e influyentes, distinguiéndose en el seno de la misma en la defensa de las libertades democráticas y de las pequeñas nacionalidades oprimidas.

Doctrina y táctica

En el terreno nacional, Renaudel encarnaba — según las palabras del propio Milhaud — la idea de la interpretación y de la fusión de los principios de democracia y de Socialismo, según las enseñanzas de Jaurès y en armonía con una tendencia esencial de las tradiciones francesas. Y lo que dominaba por entero su actuación en materia de estrategia y táctica políticas era la conjugación de todas las fuerzas sanas y leales de izquierda para el establecimiento de un Gobierno democrático orientado francamente hacia el Socialismo.

Defendiendo precisamente esta posición, a la que permaneció fiel toda su vida, tuvo últimamente el gran socialista los principales choques con los elementos dirisentes del Partido Socialista (S. F. I. O.); choques que, unidos a ciertas e inevitables impurezas de la realidad, determinaron la ruptura — que estimé siempre momentánea — con el viejo Partido. No creo necesario ni útil ahondar en esta cuestión, que amargó los últimos años de la vida de Renaudel y que seguramente habrá precipitado lo que todos sus amigos — los de ayer y los de siempre — por igual lamentamos.

Bracke lo ha dicho con palabra conmovida en *Le Populaire*, de París. Vandervelde, siempre noble y generoso, ha hecho lo mismo en *Le Peuple*, de Bruselas. Edgard Milhaud lo ha proclamado, con acento desgarrador, en un admirable artículo del vibrante semanario *La Lumière*. Todos reconocen unánimemente la irreparable pérdida que la muerte de Renaudel significa para el movimiento socialista y para la causa de la paz.

El adiós postrero

Al dirigir el último adiós al fraternal amigo y compañero, quiero recordar el cariño con que seguía las cosas de España, por la que sentía un afecto sincero. Cuando observé, hace más de un año, los estragos que estaban produciendo el mal físico y el dolor moral que minaban la existencia de Renaudel, le propuse que viniese a reponerse en nuestro clima. Aceptó la indicación y pasó una temporada, el año pasado, en Canarias. Hicimos una última tentativa, hace algunos meses, de acuerdo con su familia, y logramos que nuestro pobre amigo fuese a instalarse en las Baleares. Guardaré como una reliquia las cartas conmovedoras que me escribió hablando del paisaje de nuestras islas y, principalmente, de la hospitalidad y del afecto que encontró en los compañeros de Las Palmas, primero, y de Sóller y de Palma de Mallorca, después. Sírvanles a todos ellos de lenitivo, en la honda pena que estov seguro les embargará, el gran consuelo espiritual que tuvieron la suerte de prodigar al gran socialista herido ya de muerte.

Un gran consuelo que, como español, como socialista y como amigo de Pierre Renaudel — créanme los queridos compañeros isleños —, ha constituido, en estas horas tan dolorosas para mí, la mayor de las satisfacciones.

A. FABRA RIBAS

OOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOO

El Parlamento de Lerroux-Gil Robles, sin oposición, es el más estéril, el de nivel moral más mediocre, el menos espiritualizado y de menos alcurnia que ha conocido España.

¡Las Cortes constituyentes agigantan su figura a medida que pasa el tiempo y se compara aquello con esto!

OO

El Sr. Anáueza ha propuesto que se haga un homenaje al Sr. Lerroux.

Vamos, lo mismo que en los años de actuación gubernamental de Primo de Rivera.

Los transportes en las grandes ciudades

Es indudable que los transportes constituyen hoy en las grandes ciudades un servicio de primer orden que influye de manera extraordinaria en el desarrollo de las mismas.

Todas las grandes ciudades del mundo han tenido, o tienen hoy, planteado el problema de los transportes, y en todas ellas se le presta una atención preferente, con el fin de llegar a soluciones prácticas y eficaces que beneficien a la ciudad y, por tanto, a sus habitantes.

La aparición del tranvía y del automóvil hizo modificar la fisonomía de muchas grandes poblaciones, pues no puede negarse que sin estos medios de locomoción no es posible el desarrollo de la actividad de relación y de los negocios que requiere la vida moderna.

En Norteamérica, en Inglaterra, en Alemania, en Italia, en Francia y en algunas otras naciones se ha prestado una gran atención a este problema.

Los grandes tranvías elevados de Nueva York y de Chicago; los suntuosos y cómodos tranvías de Boston, de Londres, de Berlín y de Milán; los rápidos trenes subterráneos de Nueva York-Washington, Londres, Berlín, París, etcétera; los agradables y elegantes autobuses londinenses (los de Madrid son iguales a éstos); los silenciosos y veloces, a la par que cómodos, trolebuses de Inglaterra, Suiza, Bélgica y Holanda, y tantos otros medios de locomoción terrestre que existen en toda ciudad de alguna importancia, han llegado a un grado superior de organización que pone, cada vez con mayor facilidad, al alcance del ciudadano unos servicios de transporte de que todavía en España estamos carentes.

En general, en nuestro país no se ha prestado a este problema la atención que merece y que realmente tiene, y si en algunos casos se han movido campañas de opinión, no han sido, salvo excepciones, por móviles confesables.

En otros casos se han emitido juicios públicos y se ha llegado incluso a la realización de campañas por estados de pasión, hijas del desconocimiento del problema.

Ya en nuestro artículo anterior (véase el número 19 de TIEMPOS NUEVOS, 25 de enero) hubimos de señalar el acierto del Ayuntamiento madrileño,

hoy destituido, al enfocar el problema de los transportes en común de la manera que lo ha realizado, por medio del convenio que crea la Empresa mixta, y que lleva el nombre de Servicio Mancomunado de Transportes.

Los medios de locomoción han de estar en relación con la importancia de cada ciudad; más aún: deben implantarse y reformarse antes que el problema sea grave, y así lo vienen haciendo en todo el mundo, excepto en España.

En nuestro país no se ha implantado un tranvía, un Metro ni otro servicio de transporte hasta que una necesidad muy acentuada lo ha impuesto, y aun así, todavía hay muchos sitios donde, a pesar de la necesidad, no se ha establecido el servicio, debido, unas veces, a perspectivas económicas poco favorables para la explotación, y otras, por dificultades de carácter burocrático.

De aquí la necesidad de la municipalización de estos servicios, que en muchas ciudades se ha hecho directamente por el Ayuntamiento, expropiando a las Empresas, o mediante la constitución de Empresas mixtas, que, cual la constituida en Madrid, aseguran la municipalización a largo plazo, sin desembolso alguno por parte del Ayuntamiento.

Los servicios públicos de transportes no pueden ser concesiones a Empresas privadas, porque las necesidades y conveniencias del público exigen el establecimiento de líneas no solamente de beneficio económico en la explotación, sino también de trayectos que no producen beneficios económicos, y aun en muchos casos se explotan con pérdida; pero, indudablemente, con beneficio de los usuarios del servicio.

En nuestro país la legislación, a este respecto, es deficiente y anticuada, y por ello es posible que los Ayuntamientos se encuentren completamente a merced del criterio de las Empresas de carácter privado, sobre las cuales no tienen en muchos casos ni aun el derecho de fiscalización de sus servicios públicos.

En Madrid y en Barcelona hay dos casos bien patentes con las Empresas del Metro, que no son ni más ni menos que tranvías subterráneos urbanos y suburbanos, no obstante lo cual los Municipios no tienen medio de ejerci-

tar ningún derecho ni en beneficio del público ni en el de los propios intereses del Ayuntamiento.

Los servicios del Metro no se establecen con miras a una mayor comodidad del público o a una organización de la ciudad; se establecen teniendo en cuenta solamente el posible beneficio en la explotación, y una vez ésta en marcha, sin ningún miramiento para el público, y así es posible que en Madrid el único acensor que hay en el Metro sea de pago, y no existan escaleras móviles, llegándose en casos como en las estaciones de la Puerta del Sol, y sobre todo en la de Tribunal, a tener que salvar noventa y cinco peldaños de bajada para llegar a tomar el coche, y otros tantos de subida para salir a la superficie.

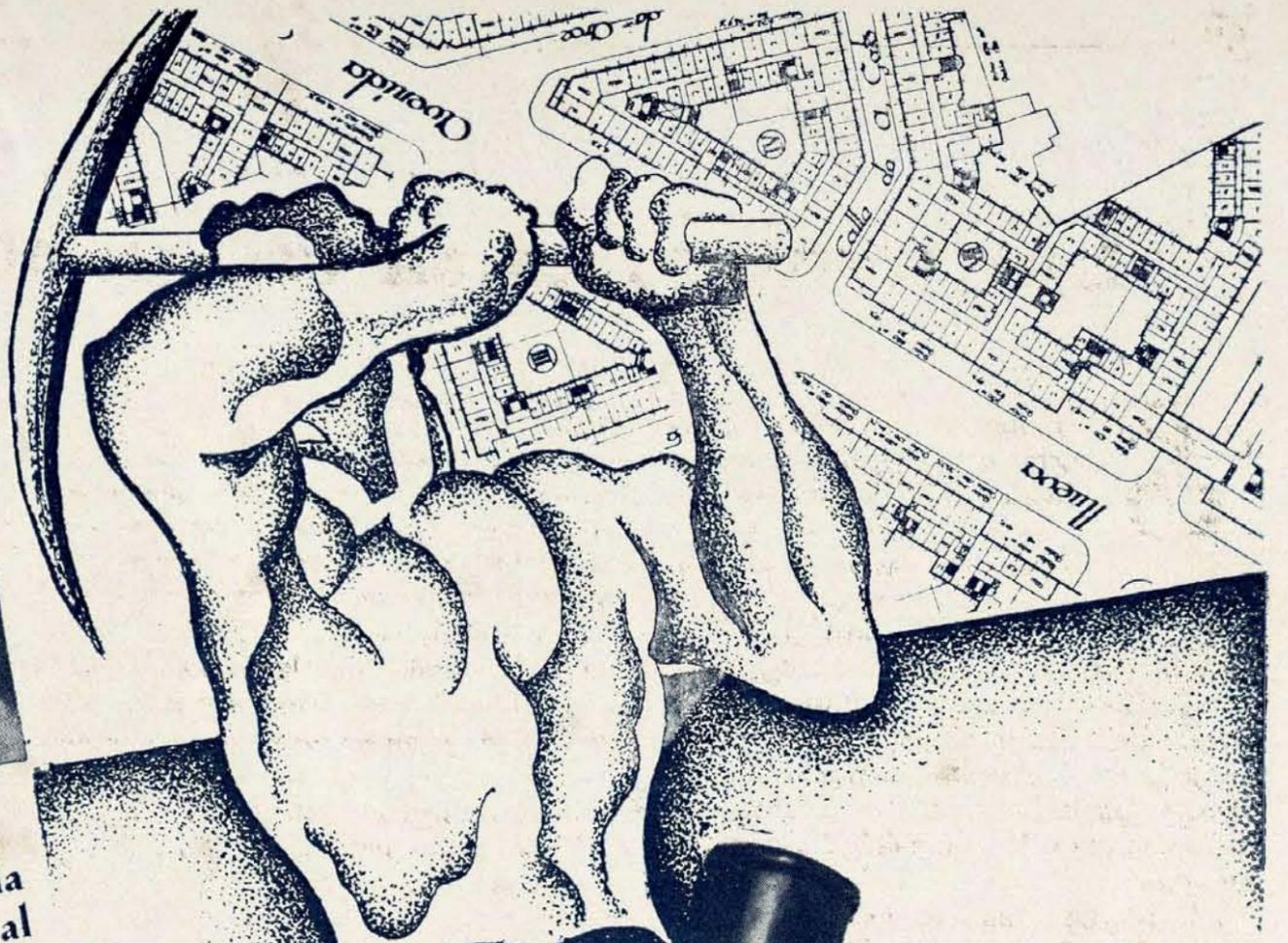
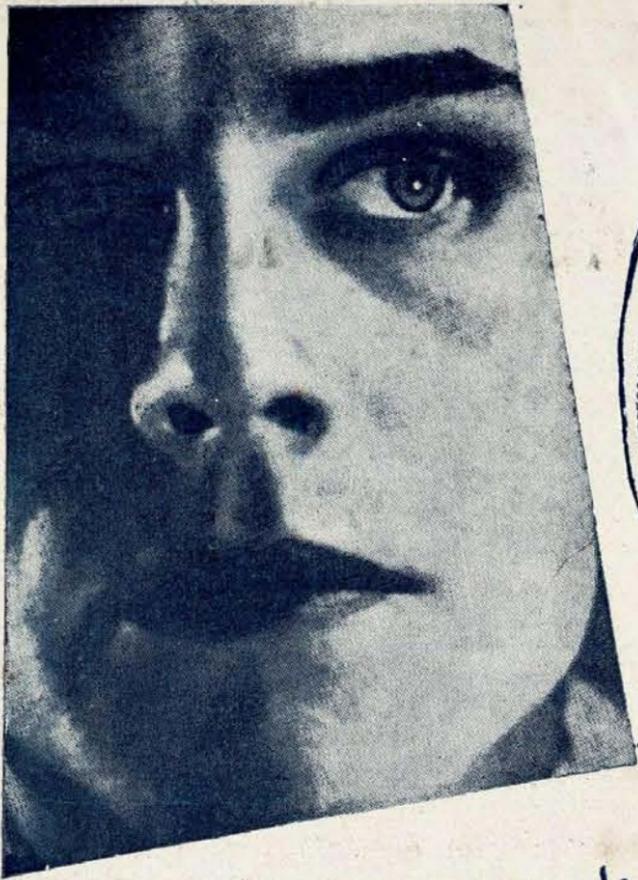
Es, pues, indispensable una reforma en la legislación, y ahora que está sobre el tapete el proyecto de ley Municipal es la mejor ocasión, con el fin de que se faculte, con toda claridad, a los Ayuntamientos para intervenir en todos los servicios de transportes, tanto subterráneos, superficiales o aéreos, y atribuciones claras y precisas para llegar a municipalizar todos estos servicios.

El Ayuntamiento madrileño del 12 de abril de 1931 vió claro el problema, y con una noción exacta de sus deberes y de sus posibilidades legales y económicas llegó a un acuerdo con la Sociedad Madrileña de Tranvías en los términos fijados en el convenio que se aprobó siendo alcalde D. Pedro Rico, y que ahora, ¡oh paradojas de la vida!, ha firmado, en su calidad de presidente de la Comisión gestora municipal, el Sr. Salazar Alonso, que, como concejal, le combatió y votó en contra.

En este convenio se le conceden unos derechos a la Sociedad Madrileña de Tranvías hasta su extinción; pero se dan unas facultades interventoras al Ayuntamiento que no tiene por la ley, facultades que ya han permitido el establecimiento del mejor servicio de autobuses que existe en España.

Este convenio le permite también una completa reorganización del servicio de tranvías, reorganización que ya se estudió y dejó a punto de terminar el Ayuntamiento destituido; pero que la actual Comisión gestora tiene archi-

FRANCISCO CASTEJON



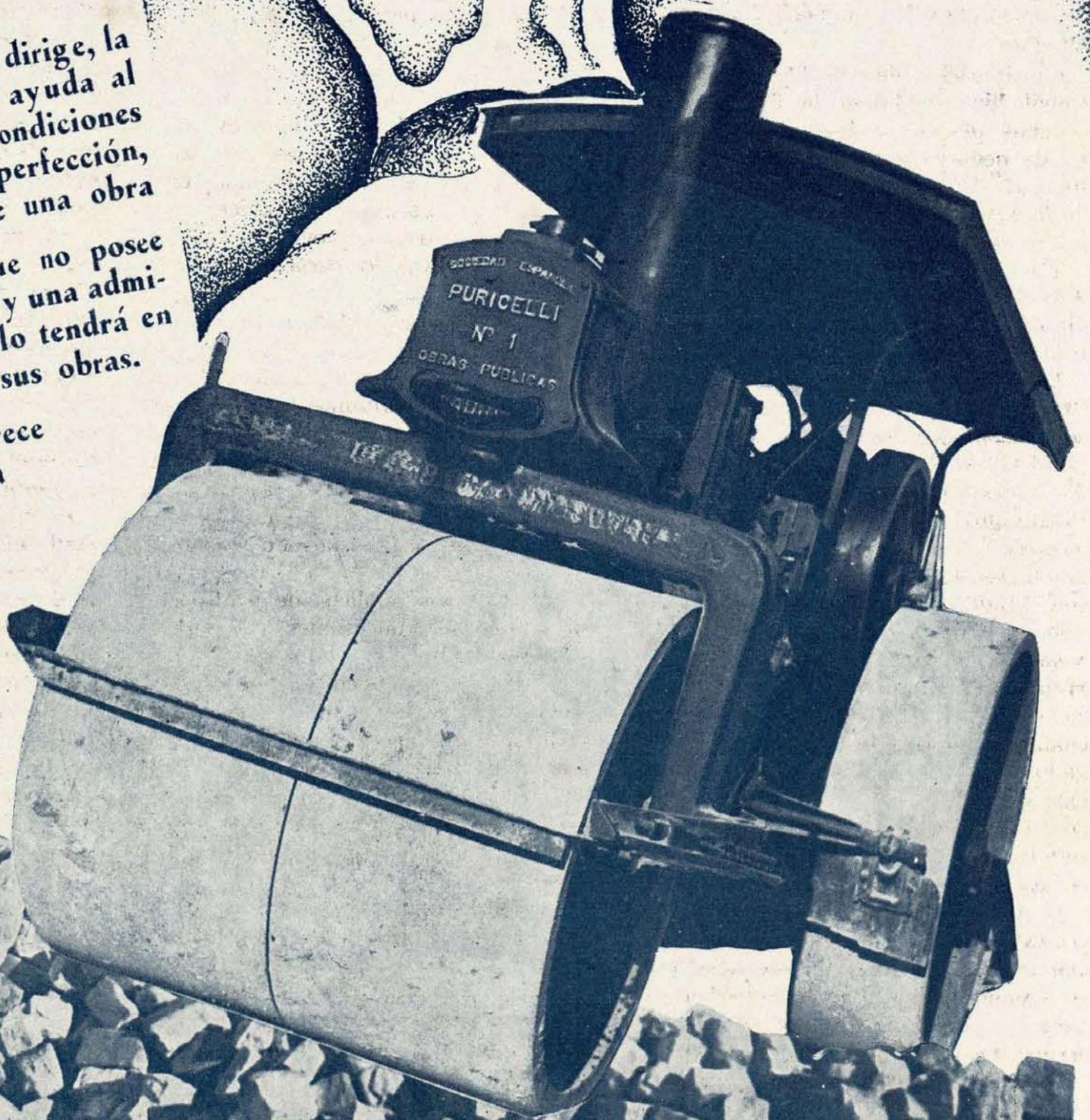
La técnica que planea y dirige, la maquinaria potente que ayuda al esfuerzo humano, son condiciones indispensables para la perfección, rapidez y economía de una obra

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

... elementos que ofrece inmejorablemente la

**SOCIEDAD
ESPAÑOLA
PURICELLI**

Manuel Silvela, 1
Madrid



PURICELLI

*Fomento de Obras
y Construcciones*

===== S. A.

Madrid - Barcelona - Zaragoza

===== *Oficina en MADRID:*

Plaza de las Cortes, número 9