

TIEMPOS NUEVOS



REVISTA QUINCE-
NAL ILUSTRADA

Número 18

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)

REALIZADO
 ANTONIO
 CABRELA

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

Los Jardines de la República

Y a se va haciendo justicia a los concejales que propugnaron y consiguieron que fueran derribados los caserones de las antiguas Caballerizas reales. Cuando el Ayuntamiento, en 1931, se propuso derribar Caballerizas, diversos elementos levantaron su voz y publicaron en la prensa opiniones contrarias al derribo. Hubo periódico que dirigió fuertes censuras, llegando a calificar el derribo de Caballerizas como una mutilación contra Madrid.

Hoy, cuando desde la plaza de España se contempla en toda su belleza el Palacio Nacional, se aprecia el acierto del acuerdo municipal de demoler aquellos inmundos caserones.

Pero, además, el Ayuntamiento de entonces no quería derribar Caballerizas sólo por el hecho de derribar, ni siquiera para dar trabajo a los obreros parados, con ser ello tan justo, sino que pretendió que en el solar resultante del derribo se construyeran unos jardines dignos de la capital de la República, en consonancia con la grandeza arquitectónica del Palacio Nacional.

En 26 de octubre de 1932 anunció un concurso de ideas respecto a la construcción de estos jardines. A ese concurso se invitó a concurrir a los arquitectos y a aquellos artistas pintores, escultores o técnicos de jardinería, de cualquier nacionalidad que fuesen, unidos o asociados a un arquitecto español, a los cuales se les facilitaron cuantos datos estimaron precisos para realizar sus trabajos, ofreciéndose los siguientes premios: uno de 6.000 pesetas, dos de 4.000 y tres de 3.000.

Dentro del plazo estipulado se presentaron nueve trabajos, que, una vez examinados por el Jurado, fueron dictaminados, declarándose desierto el primer premio, concediendo los dos segundos y repartiendo el importe de todos los premios restantes entre los concursantes no premiados, como compensación a los gastos por cada uno realizados.

Una vez que el Jurado dictó su fallo, el Ayuntamiento encargó a uno de sus arquitectos, a D. Fernando García Mercadal, que redactara el oportuno proyecto definitivo de los jardines de la República. El Sr. García Mercadal, cumpliendo la honrosa misión que se le confió, redactó un proyecto que sólo elogios ha merecido de quienes le han examinado.

Para nosotros no hay novedad alguna en el acierto técnico que ha tenido el Sr. García Mercadal, porque de sobra conocemos su amor a la profesión, su buen gusto y su pulcritud para cumplir los deberes de su cargo.

Cumpliendo nuestro deber de divulgar esta clase de trabajos de embellecimiento del Madrid del porvenir, publicamos a continuación íntegramente la Memoria que el Sr. García Mercadal presentó en su momento al Municipio madrileño, para que sea conocida por los lectores de TIEMPOS NUEVOS, que sabrán elogiar este trabajo como se merece el esfuerzo de su autor.

Sin perjuicio de publicar por separado otras fotografías, damos en este número algunas que reproducen aspectos del proyecto de los jardines de la República, según la concepción del Sr. García Mercadal, e incluso una de conjunto del

Palacio Nacional y de los alrededores, que deberían ser urbanizados con rapidez.

Para todo ello hay dinero en el presupuesto extraordinario de los 80.000.000 de pesetas.

Ahora sólo falta saber cuándo se comenzarán las obras, porque dificultades, que sepamos, no existen.

Importancia del derribo de Caballerizas

Importancia singular histórica y artística debe atribuirse al acuerdo del excelentísimo Ayuntamiento de Madrid de derribar las que fueron, hasta el advenimiento de la República, Reales Caballerizas para emplazar en su lugar unos jardines, un nuevo pulmón a la gran urbe que va siendo Madrid.

Antecedentes históricos

Documentos conservados en los archivos del Palacio Nacional nos hacen saber que la idea de dotar al Palacio de Oriente de unos jardines en su fachada norte fué ya sentida en diversas épocas.

Sachetti y Sabatino, los ilustres maestros italianos que con Ventura Rodríguez se sucedieron en las obras del alcázar, dejaron sendos proyectos, antecedentes históricos de indudable interés hoy al realizar la idea por ellos iniciada.

La variación de los términos en que se plantea ahora el problema obliga a adoptar una nueva solución, ya que no

sólo cambiaron la forma y dimensiones del espacio, sino también su destino. Los jardines proyectados en el siglo XVIII, destinados al uso privado de la realeza, y los que el Ayuntamiento de la República hará para que sean disfrutados por el pueblo todo, sin distinción de castas ni de clases, no podían ser los mismos.

Concurso de ideas

Con el fin de procurar un mayor acierto en la solución del problema artístico que la iniciativa municipal planteaba, el excelentísimo Ayuntamiento convocó un concurso libre de ideas, que se celebró en diciembre de 1932, al que concurrieron once proyectos.

El Jurado calificador de dicho concurso adjudicó dos primeros premios a los proyectos de los arquitectos Sres. Aníbal Alvarez y Durán Salgado, en colaboración del ingeniero agrónomo Sr. Pérez Calvet y al firmado por el que éste suscribe.

Antecedentes administrativos

La circunstancia de haber sido nombrado, con posterioridad al concurso citado, arquitecto municipal me ha dado ocasión de enfrentarme de nuevo con problema de tan gran interés como responsabilidad.

Como el excelentísimo Ayuntamiento, por indicación del Jurado, adquirió la propiedad de todos los proyectos presentados al concurso, al comenzar de nuevo el estudio del proyecto definitivo, fueron revisados y estudiados aquéllos, con el fin de utilizar las ideas de interés y dignas de ser incorporadas en él.

Mármoles y Piedra

Torra y Passani

~ SOCIEDAD ANÓNIMA ~

BARCELONA

Rosellón, 153

Teléfono 70564

MADRID

Paseo Imperial, 25

Teléfono 70630

OBRAS QUE HIZO ESTA CASA

BARCELONA

Estación Monumental de M. Z. A.

Círculo ecuestre.

Hospital de San Pablo.

Capitanía general y Gobierno militar.

MADRID

Telefónica.

Facultad de Farmacia.

Facultad de Filosofía y Letras.

Arquerías de la Castellana.

Ministerios de Obras públicas y de la Gobernación.

Ideas utilizadas

Los proyectos principalmente utilizados han sido los presentados por los Sres. Anibal Alvarez y Durán, el de los Sres. Ferreras, Ortiz y García Plaza y el del que esta Memoria suscribe.

Me es muy grato señalar las ideas que de los proyectos mencionados han sido adoptadas en mi proyecto definitivo al que sirvió de base el premiado en el concurso.

Del proyecto de los Sres. Anibal Alvarez y Durán he tomado la escalera monumental que une la calle de Bailén con la explanada principal, así como los cerramientos de arbolado que crean sombra en torno al jardín propiamente dicho.

Del proyecto de los Sres. Ferreras, Ortiz y García Plaza he juzgado interesante la avenida principal, de eje paralelo a la alineación del paseo de San Vicente, que hemos colocado normal al chaflán sobre la plaza de España, en el que situamos el ingreso principal.

Derribo

De acuerdo con el Sr. Blanco, arquitecto municipal inspector de las obras de los derribos, han sido llevados éstos a cabo teniendo en cuenta el proyecto definitivo, tratando con ello principalmente de evitar la destrucción de elementos que pudieran ser útiles a la obra futura y de beneficiar a la contrata, que ha ido preparando el terreno de manera que nos encontrásemos el movimiento de tierras en parte ya ejecutado. Con este fin se hizo un plano guía del derribo, que ha resultado extremadamente útil, en el que apa-

recían tan sólo las líneas generales del proyecto y sus niveles.

Descripción del proyecto

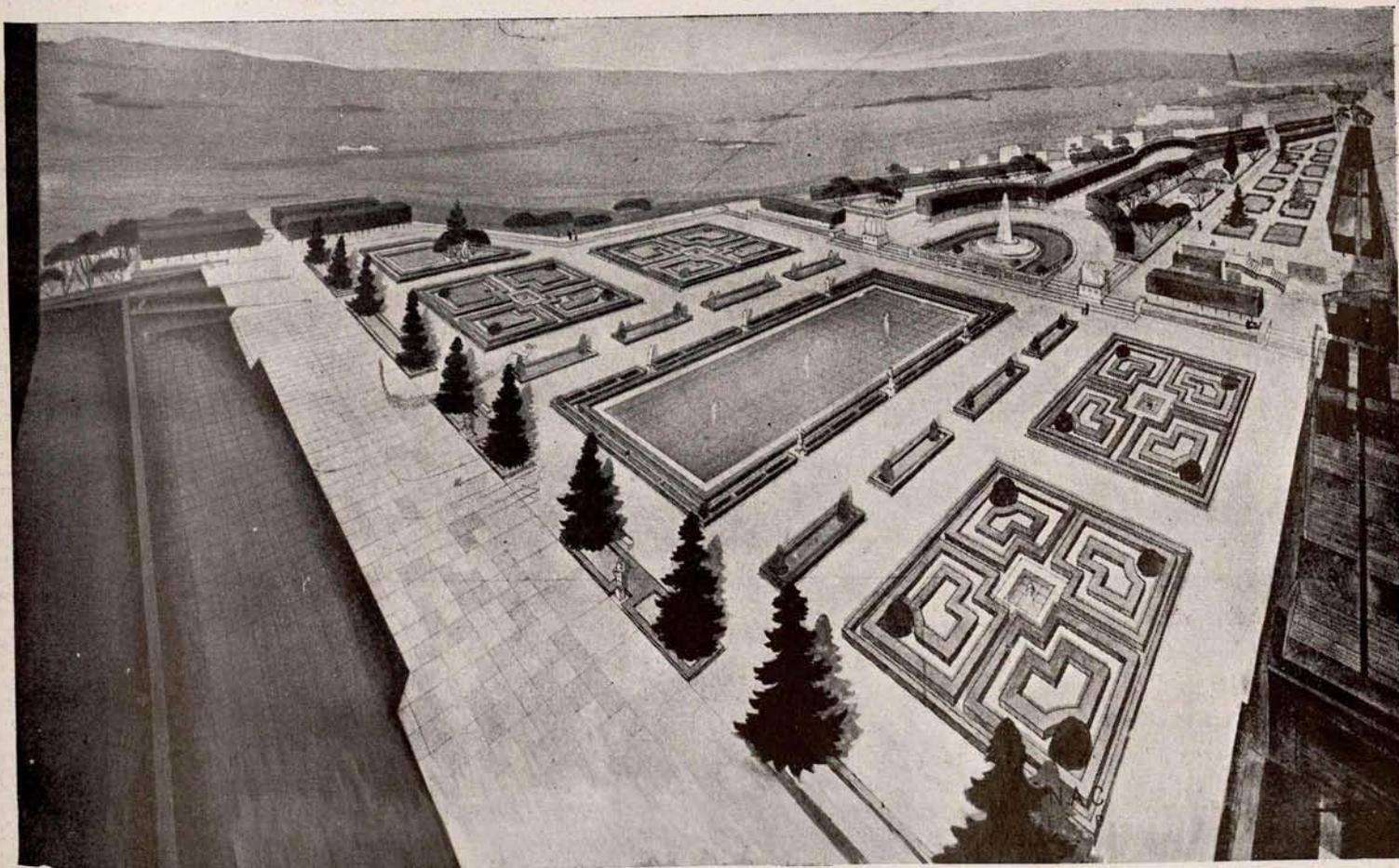
En el trazado general ha sido tenido muy en cuenta el factor social, que imponía una especial fisonomía, exigiendo más amplitud a sus paseos, accesos varios, espacio dedicado a los niños, lugares de sombra y descanso; es decir, las características de un jardín público de hoy, inexistente en los jardines históricos.

En este caso, como en todos los análogos de jardines rodeando una edificación monumental, un buen trazado deberá armonizar con la arquitectura, reflejarla, ser como una prolongación de aquélla, completándola, en una palabra. La fachada norte del Palacio, la más monumental de todas, obra de Sachetti (1738), de un barroco clasicista italiano, al que los materiales, piedra berroqueña del Guadarrama y caliza de Colmenar, lo han castellanizado, servirá de fondo a los nuevos jardines, influyendo sobre éstos con sus líneas amplias, monumentales y con la sobriedad de su decoración.

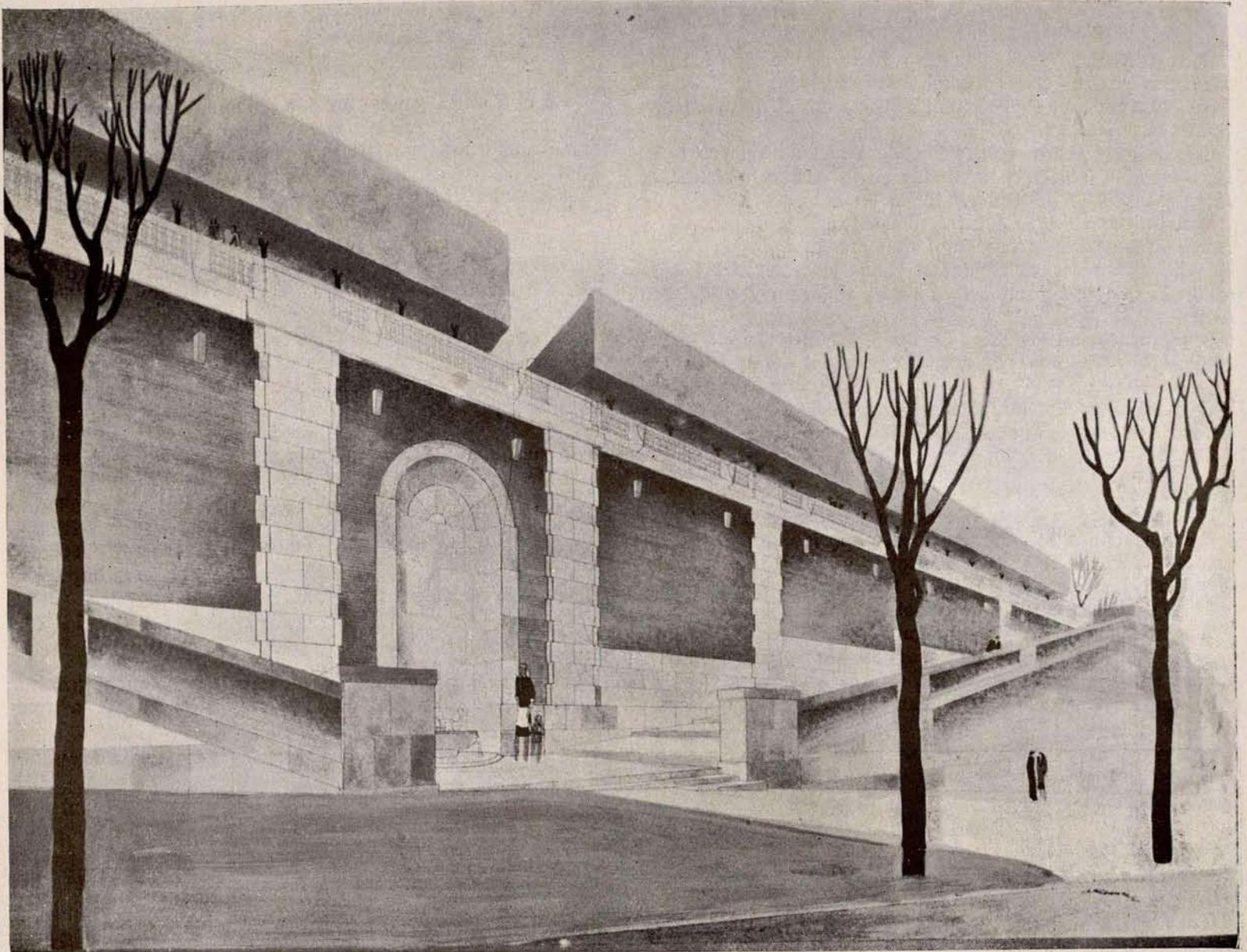
El estudio del antiguo proyecto, del que acompañamos una fotografía, nos lleva a pensar que los jardines del Monasterio del Escorial debieron influir sobre Sachetti, lo mismo que han influido sobre nuestro ánimo, imponiéndonos respeto al pasado y sobriedad en la traza.

Lonja

Un espacio a manera de «lonja», enlosada de granito, servirá de tránsito entre el Palacio y el jardín propiamente



Perspectiva que ofrecerán los jardines de la República desde la calle de Bailén, con el Palacio Nacional como marco, por su lado izquierdo.



Rampas de acceso a los jardines de la República por el paseo de San Vicente, que será ensanchado convenientemente, según un proyecto municipal del arquitecto Sr. Bellido.

dicho, en el que se destacan perfectamente dos zonas, una de forma regular, en la que se desarrolla, sobre un solo plano, un trazado de amplias líneas, sobrias y acusadas, con macizos de boj recortados y pequeños estanques de granito en torno a un gran estanque central, bordeado de jardinería y estatuaria igual a la plaza de Oriente, que incluso se podría gestionar hacer traer de los lugares en que se encuentran diseminadas, pues, como es sabido, todas ellas debían haber rematado la cornisa del Palacio.

Ejes del trazado

Los ejes del trazado son tres: uno principal, coincidente con el del Palacio, y dos secundarios, que lo son a su vez de las preciosas escaleras existentes en la explanada ocupada actualmente por el cochecón.

A nivel un poco elevado sobre el plano del jardín principal corre un paseo sombreado de tejos de talladas copas que, realzando en su parte central la fuente de la República y los grupos escultóricos conmemorativos del adveni-

miento del nuevo régimen, encuadrarán perfectamente el recinto, limitado por el frente opuesto con macizos de boj y monumentales cedros.

Tres han sido los accesos previstos: uno, principal, por el chaflán de la plaza de España; otro, por monumental escalera, desde la calle de Bailén, y un tercero por medio de rampas a la italiana que hagan posible el paso de los cochecitos de los niños desde la parte baja del paseo de San Vicente, que facilitará el acceso a los vecinos de las barriadas bajas. Ha sido conservado el acceso de vehículos al Campo del Moro, para uso exclusivo de su excelencia el presidente de la República.

En el ingreso principal de la plaza de España se crea un espacio enlosado a manera de vestíbulo del jardín, con grandes árboles aislados, del que arranca la avenida principal que conduce al eje principal del trazado, al punto de vista principal del conjunto.

El jardín se dominará todo él a lo largo de la calle de Bailén, de la que estará separado por una barandilla, por lo que ha sido tenido muy en cuenta en el trazado general su aspecto, que pudiéramos llamar panorámico.

Jardín de los niños

Un espacio especialmente dedicado a los niños ha sido previsto, y en él, cajones de arena y bancos.

Una parte del jardín se dispone sobre un plano superior, cuyo nivel coincide casi con el que se llamó Patio de la Regalada, en el edificio de las Caballerizas, de modo que sirva de miradero sobre el resto, evitándonos al mismo tiempo importantes y costosas obras de contención de la calle de Bailén, que corre por encima de este plano y que en su arranque en la plaza de España coincide casi con él.

Arbolado

En la disposición del arbolado ha sido tenida muy en cuenta la orientación y los vientos dominantes, respondiendo al deseo de que ejerzan una función protectora al formar pantallas opuestas a los vientos norte y noroeste.

Cerramiento

El jardín ha sido planeado de modo que pueda ser fácilmente cerrado, evitando su acceso normal durante la noche, y para ello se dispone una verja de hierro en parte del chaflán o puerta de ingreso hasta los puntos de la calle de Bailén y el paseo de San Vicente, en que el desnivel por sí solo evita el fácil acceso. A lo largo de la calle de

Bailén, como hemos dicho, se dispondrá una sencilla barandilla de protección que armonizará con la puerta de ingreso a la gran escalera, que facilitará el acceso desde las proximidades de la plaza de la República.

Obras

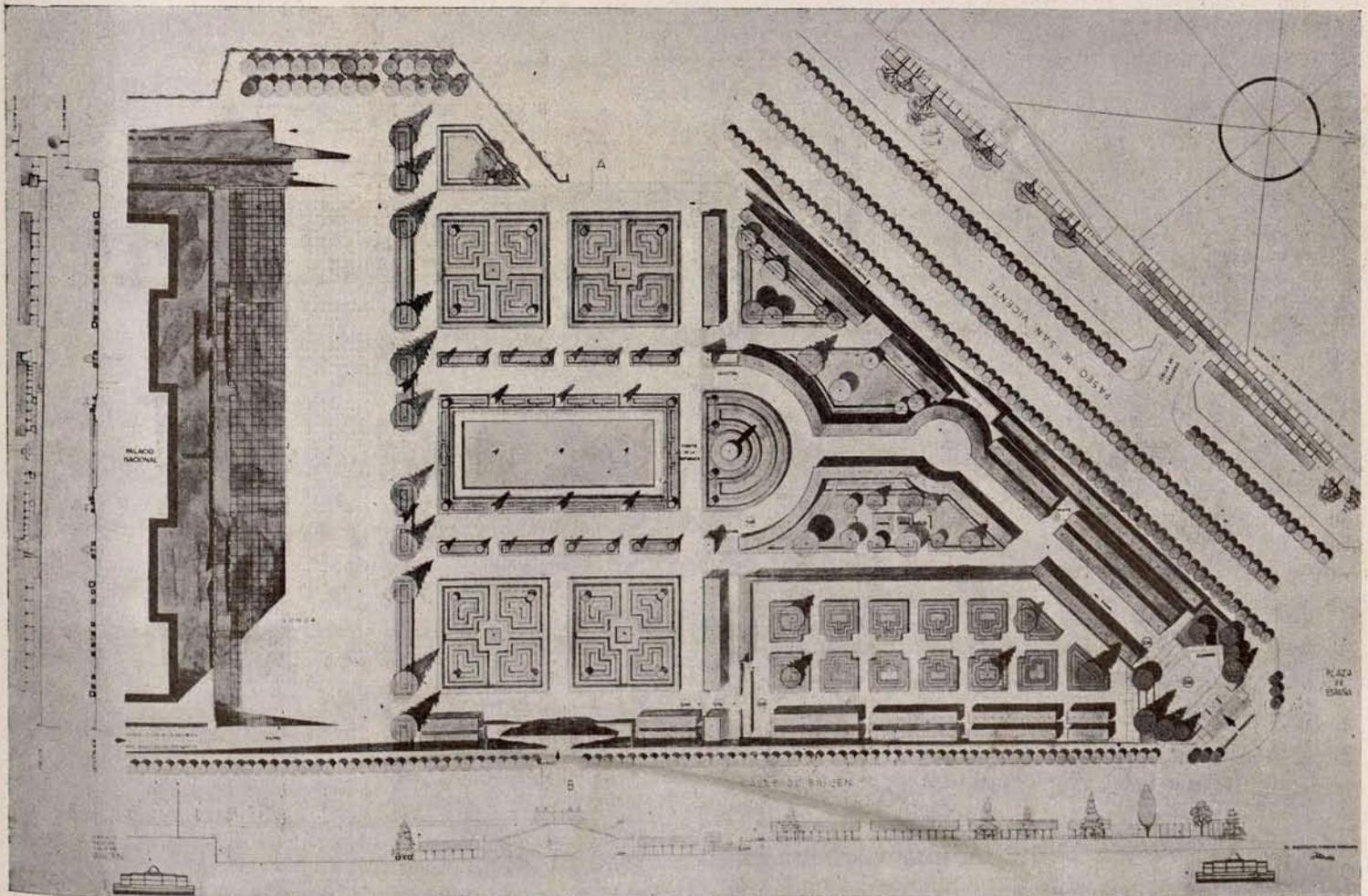
Las obras de fábrica que se proyectan, además de las de movimiento de tierras, que en buena parte quedarán hechas por la contrata del derribo, como queda dicho, se reducirán a las siguientes :

1.^a Construcción del muro de contención del jardín sobre el paseo de San Vicente, y en él, las rampas de acceso a la italiana, con el nicho-fuente que aparece en los planos, de piedra de Colmenar y ladrillo.

El paseo superior que corre sobre este muro irá limitado por balaustrada de piedra, muy semejante a las ya existentes en los muros del Campo del Moro, que han servido de motivo de inspiración, en nuestro afán de hacer una obra lo más armónica posible con el conjunto del Palacio.

2.^a Construcción del cerramiento sobre la plaza de España, compuesto de zócalo de piedra y verja de hierro.

3.^a Cerramiento sobre la calle de Bailén, compuesto en una parte de verja de hierro sobre zócalo de granito, y en otra, de barandilla mixta de hierro y granito.



Vista de conjunto de los jardines de la República, sobre los desmontes de las que fueron Caballerizas reales, que eran un tapón inmundo, a la entrada de Madrid por la estación del Norte.

4.^a Puerta de acceso desde la calle de Bailén, de hierro y piedra.

5.^a Escalera monumental de ingreso desde la calle de Bailén, de piedra de Colmenar y ladrillo.

6.^a Enlosado de granito en la lonja, junto al Palacio.

7.^a Estanques del jardín principal, uno grande, central, y cuatro pequeños, según se detalla en los planos.

8.^a Murete de contención a lo largo del jardín bajo, y que separará éste, que suponemos a nivel 1,00 del paseo situado sobre el nivel 0,98 y las escaleras de granito que unen ambos niveles, así como los basamentos de los grupos escultóricos.

9.^a Fuente de la República.

10. Escalera entre el nivel 0,98 y el 3,68 del jardín alto y muro de contención de éste, de piedra de Colmenar, granito y ladrillo.

11. Servicios de W. C. y aseo bajo el jardín alto.

Las obras de fábrica señaladas se completarán con las de movimiento de tierras, bordillos, enlosados, casetas de los

guardas, bancos, jardín de los niños, etc., y todas cuantas aparecen en el plano de conjunto y en los numerosos detalles a escala 1 : 25.

Materiales

Aparte del hormigón en masa que se utilizará en las cimentaciones y en algunos muros de contención, los materiales — que se definen perfectamente en los estados de medición y precios unitarios — que se emplearán serán el granito, la piedra berroqueña, la de Colmenar y el ladrillo visto en paramentos.

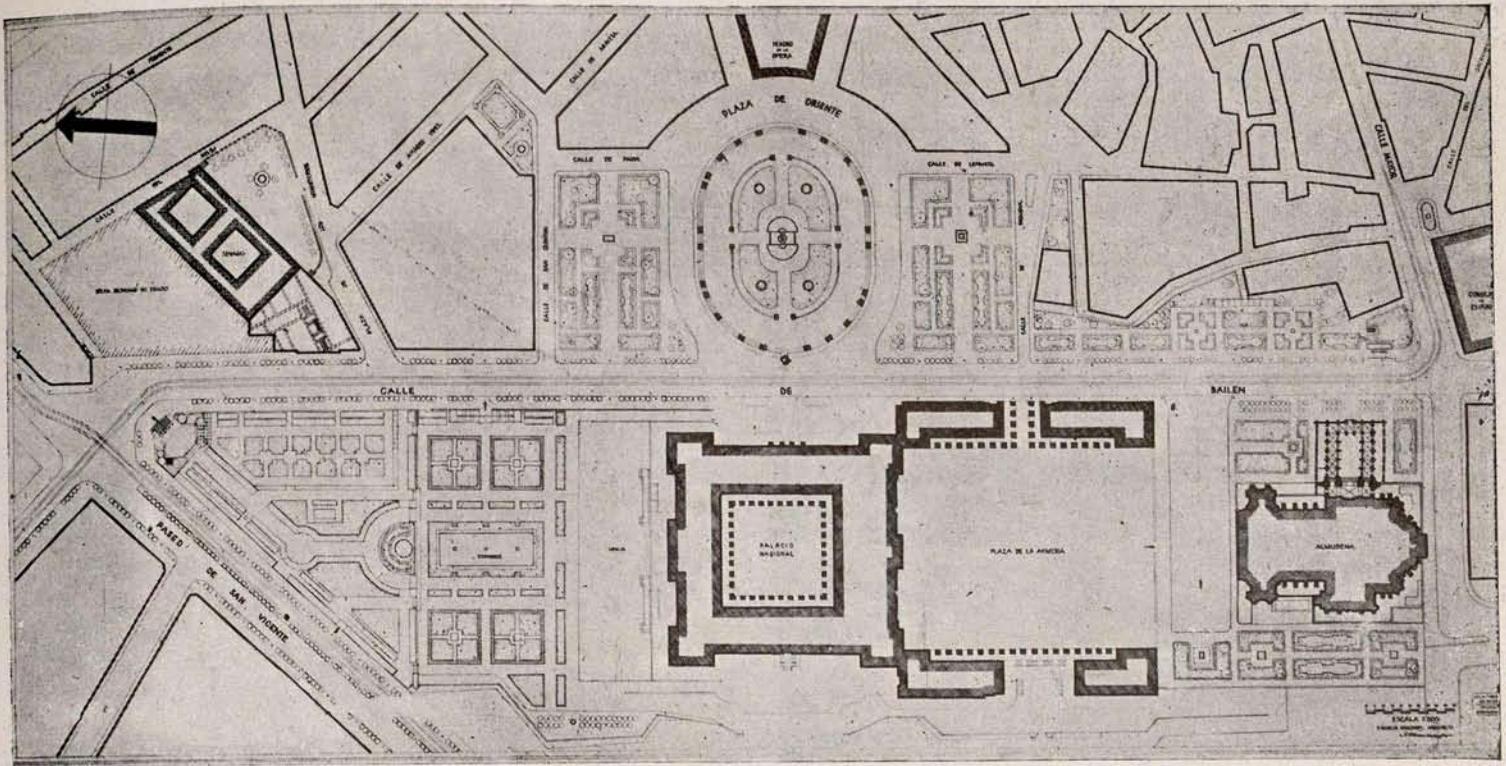
Los materiales pétreos se emplearán en casi todos los casos paramentando los muros; es decir, con tizones que variarán de 10 a 30 centímetros, cuando más, en los lugares que se especifican en los estados de medición.

Arbolado

En la elección del arbolado, que se hará en su día, de acuerdo con el director de Parques y Jardines, se tendrán en cuenta no sólo las condiciones del terreno, que, naturalmente, tendrá que ser especialmente preparado, sino también la



Escalera secundaria de los jardines de la República, para salvar con poco gasto los grandes desniveles de esa parte del terreno.



Urbanización de los alrededores del Palacio Nacional, estudiada sobre la base de los jardines de la República, sin perder en nada el carácter originario de la principal residencia de Madrid.

posibilidad de que el jardín pueda desarrollarse rápidamente. Coníferas y arbustos de hojas persistentes, siempre verdes, con la ventaja de poder ser plantados en cualquier época del año; evónimos, tuyas, tejos, boj, durillos, laureles, aligustres, etc., serán los utilizados en el jardín que proyectamos.

Las flores se emplearán exclusivamente en torno al estanque central y a los macizos que bordean los paseos.

Presupuesto

El presupuesto total de las obras de fábrica asciende a 2.407.720,20 pesetas.

Instalaciones

Los servicios municipales de jardinería, fontanería y alumbrado formularán a su vez sus correspondientes presupuestos.

Urbanización de los alrededores

Los derribos de las que fueron Caballerizas reales y del antiguo ministerio de Marina han dado lugar a la urbanización de la calle de Bailén en su primer trozo hasta la calle de San Quintín, ensanchándola y ajustándola a un perfil transversal de tipo correspondiente a la vía resultante, de 32,60 metros de anchura, descompuestos en dos aceras arboladas de 7,30 metros y de una calzada de 18 metros, con dos vías de tranvía por el centro de la calle.

El paseo de San Vicente, según los planes generales de urbanización formulados por la oficina del servicio, se proyecta ensancharle de 24,50 a 36,50 metros, en la forma indicada en los planos.

Urbanización general de la calle de Bailén

Dándonos perfecta cuenta de la importancia que las obras proyectadas han de tener en la estética urbana de una de las zonas de más importancia monumental de Madrid, creemos que la construcción de los jardines debiera completarse con las ideas expuestas en el plano de conjunto que acompañamos y que son en esencia las siguientes:

Se trata de crear en los alrededores del Palacio un ambiente uniforme armónico con éste, poniendo en valor sus perspectivas y grandes líneas, uniformando para ello el perfil transversal de la calle de Bailén, hasta el Viaducto, que en breve plazo será nuevo y magnífico, transformando en jardines los montículos existentes frente a las obras de la Almudena, que fueron poblados con premura en ocasión de la visita del presidente M. Loubet, y modificando los jardines laterales de la plaza de la República.

En consideración al enlace con la calle Mayor, se propone el derribo de la manzana, formada de dos únicas casas, de esquina, con lo que se conseguiría, además, amplia perspectiva sobre los edificios del Consejo de Estado y de la Embajada de Italia.

Con la Almudena podían hacerse tres cosas: o terminarla, o desmontar la parte de nave principal iniciada, o acabarla, simplificando su construcción y estructura, para adaptarla a Museo diocesano, por ejemplo, convirtiendo en jardines el resto de la superficie que debía ocupar la Catedral, si fuese terminada.

Es indudable que con la reforma propuesta, no excesivamente costosa, se conseguiría la magnífica urbanización de conjunto de toda una zona de Madrid.

FERNANDO GARCIA MERCADAL
Arquitecto.

*Fomento de Obras
y Construcciones*

=====
S. A.

Madrid - Barcelona - Zaragoza

=====
*Oficina en MADRID:
Plaza de las Cortes, número 9*

Mataderos y Mercados

Exportación de frutas al exterior

SIENDO una riqueza importantísima la que representan nuestras frutas y hortalizas, tanto al natural como en conserva, sería muy beneficioso que se extirpase de una vez el enorme contingente de exportadores clandestinos y agentes de casas extranjeras que en nuestras zonas de producción frutera actúan siempre atentos a sorprender la ignorancia de nuestros productores, que, por deficiencias económicas y culturales, tienen que entregar sus productos de fruta a la eventualidad y cotización que la casa extranjera y receptora imprime o mermadamente detalla en sus liquidaciones de venta.

EXPORTADORES CLANDESTINOS.

Estos señores, que más propiamente se les puede denominar especuladores insolventes, actúan de la siguiente forma: Anticipan cantidad metálica a los cosecheros, con la condición de que ellos sean los que fijen el precio de compra en los productos. Por esta trabatan inmoral empiezan por exportar las

frutas que no han comprado en firme, y si las liquidaciones del extranjero son buenas pagan mermadamente al cosechero, en razón a que ellos mismos procuran reservarse el máximo de beneficio al fijar el precio de compra al cosechero en baja y relación a la liquidación recibida. Por otra parte, si estas liquidaciones vienen muy bajas y producen pérdidas, nada pierden ellos, pues se concretan a no pagar al cosechero sus productos, alegando que han perdido. Estos mencionados exportadores satisfacen una cuota anual de 1.100 pesetas, como contribución.

AGENTES O COMISIONISTAS DE CASAS EXTRANJERAS.

No pagan nada de contribución, y se limitan a anticipar al cosechero los gastos de flete o transporte. Este elemento es más perjudicial y dañino que el pseudoexportador, porque por 2 ó 3 pesetas que arriesga de los derechos de flete o transporte, él es el dueño de la mercancía, para vender a como quiere o liquidar lo que crea más conveniente. Sumadas las deficiencias expuestas, al par que también la irresponsabilidad de estos elementos, es de lógica admitir la gran merma en ingresos que tanto el Estado como los cosecheros padecen. Al propio tiempo facultan para que en algunas variedades de frutas otras naciones productoras mejor organizadas planteen una competencia a nuestros productos. Resumiendo: que estos productos no son exportados por los propios cosecheros, y sí por este contingente de elementos anteriormente expuestos, que libremente se movilizan, aprovechándose de la ignorancia de los cultivadores y exagerando sus beneficios, por lo que es prudente aconsejar la implantación de lo siguiente:

Primero.—Constituir un Banco nacional frutero, instituto o centro nacional al cual sea obligatorio pertenecer todo cosechero de frutas, abonando una cuota mensual para gastos de organización, prestación de servicios y redacción de una revista diaria o semanal en la que se ilustre al cosechero con las cotizaciones y perspectivas de los mercados exteriores, enseñanza de cultivos, adiciones y sistema de aplicación de abonos, etc.

Segundo. Crear una flota mercante y nacional para el transporte rápido y con garantía de nuestros productos fruteros, evitándose de esta forma el ser tributario del extranjero por este concepto, así como eliminar lo peligroso que es, tras de pagar a Empresas extranjeras este servicio, lo perjudicial que resulta a nuestra economía y carencia de garantía para consolidar y aumentar nuestras ventas al extranjero con arreglo a la situación de esos mercados ya conocidos, como a otros que con este elemento de barcos propios podríamos fácilmente implantar relaciones con mercados actualmente desconocidos.

Tercero. Al constituirse el Banco Nacional Frutero con capital propio, por acciones, o darle el carácter de órgano del Estado, deberá organizar a productores, tanto en relación a la enseñanza de tales cultivadores como también en lo que respecta al sistema de ventas en el exterior, por elementos competentes (agentes o representantes comerciales), acheridos a nuestras embajadas y consulados, no con el carácter que actualmente tienen, sino con mayor exigencia en cuanto a facilitar un fichero de comerciantes de esas naciones, y exigirle rendimien-

M. de San Martín,

Sucesor de

Casa Fernández Rojo

Grabados

Fábrica de sellos de caucho
Precintos - Numeradores y
teñedores de caucho y metal
ROTULOS ESMALTADOS

Fuentes, 7 Tel. 10285

MADRID

ENVIOS A PROVINCIAS

Almacén de tarjetas
postales y abanicos
al por mayor y menor

Hijo de F. Díez Pauperiña

Papelería - Imprenta
Objetos de escritorio
y artículos de piel

MAGDALENA, 32

Madrid

Teléfono 15123

to en cuanto a observaciones y posibles operaciones a realizar, como también ser ellos los que reflejasen las ventas y liquidaciones, o, en su caso, controlar con y bajo su responsabilidad las expresas operaciones.

Facultar a estos agentes comerciales para la propaganda activa, en prensa y folletos, así como también autorizarles para que, como vía de obsequio y propaganda, gratuitamente, obsequiasen con cajitas pequeñas, bien presentadas, con las distintas variedades de frutas y derivadas manufacturas de las mismas y divulgar de esta forma nuestros productos.

Crear inspectores que visiten los mercados exteriores y analicen la labor de los agentes comerciales.

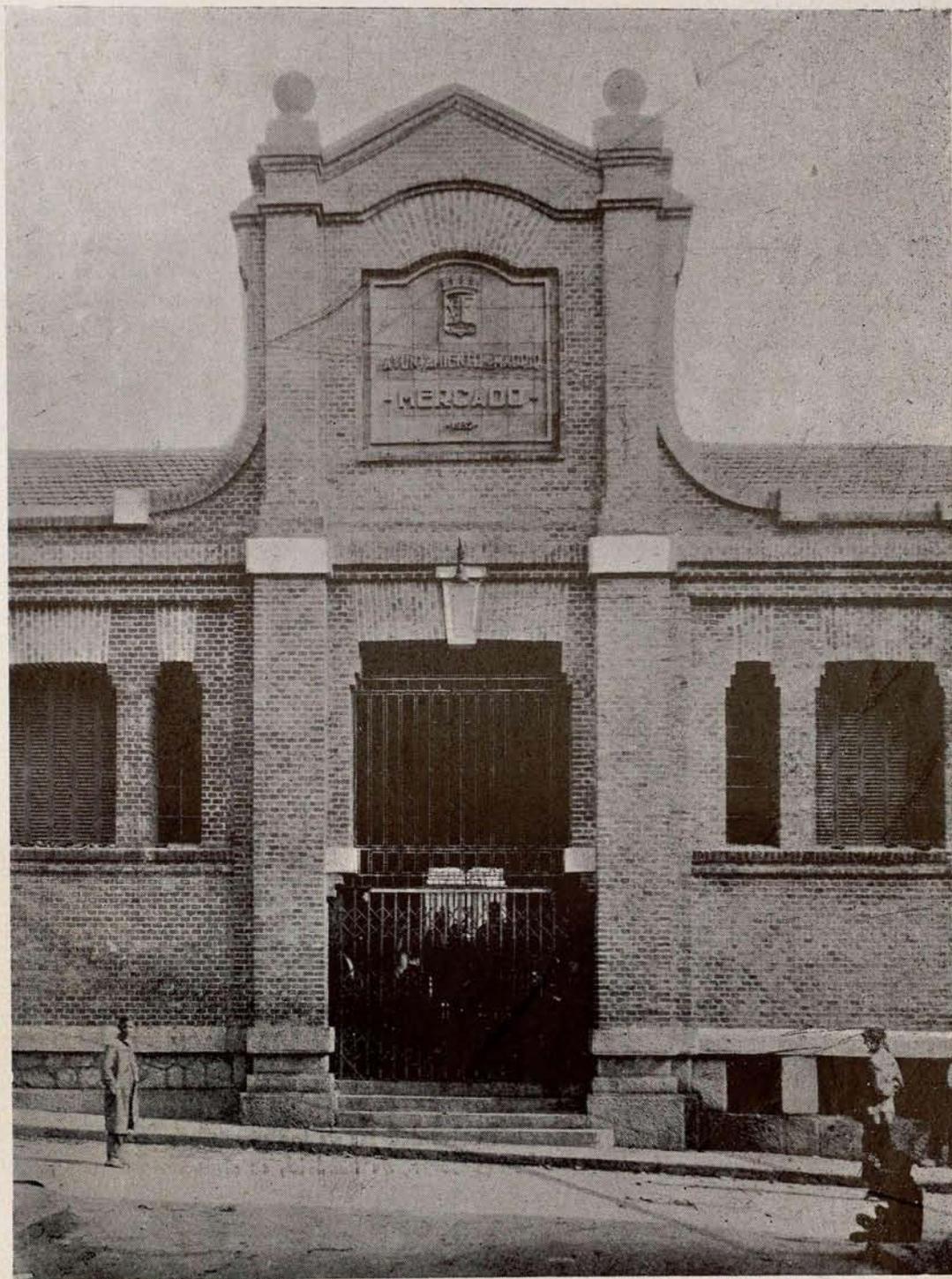
Cuarto. Será labor del Banco Nacional Frutero anticipar a cada cosechero que lo solicite anticipo metálico, a base de conceder un máximo de amortización de ciento veinte días; que este anticipo no exceda nunca del cincuenta por ciento del valor de cada cosecha, y por cuya prestación de auxilio obtenga la entidad un premio del tres por ciento; estos anticipos sólo podrán efectuarse sesenta días antes de la recolección del fruto.

Para estas operaciones quedará sujeto el cosechero a garantizar la operación con sus cosechas y propiedades; de ninguna forma podrá vender por sí mismo sus productos, así como en manera alguna amortizará el anticipo en metálico, y sí con las liquidaciones que resulten de sus productos vendidos por conducto de la entidad, la que cobrará el ocho por ciento sobre el líquido obtenido en venta.

Quinto. En cuanto al transporte por ferrocarril es necesario que sean más rápidos y se llegase a la exclusiva formación de trenes fruteros y con aplicación de tarifas más reducidas que las actuales; advirtiendo que no cabe admitir la pérdida, que con frecuencia se disculpan las Empresas ferroviarias, pues si por carencia de organización y otros defectos desapareciese nuestra riqueza frutera, entonces sería más lamentable para estas Empresas ferroviarias la pérdida total de este transporte.

Sexto. Instalar en nuestras fronteras terrestres de Francia un contingente de camiones rápidos, para en caso de congestión de mercancía en dichas fronteras dar salida rápidamente a los artículos de mayor madurez.

Séptimo. Centralizado en Madrid el Banco Nacional Frutero, éste implantará en las zonas de mayor producción



Entrada al nuevo mercado municipal de Tirso de Molina, que se debe por entero a la gestión del teniente de alcalde de La Latina, camarada Saborit, hoy destituido de su cargo.

de frutas, delegaciones y subdelegaciones para que éstas auxilien y atiendan con ilustraciones y demás elementos a los cosecheros; también en los puertos de nuestro litoral, en donde se embarquen frutas con destino al extranjero, se crearán delegaciones, como también en la frontera, y para caso de duda o imprevistos se consultará con la central de Madrid.

Octavo. Nacionalizar la fabricación de conservas vegetales o, en su caso, controlar y legislar sobre estas manufacturas tan importantes como la exportación en fresco, y para ello interesará la explotación de esta industria por los mismos cosecheros y ser la

entidad la encargada o gestora de su venta y colocación en los mercados exteriores. Reducir el arancel sobre el azúcar que se emplee en la fabricación de frutas y mermeladas con destino a mercados exteriores, para de esta manera poder adquirir mejores mercados.

Noveno. Iniciar conferencias con auxilio de proyecciones cinematográficas y personal competente sobre cultivos, empaquetado y presentación de frutas; divulgación técnica para los mejores aprovechamientos de las frutas; desinfección de plantaciones y árboles; conservación de estos productos, y, en una palabra, todo cuanto signifique enseñanza sobre esta riqueza,



Limpia, alegre, ventilada, con juguetes que hacen las delicias de los parvulitos, la clase que funciona en la escuela de la Fundación Cesáreo del Cerro, de Madrid, es el encanto de los pequeños.

Décimo. Admitido que toda nuestra exportación de frutas, naranjas y plátanos, así como conservas, se exportan en cajas de madera, cuyo material viene de Noruega y otras naciones, en listones serrados, con distintas medidas — es decir, labrada —, pero que asciende su importe a la cantidad de dos a tres pesetas caja, y multiplicado este factor por la enorme cantidad de millones de cajas que anualmente exporta España, es una respetable suma la invertida en madera, ¿no hay medio de traer maderas de nuestras posesiones africanas o repoblación forestal en nuestra península?

Es muy penoso presenciar la apatía del capitalista español para concurrir al fomento de nuestras riquezas y lo obediente e incauto que es para emprender negocios más aventureros.

Toda riqueza cuyo origen sea la tie-

rra cultivada es la que más garantía nos presta, la más halagüeña, porque de nuestro impulso y estudios depende la mayor producción y beneficios; es la que con más facilidad y menos preámbulo se administra, y como final es la que eleva y engrandece a una nación. ¿Podría criticarse que el Gobierno, fiel y sacrificado observador, así como también forzoso tutor de nuestra nación, crease bajo su amparo una entidad central dedicada al mejor desarrollo y pureza de las exportaciones de nuestros productos?

Existiendo agrupaciones fruteras, Cámaras y demás organismos oficiales para fomentar el perfeccionamiento y defensa de nuestras frutas, ¿por qué no se centralizan para que aporten mayores éxitos y rendimientos?

No podrá nunca causar perjuicio la realización de este proyecto a la Ha-

cienda española, por cuanto que es una garantía para mejor defender y conservar una de las más importantes riquezas nacionales, y al propio tiempo que practicará la mejor enseñanza a favor de estos cultivadores, es lógico y quizá ningún sector de los contribuyentes nacionales protestase por la creación de un impuesto único y exclusivo sobre los productos frutas con destino al exterior de un céntimo en kilogramo exportado.

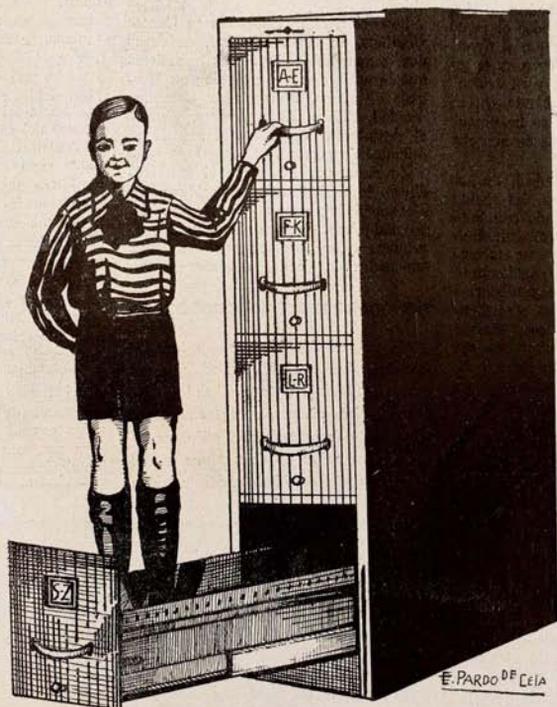
Muy reducidamente expuestas las deficiencias de nuestra exportación, y también razonado sobre lo más conveniente a crear, declino todo detalle de organización a favor de elementos oficiales que con su tecnicismo e inspecciones sobre las actuales fases de nuestra exportación consulten a los propios cosecheros para evitarse burlas o torpes enseñanzas.

T. R.

ARCHIVADORES DE ACERO

MARCA

Rudy Meyer



LA CALIDAD MÁXIMA

PIDA DETALLES:

Rudy Meyer

MADRID

Montera, 28

Madrid y sus problemas

El extrarradio

YA se han cumplido los deseos de quienes sólo querían ver fuera del Ayuntamiento de Madrid a los concejales elegidos el 12 de abril de 1931. Es evidente que al Ayuntamiento elegido en esa fecha se le ha hecho muy mal ambiente, y es evidente también que este ambiente, en la mayor parte de los casos, se ha procurado mantener, a sabiendas de que era una notoria injusticia.

El Ayuntamiento de Madrid, durante estos tres últimos años, ha tenido concejales que han trabajado con todo entusiasmo por administrar con honradez y acierto, y de eso están convencidos hasta los más encarnizados enemigos de los concejales suspendidos.

Pero, además, bueno será que digamos que los problemas que Madrid tiene planteados los ha abordado sin vacilación el Ayuntamiento del 12 de abril, y unos los ha resuelto, y otros los ha dejado ya en vías de solución.

¿Qué pasaba con el extrarradio? Todos sabemos que diferentes alcaldes, Ayuntamientos, y hasta el Consejo de ministros y el Parlamento, trataron repetidas veces del problema del extrarradio. Había habido alrededor de este problema promesas sin cuento a los electores; pero el extrarradio seguía sin urbanizar, sin ordenanzas, con pozos negros; en una palabra, en el extrarradio no se conocía la existencia del Ayuntamiento nada más que por el cobro de tributos. El Ayuntamiento de Madrid, y más aún la mayoría republicanosocialista, se ocupó del extrarradio con tanta actividad y acierto, que podemos decir que en los tres años últimos se ha hecho en el extrarradio toda la obra que no se había hecho en un cuarto de siglo.

Y vamos a iniciar un examen somero de lo actuado.

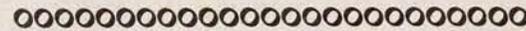
Alcantarillado. — Quedaban en el extrarradio de Madrid al venir la República más de 3.000 pozos negros, y había, además, bastantes barrios, entre otros los de Goya, Aluche, San Antonio, Comillas, Bilbao, Elipa, Leñeros, etc., etcétera, en cuyas viviendas no había ni siquiera pozo negro, y, por tanto, ni retrete.

Se acometió este problema con toda decisión, y al plan del arquitecto señor

Lorite, director entonces de los servicios del subsuelo, se le dió todo el impulso posible, y en vez del ritmo lento que llevó en manos de anteriores Ayuntamientos, alcanzó extraordinaria velocidad.

Se construyeron colectores en Cuatro Caminos, en la Prosperidad, en cuyas dos zonas había barriadas completas que carecían de alcantarillado; en Marqués de Zafra, Marqués de Comillas, Verdad, Bilbao, Elipa y otros, y gastó el Ayuntamiento en esto cerca de 10 millones de pesetas.

En resumen: hoy tiene el extrarradio de Madrid resuelto el problema del alcantarillado; pero no un alcantarillado cualquiera, sino un alcantarillado de primera clase, perfectamente visitable por todas las calles del extrarradio.



Ha sido el Municipio quien terminó las obras de demolición del viejo ministerio de Marina, ante el abandono del Estado. Esas obras, sin contar el embellecimiento de la calle de Bailén, costaron varios miles de duros, que sin el Ayuntamiento de Madrid aún estarían sin hacer, y los extranjeros, al entrar en la capital por la cuesta de San Vicente, se asombrarían contemplando la desidia matritense.



¿Dónde están instalados los edificios oficiales: ministerios, cárceles, universidades, institutos, etc.? ¿Hay algo más hediondo que una comisaría del viejo tipo?



¿Cuándo se obliga a la Compañía del Norte a terminar el muro de la ronda de Segovia y el puentecillo de la calle de Mazanares?



Y las casas baratas, ¿por qué siguen las obras paradas?

Y la estación incineradora de basuras, ¿cuándo se comienzan las obras?



Seguiremos preguntando...

Unicamente en un sector de Cuatro Caminos, donde está el alcantarillado construido desde hace veinte años, es tubular; el resto es visitable y de primera calidad; es decir, alcantarillado igual, y en muchos casos mejor, que el de capitales de naciones importantes.

Agua. — Otro problema que apenas preocupó a los anteriores Ayuntamientos, hasta tal punto que en muchas barriadas del extrarradio no había ni una sola fuente, y en otras, las pocas que había eran de propiedad particular.

La tan maltratada mayoría republicanosocialista prestó especial atención a este asunto y llevó fuentes a todas las barriadas obreras, quedando ya propuestos y aprobados la mayor parte de los proyectos con las fuentes que faltan todavía por instalar.

Pero si en fuentes públicas se hizo mucho en el extrarradio, no se ha quedado atrás el Ayuntamiento del 12 de abril en la colocación de tuberías que, anticipándose a Canales del Lozoya, el Ayuntamiento ha colocado, y que Canales pagará o no al Ayuntamiento; pero por lo pronto éste ha hecho las instalaciones a su cargo, las tuberías han pasado al servicio de Canales del Lozoya y el vecindario ha hecho ya sus tomas en ellas.

Además, se han colocado bocas de riego en las principales arterias del extrarradio, que no solamente permiten regar y lavar estas vías, sino llenar los tanques para los riegos de las calles de los polígonos interiores del extrarradio y, además, han prestado ya eficaces servicios en casos de incendio.

Entre las calles del extrarradio que merecen citarse, en las que se han colocado bocas de riego, figuran las siguientes, que son conocidas de todos los madrileños:

Paseo de Extremadura, en su totalidad; carrera de San Isidro, subida a la ermita y camino alto de San Isidro; paseo del Marqués de Monistrol; calles del General Ricardos, Antonio Leyva, Antonio López, Francisco Mora (barrio de Usera), Casas ultrabaras municipales, calle del Pacífico, desde Caridad hasta el puente; López de Hoyos, Carlos Marx, Bravo Murillo, hasta el límite, y Francos Rodríguez.

También se ha instalado un crecido número de hidrantes para casos de incendio, los cuales no tienen todavía la

toma de agua porque Canales del Lozoya, alegando incumplimiento de trámites por parte del Ayuntamiento, espera a que esos trámites se ultimen para dotar de agua a esos aparatos tan necesarios en casos de incendio.

Además, se ha acometido la instalación de tubería de 30 centímetros para llevar agua a presión al Cementerio municipal, a los barrios de Bilbao y Elipa y al Grupo escolar Leopoldo Alas. En esa tubería ha gastado solamente en instalar la que faltaba, pues se han aprovechado más de 1.500 metros de la que existía para llevar el agua sin presión, más de 50.000 duros, con lo que se ha resuelto la carencia de agua en el Cementerio, cuya falta en el verano era extraordinariamente peligrosa.

Alumbrado. — Otro servicio que estaba totalmente abandonado en el extrarradio era el de alumbrado; pero también se apretó de firme para acometer su solución. En los tres años se ha instalado alumbrado por gas en 65 calles del extrarradio, que han costado al Ayuntamiento, sin contar las zanjas y tuberías, más de 200.000 pesetas.

Alumbrado eléctrico se ha instalado en más de 180 calles del extrarradio, en cuyas instalaciones ha gastado el Municipio más de 150.000 pesetas.

Además, se hizo una instalación de alumbrado a alta tensión, a título de

ensayo, en la carretera del Este. Este ensayo se hizo para ver si convenía o no adaptar ese alumbrado en las vías de gran circulación. La carretera del Este es hoy, desde el puente de las Ventas hasta el Cementerio municipal, una de las vías mejor alumbradas de Madrid, lo cual ha favorecido mucho a las pobladas barriadas que hay a ambos lados de la carretera, y como ha dado excelentes resultados, además de dejar ya esa instalación permanentemente, se han acometido otras, como la de la gran avenida de la Libertad, de la que nos ocuparemos otro día.

Escuelas. — En este aspecto, el abandono era también total; pero se acometió con toda decisión este problema.

El Ayuntamiento alquiló escuelas y aprobó todo cuanto le propuso la Junta de Primera enseñanza, y ahí está la magnífica labor escolar llevada a efecto en el extrarradio, en donde, además de las escuelas que se han instalado en casas particulares, se han construido magníficos Grupos escolares que son orgullo de la capital de la República. Y no solamente ha realizado esta labor, sino que ha estimulado y colaborado con el Estado en la construcción de otros Grupos nacionales en el interior y en el ensanche.

Todo ello ha permitido que hoy haya en el extrarradio los siguientes Grupos escolares:

Además de estos Grupos, están los pisos particulares que se han alquilado para instalar escuelas y cuyo número es muy crecido, sobre todo en el interior y en el ensanche.

Pavimentación. — En este aspecto la labor realizada es formidable, pues el extrarradio estaba en el más completo de los abandonos.

Se han pavimentado las calles con material nuevo y con usado, porque había que aprovechar todas las posibilidades para llevar a cabo las obras que hacían falta; y aunque no se han pavimentado todas las calles que lo necesitan, se ha urbanizado un crecido número de ellas, como lo demuestran los siguientes datos: Calles pavimentadas con material usado, 150; con material nuevo de diversas clases, 20. Cantidades gastadas, cuatro millones de pesetas, aproximadamente.

Téngase en cuenta que el personal municipal de vías públicas, en su casi totalidad, ha estado trabajando en el extrarradio y el importe de sus jornales no va incluido en esa cifra, como no va tampoco el importe del material usado levantado de otras calles del interior o ensanche y utilizado en el extrarradio, pues sólo hemos tenido en cuenta los gastos de transporte y arena.

La labor enorme desarrollada en la pavimentación de calles en el extrarradio se aprecia en cuanto se visiten esas barriadas y se hable con la clase obrera que en ellas vive.

No estará de más señalar aquí que estas obras no solamente se han hecho gracias a los votos de la mayoría republicanosocialista, sino a pesar de la campaña que hicieron algunos concejales de la derecha, hasta el extremo de no votar ni una sola vez a favor de ninguna obra del extrarradio.

Y, por último, queremos señalar de manera precisa la labor que se ha realizado para dejar aprobadas las ordenanzas, que ya están en vigor, y que permiten encauzar la edificación en el extrarradio de manera efectiva y eficaz. Desde hacía más de veinte años se propugnaba que el extrarradio tuviera unas ordenanzas y la edificación se sujetara a ellas; pero las ordenanzas nunca se hacían, hasta que el primer Ayuntamiento con mayoría republicanosocialista las ha hecho, arrostrando toda la campaña que en contra se levantó y que en parte alentaban los mismos que dirigían censuras a los concejales por no resolver este problema.

NOMBRE	CALLE
Santiago Rusiñol.....	Dehesa de la Villa.
Jacinto Benavente.....	Pedro Heredia, 1.
Jaime Vera.....	Bravo Murillo, 128.
Rosalía de Castro.....	Coruña, 8.
Emilio Castelar.....	Marqués de Leis.
Ortega Munilla.....	Avila, 30.
Luis Bello.....	Luis Cabrera, 38.
Ramón y Cajal.....	Francisco Navacerrada, 47.
García Quejido.....	Pilar de Zaragoza, 83.
María Guerrero.....	Matilde Díez, 17.
Mariano de Cavia.....	Luis Cabrera, 33.
Alfredo Calderón.....	Avenida de Carlos Marx.
Nicolás Salmerón.....	Mantuano y Vinaroz.
Leopoldo Alas.....	Carretera del Este.
Catorce de Abril.....	Pacífico, 71.
Amador de los Ríos.....	Avenida del Marqués de Zafra.
Miguel de Unamuno.....	Calle de Riego.
Concepción Arenal.....	Antonio López, 1.
Marcelo Usera.....	Juan Martín el Empecinado.
Doctor Esquerdo.....	Juan José Morato.
Goya.....	Carrera de San Isidro, 4.
Tomás Bretón.....	Paseo de los Pontones, 23.
Joaquín Dicenta.....	Paseo de los Olivos.
Tirso de Molina.....	Carrera de San Isidro, 18.
Rosario de Acuña.....	Carmen de Burgos.
Eusebio Blasco.....	Lorenza Alvarez, 23.
Juan Bautista Justo.....	Inglaterra, 12.
Miguel Morayta.....	Paseo de la Florida, 37.
Gómez de Baquero.....	Comandante Fortea, 6.
Fernández de Moratín.....	Paseo de la Florida (jardines).
Lope de Vega.....	Vascos, 15.
Giner de los Ríos.....	Francos Rodríguez, 53.

Compañía Peninsular de Asfaltos, S. A.

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

BARCELONA:
Vía Layetana, 28

VALENCIA:
Av. del Puerto, 219

SEVILLA:
América Palace



MADRID. - Plaza de la Villa, pavimentada en el año 1932

CON **LOSETA ASFALTICA C. P. A.**,

pavimento de fabricación española, cómodo, de fácil colocación, de larga vida.

CALLES CON 25 AÑOS DE SERVICIO son la mejor garantía de este pavimento.

Su colocación es fácil, no se necesitan obreros especializados.

Pídanos folleto ilustrado, presupuestos y cuantos datos necesite.

MÁS DE 500 REFERENCIAS DE OBRAS EJECUTADAS EN ESPAÑA

OTROS PAVIMENTOS: Asfalto fundido, asfalto comprimido monolítico, asfalto antiácido, asfalto sintético, etc.

Sección de Economía colectiva

Tema obligado

EN el presente número comenzamos a tratar en las columnas de TIEMPOS NUEVOS un tema de interés tan vital para un país como el de la economía. Para nadie es un secreto que la mayor parte del pueblo español, entre la que incluimos en un crecido porcentaje a la clase trabajadora, no se ha preocupado apenas del estudio de los problemas económicos. Ello no tiene nada de extraño. La carencia de instrucción primaria de un lado, las jornadas de trabajo intensas que ha sufrido la clase trabajadora y el vicio tan característicamente español de confiar a los demás la resolución de sus propios problemas son las causas que, a nuestro juicio, han contribuido en grado principal al escaso conocimiento que de los fenómenos económicos posee la colectividad española.

La aridez del problema no queremos decir que puede reducirse a términos tales de sencillez que puedan ser comprendidos en su totalidad por quienes no tengan ni la más remota idea del estudio; pero sí creemos es una obligación, en los momentos presentes, conseguir, o intentar al menos, poner al alcance de todo el que se preocupe de ellos la mayor cantidad de datos estadísticos de la marcha de la economía. Sin que falte, en la medida que las circunstancias lo consientan, nuestro comentario sobre aquellos hechos trascendentales o, al menos, importantes en la vida económica y financiera del país.

La creación de organismos paritarios, en los que la clase trabajadora tenía que discutir frente a frente con los representantes del capitalismo, era la ocasión magnífica para que el crecido plantel de representantes que a ellos fueron adquirieron la capacidad precisa en las diversas materias confiadas a su resolución. El mejoramiento de situación económica del proletariado, eje principal en derredor del cual giraban los demás, planteaba la necesidad del examen de la marcha de las industrias para conocer cuáles eran las que dejaban un mayor rendimiento. La facilidad de poder fiscalizar la marcha de los negocios era una base para capacitar hombres que en un porvenir más o menos próximo pudieran ejercer el control obrero, primero, y la dirección de las

industrias, después. Si queremos hacer una labor eficiente, radical en el fondo, de ideas más que de palabras, tenemos que acometer la grande, pero no imposible, tarea de acostumbrarnos todos a estudiar los problemas tal como son para ver de resolverlos tal como queremos.

Por ello, junto al examen de la actualidad económica y financiera, aparecerán trabajos de divulgación encaminados a iniciar a aquellos trabajadores, cuyo número es, afortunadamente, mayor cada día, que no han caído en el verbalismo estúpido de pensar en conquistar el todo sin haberse preocupado de hacer nada. La inteligencia es la que hay que cultivar, porque hombres convencidos que comprendan los fundamentos de justicia social que encierra un ideal es difícil que luego lo abandonen. Lo que no ocurre con quienes acuden guiados por circunstancias de momento, que duran lo que éstas.

Los momentos actuales, de crisis de un régimen económico que busca, no obstante, todas las salidas posibles para dilatar su supervivencia, inducen a

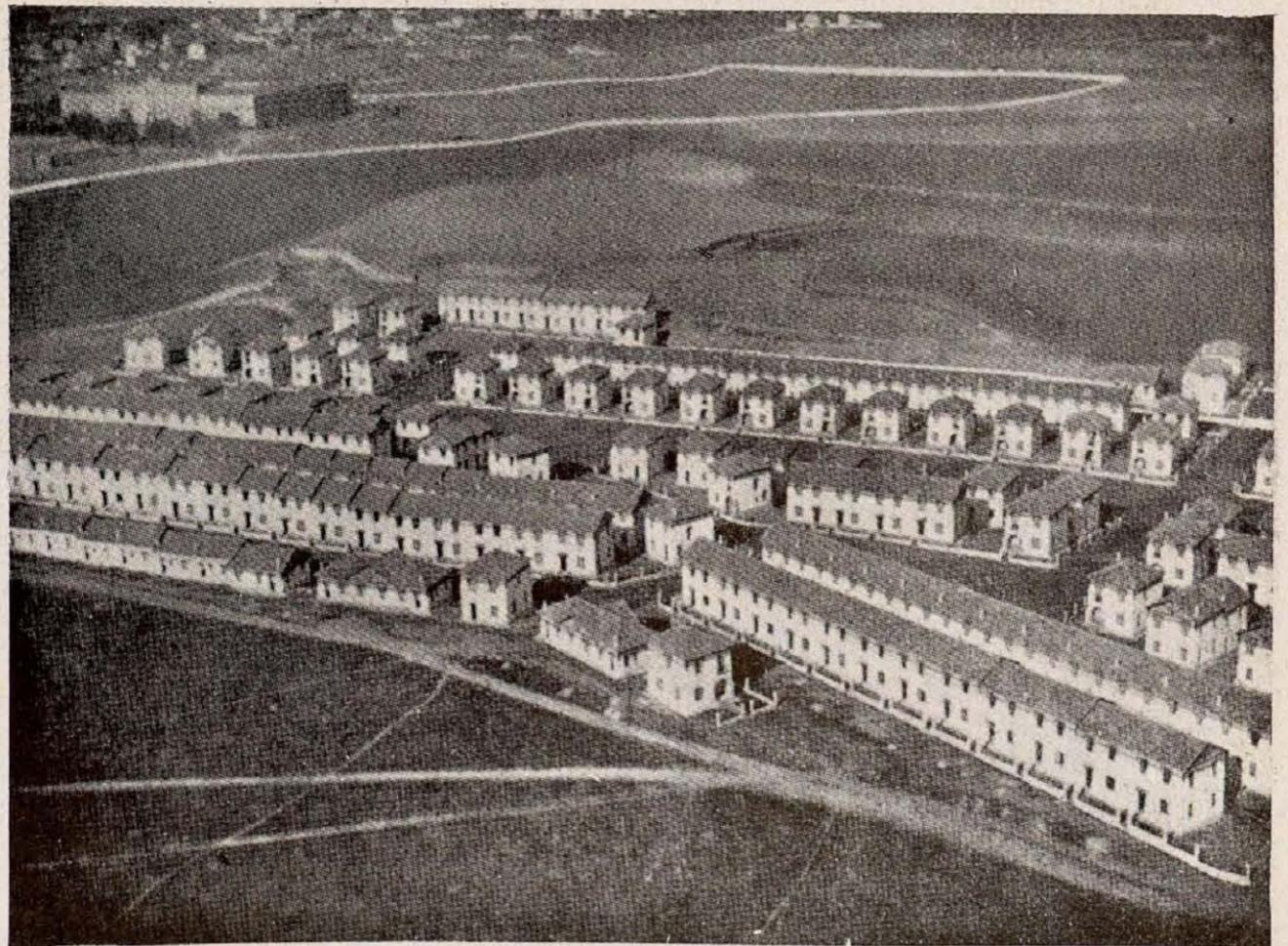
pensar en fórmulas nuevas que vayan sustituyendo a las actuales. Y estas fórmulas no pueden ser objeto de improvisación, sino de estudio.

No hay que dejarse arrastrar por el pesimismo de los que piensan que al hundirse un régimen se hunde la Humanidad.

Los hombres que nos preocupamos del mañana debemos seguir el pensamiento de quien decía que, al examinar el panorama del mundo en ruinas, más que en la catástrofe que puede producirse, tenemos que pensar en lo que ha de elevarse sobre el solar que deja el vetusto conglomerado. Esa aspiración es nuestro guía.

Convencidos de que hay una civilización que perece, hemos de adscribirnos a la que pugna por reemplazarla, aprovechando lo que haya de aprovechable en la primera y preparando los materiales para no interrumpir la marcha de la vida, que no admite soluciones de continuidad.

Los problemas de la sociedad del porvenir son los de la economía colectiva; estudiarlos es, pues, nuestro deber.



Vista general de la colonia de Buenavista, en la Prosperidad, próximo a la avenida de Carlos Marx.

Las aspiraciones del Secretariado local

RECIENTEMENTE se ha reunido el Colegio Central del Secretariado local, con asistencia de los representantes de toda España. En dicha reunión se abordó problema tan importante cual el que se relaciona con el proyecto de Estatuto de funcionarios.

TIEMPOS NUEVOS, que ha dedicado a este problema la atención que merece, publicando el proyecto de Estatuto de funcionarios, se complace hoy en insertar las modificaciones que el cuerpo de secretarios considera necesario introducir, y que son las siguientes:

BASE PRIMERA

El apartado a) se redactará así:

«Los funcionarios que al promulgarse la presente ley se encuentren desempeñando sus destinos en propiedad y hayan sido nombrados al efecto de conformidad con las disposiciones vigentes en la fecha de su nombramiento, sea cual fuere ésta, y perciban sus haberes en forma de sueldo o jornal.»

El apartado b) se redactará así:

«Los mismos funcionarios del apartado anterior que se hallen en situación de excedencia después de haber tenido nombramiento en propiedad.»

El apartado c) se redactará así:

«Los que ostenten nombramiento con carácter interino, siempre que hayan desempeñado sus funciones durante veinticuatro meses, aunque no hayan sido consecutivos dentro de los últimos cinco años y se encuentren sirviendo a la corporación al promulgarse esta ley.

Los derechos que se reconocen en el párrafo anterior no serán aplicables a aquellos individuos que no hubieran podido ser nombrados en propiedad por faltarles las condiciones legales exigidas para el desempeño del cargo.»

BASE SEGUNDA

La clasificación de funcionarios será:

- a) Técnicos.
- b) Administrativos.
- c) Especiales.
- d) Subalternos.

BASE TERCERA

El párrafo segundo se redactará así:

«Cuando existan cuerpos o escalafones de funcionarios formados por el Estado no podrán concurrir otras personas que las incluídas en ellos y dentro de sus categorías. Cuando o mientras no existan con respecto a determinada índole de presuntos funcionarios, el concurso u oposición será

libre; pero si se trata de funcionarios técnicos o facultativos será indispensable la posesión del título correspondiente, salvo lo establecido en las bases 5.^a y 6.^a»

El párrafo tercero se redactará así:

«Tales oposiciones y concursos serán juzgados por Tribunales o Comisiones exclusivamente técnicos, presididos por un representante de la corporación interesada; siendo preceptivo para las corporaciones atenerse en la designación al orden de preferencia establecido en las propuestas de aquellos organismos, que será siempre el de puntuación, si se trata de oposiciones, o el número más bajo del escalafón, al tratarse de concurso y lo hubiere.»

BASE CUARTA

El párrafo segundo se redactará así:

«Los créditos devengados por tal concepto conservarán para todos los efectos legales el carácter de preferentes a toda otra preferencia establecida o que pueda establecerse.»

El párrafo tercero se redactará así:

«Los ordenadores de pagos, interventores y depositarios serán directamente responsables, solidaria y mancomunadamente, de cualquier infracción de tal precepto, o sea de cualquier pago que ordenaren, intervinieren o efectuaren sin estar previamente liquidadas todas las obligaciones de personal.»

El párrafo cuarto se redactará así:

«Dentro de la primera quincena de cada mes se dirigirá a la Delegación de Hacienda de la provincia respectiva certificación suscrita por los tres claveros, en la que se hagan constar los haberes pendientes de pago, incluyendo en ella los del mes anterior. La falta de envío en el plazo señalado de la certificación llevará aneja la sanción automática de multa de veinticinco pesetas a cada clavero, impuesta por el delegado de Hacienda, y si al interesarla éste no se enviase en término improrrogable de cuarenta y ocho horas, mandará un delegado para que la recoja y, en su defecto, certifique de lo que aparezca en los libros de contabilidad municipal sobre este extremo.»

El párrafo quinto se redactará así:

«Caso de existir descubierto por el concepto de haberes, y con vista de una u otra certificación, la Delegación de Hacienda abonará a los funcionarios acreedores activos o pasivos, estos últimos hasta que se concierte el abono de sus haberes con el Instituto Nacional de Previsión, sus créditos debidos, cargando su importe al Ayuntamiento en la cuenta que por cualquier concepto tuviere el Municipio a su favor.»

El párrafo séptimo se redactará así:

«Para tales efectos, las Delegaciones de Hacienda no entregarán a los Ayuntamien-

tos las participaciones que les correspondan en las contribuciones sin haber previamente ellos justificado el pago de haberes a los funcionarios de todo orden, categoría y clase por medio de las certificaciones antes señaladas. Cuando las Delegaciones no puedan hacer efectivos los descubiertos por haberes personales porque el Ayuntamiento no tuviese saldo acreedor, el delegado ordenará al depositario, o enviará comisionado especial, que retenga todo ingreso que se efectúe en las arcas municipales hasta cubrir el total importe de tales débitos, sin tener en cuenta retención, embargo u obligaciones pendientes, abonando las nóminas debidas a medida que la recaudación lo permita. La orden de la Delegación de Hacienda al depositario, o del comisionado al efecto, suplirá la firma del ordenador de pagos, así en los ingresos como en los pagos que se efectúen en cumplimiento de aquélla.»

BASE QUINTA

El párrafo primero se redactará así:

«Los secretarios de la Administración local constituyen un cuerpo de carácter nacional, integrado por los individuos que en la actualidad pertenecen al mismo y los que en lo sucesivo ingresen con sujeción a las disposiciones legales, excepción hecha de las regiones autónomas con facultad de legislar en esta materia.»

El párrafo segundo se redactará así:

«Este cuerpo se compondrá de dos categorías.»

El párrafo cuarto se redactará así:

«Serán de segunda los de Ayuntamientos de más de 500 habitantes y menos de 8.001.»

El párrafo quinto se suprimirá.

El párrafo sexto se redactará así:

«Se crea una clase especial de secretarios para Municipios inferiores a 501 habitantes, que no figurarán en el escalafón general. Serán considerados como secretarios habilitados.»

El párrafo octavo se redactará así:

«La anterior clasificación será sin perjuicio de los derechos adquiridos por los actuales funcionarios con arreglo a las normas que regularon su ingreso.»

El párrafo noveno se redactará así:

«Los Ayuntamientos de capitales de provincia, poblaciones de 50.000 habitantes, Diputaciones provinciales y Cabildos insulares designarán sus secretarios mediante oposición entre los que se hallen incluídos en la primera categoría, cuyas oposiciones se celebrarán en la Dirección general de Administración local, la que los nombrará automáticamente.»

El párrafo décimo se redactará así:

«Los secretarios de los demás Ayunta-

mientos de la primera y los de la segunda categoría serán designados por la Dirección general, mediante concurso-oposición, automáticamente, en la forma que determine el reglamento »

A esta base se agregarán los dos párrafos siguientes:

En aquellos Ayuntamientos, Diputaciones y Cabildos insulares en que se encuentre vacante la Secretaría, no podrán ser delegadas las funciones de la misma en individuos no pertenecientes al cuerpo; adoleciendo de vicio de nulidad los acuerdos que, sin reunir dicha condición, sean adoptados por las corporaciones.

Los secretarios que figuren en el escalafón o desempeñen Secretarías en regiones autónomas con facultad legislativa en la materia, si ingresaron en el cuerpo con anterioridad a la instauración de la personalidad regional, serán baja provisional en el escalafón, rehabilitándoseles en el puesto caso de que pasen al servicio de entidad ajena a la región, derecho que se les reconoce; pero no figurarán en el escalafón o escalafones nacionales aquellos cuyo primer nombramiento o designación se hiciera o se haga sujeto a las normas dictadas por el organismo rector de la región autónoma.»

BASE SEXTA

El párrafo primero se redactará así:

«Los interventores de la Administración local y provincial constituirán un cuerpo nacional análogo al de los secretarios. Se denominará cuerpo de interventores del Estado en la Administración local y provincial. Su nombramiento se efectuará por el ministerio de Hacienda, mediante la oposición restringida o el oportuno concurso, oyendo al centro directivo a que queden afectos y de acuerdo con las normas a que ha de ajustarse el escalafón que se formará y a las del oportuno reglamento en que se establecerán los turnos de provisión.»

El párrafo cuarto se redactará así:

«Todos los demás cuyos presupuestos no alcancen a la cifra antes indicada se agruparán por distritos, conforme a las divisiones que hagan las jefaturas provinciales de Administración local y apruebe el ministerio de la Gobernación, a los efectos de que haya un interventor para todos los Ayuntamientos de cada distrito, en los cuales el secretario quedará exento de la función interventora.»

El párrafo quinto se redactará así:

«El cuerpo de interventores de Administración local estará formado por los individuos que en la actualidad pertenezcan al mismo y por los que ingresen en lo sucesivo, respetándose los derechos adquiridos.»

BASE SEXTA BIS

Se añadirá una base que será redactada así:

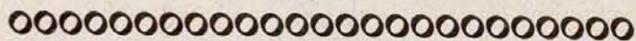
«De los depositarios. — Los depositarios de fondos de la Administración local y provincial constituirán un cuerpo análogo al de los secretarios e interventores.

William Oualid, profesor de la Facultad de Derecho de París y director adjunto del Instituto de Urbanismo de la Universidad de dicha capital, ha publicado un trabajo, que reproducimos íntegro en el presente número, tratando de la organización de la enseñanza de las materias de interés municipal en Francia.

La importancia del mismo no necesita destacarse. A pesar de lo existente en el país vecino, el profesor Oualid lo considera como un embrión de lo que debiera ser, dada la importancia que adquiere la vida municipal.

En España no hay ni siquiera ese embrión. Todo hay que improvisarlo. Por no haber gente preparada en cantidad y calidad suficientes, la administración de los pueblos está entregada, en muchos casos, a individuos sin preparación, ni en la derecha ni en la izquierda.

La administración de una ciudad, es decir, la administración de lo de todos, se entrega muchas veces a quienes no saben regir con decoro lo suyo propio.



Los Ayuntamientos cuyos presupuestos anuales, computados con arreglo al promedio del último quinquenio, excedan de pesetas 500.000, tendrán un depositario que pertenezca al cuerpo.

El cuerpo de depositarios estará formado por los que adquirieron derecho al amparo del reglamento de 10 de julio de 1930 y por los que ingresen en lo sucesivo con arreglo a las normas que al efecto se determinen.

Se crean cuatro categorías, a saber:

Categoría especial: Madrid.

Primera categoría: Diputaciones provinciales, Cabildos insulares y Ayuntamientos de más de 5.000.000 de pesetas.

Segunda categoría: Los que sin llegar a 5.000.000 de pesetas pasen de 2.000.000.

Tercera categoría: De 750.000 pesetas a 2.000.000.

Cuarta categoría: De 500.000 a 750.000 pesetas.

La categoría especial, por concurso entre las de primera y segunda. Las restantes, por concurso también, dentro de las otras clases.

Para todo lo referente a estos concursos se estará a lo establecido para los cuerpos de secretarios e interventores.

El ingreso en el escalafón será siempre por oposición.

La clase y cuantía de la fianza que hayan de constituir los depositarios para responder del ejercicio de su cargo serán fijadas por la corporación, no pudiendo exceder del 1 por 100 del último presupuesto de ingresos.

Se respetarán los derechos adquiridos por los actuales depositarios y otorgados por el reglamento citado, los cuales serán regulados en el que se dicte para las nue-

vas normas, donde se señalarán asimismo los preceptos que han de aplicarse para fijar los quebrantos de moneda, personal de las depositarias, etc.

BASE UNDECIMA

Se redactará en la forma siguiente:

«Los Ayuntamientos, Diputaciones y Cabildos insulares conservan las facultades de imponer a todos sus funcionarios y dependientes las correcciones disciplinarias en que hayan podido incurrir por falta en el cumplimiento de sus servicios, sin más limitación que la de atenerse a la propuesta que para ello formule la Comisión de disciplina, constituida como se dirá, y cuyo funcionamiento determinará el reglamento que se dicte para la aplicación de esta ley.»

Las corporaciones podrán, no obstante, en consideración a los antecedentes y circunstancias que concurran en el funcionario interesado, reducir la propuesta de la Comisión.

La Comisión disciplinaria estará compuesta por el presidente de la Audiencia o un magistrado de la misma en quien delegue, un catedrático de la Facultad de Derecho, donde exista, o uno del Instituto, con título de letrado, y el abogado del Estado de superior categoría entre los que ejerzan sus funciones en la provincia.

Las faltas y sanciones se clasificarán según lo que dispongan los respectivos reglamentos, con arreglo a las diferentes especialidades de los funcionarios.

Los fallos acordados por la Comisión e impuestos con arreglo a esta base serán ejecutivos, y podrán recurrirse en la vía contenciosoadministrativa.

Los funcionarios suspensos de empleo y sueldo percibirán el 50 por 100 de sus haberes hasta la definitiva resolución de recursos.

No podrán hacerse nombramientos en propiedad ni convocar concursos para proveer destinos de funcionarios suspensos o destituidos mientras no exista resolución inapelable en derecho.

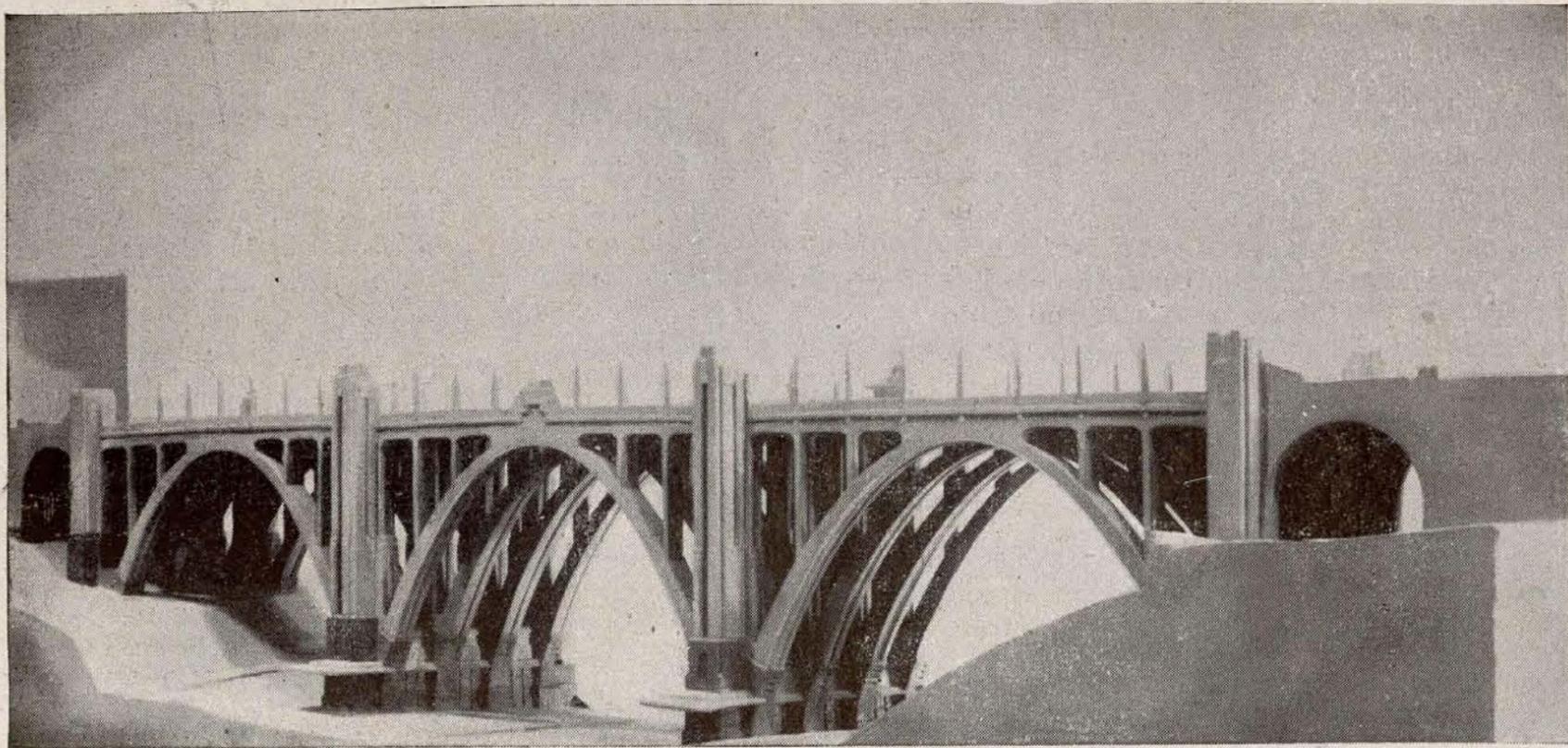
Los recursos ante la Comisión, que fallará en término inaplazable de cuarenta días, y las actuaciones ante los Tribunales a que den lugar, serán siempre gratuitos, y tramitados en papel de oficio.»

BASE DECIMOTERCERA

Se redactará así:

«En un plazo máximo de seis meses, el Instituto Nacional de Previsión, previo concierto con las corporaciones, para las que será obligatorio, organizará un Montepío nacional de funcionarios de la Administración para el abono de los derechos pasivos a todos los funcionarios y de pensiones a sus familias, en la forma que determine el reglamento dictado para la aplicación de esta ley.

A efectos de reconocimiento de derechos pasivos, se abonarán como servicios prestados los que con carácter general para los demás funcionarios públicos se reconocen por las disposiciones vigentes.»



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

Eguinoa Hermanos

Construcciones de toda clase de obras

=

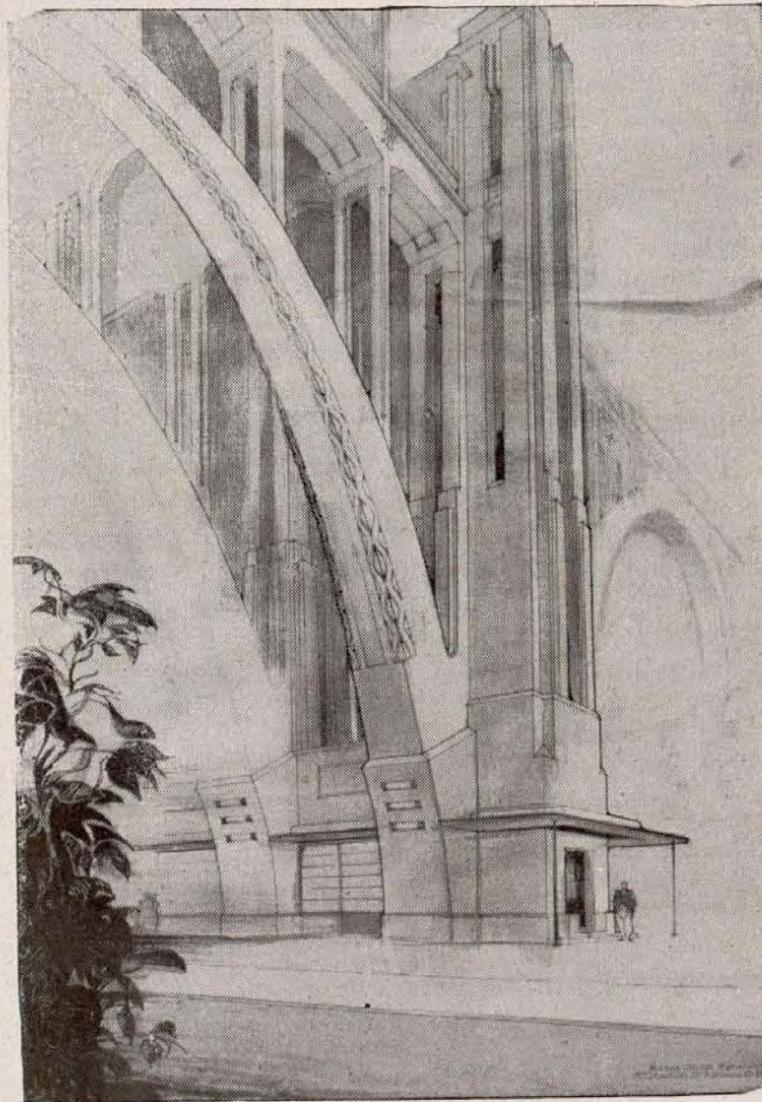
Especialidad

en

hormigón armado

PAMPLONA:
Leire, número 2
Tel. 2873

MADRID:
Sagasta, 1 y 3
Tel. 45167



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

Divulgaciones de actualidad

Los transportes en común de Londres se unifican

DESPUÉS de la guerra, el Parlamento inglés se ha mostrado favorablemente dispuesto a proteger los ciertos industriales que implican una producción reforzada, siendo un hecho exacto que existe el monopolio en materia de transporte en Londres. La estrecha interdependencia de las diferentes Empresas de transportes en común en Londres justifica, a primera vista, la existencia de un control superior. Pero esto no es suficiente para legitimar la unificación. Ha sido la imposibilidad de que exista la concurrencia lo que ha podido justificar las transformaciones radicales efectuadas.

La restricción de la competencia de los ómnibus con los tranvías, establecida en virtud de una ley de 1924, se ha presentado como necesaria, por tres razones principales: 1.^a Existiendo facilidades suficientes, multiplicarlas significa un despilfarro. 2.^a La presencia de un mayor número de autobuses conduciría a que las calles se obstruyeran. 3.^a La desaparición del servicio de tranvías, que se encontraría en mala situación económica, tendría por consecuencia la supresión de los abonos obreros y otras facilidades que los autobuses no conceden. La carga que de ello resultaría excede de las ventajas que disfrutarían los que prefieren los autobuses. M. Ponsomby, autor de una obra que trata del problema de los transportes en Londres, considera que la primera objeción no tendría valor más que si se quisiera defender a todo trance el interés de los propietarios (en este caso los contribuyentes) contra toda pérdida. Referente a la congestión de las calles, es de destacar que los ómnibus no pueden ser considerados únicos responsables de ella. La tercera objeción puede justificar una cierta intervención. Para salir de dicha situación embarazosa, el autor de dicha obra propone una fusión financiera entre las Empresas de autobuses y de tranvías.

Se admite generalmente que el desarrollo de los tranvías subterráneos no se ha efectuado tan rápidamente como exigían las circunstancias. Los promotores de empresas de este género han cedido, sin duda, ante el temor de

una concurrencia eventual por parte de los transportes por la superficie, como consecuencia, en parte, del mejoramiento de las rutas. El desarrollo apropiado de los «tubos» no podrá efectuarse si no se descarta la incertidumbre del porvenir.

Está confirmado que en determinadas calles y en algunas horas los transportes no están en consonancia con las necesidades. Esta inferioridad se debe únicamente a la falta de lugar, y el remedio a esta situación no puede pedirse a los que tienen Empresas de servicios de transportes en común. Hay una cuestión de carácter administrativo propio a la legislación inglesa relativa a la creación y mejoramiento de los caminos.

Para todas estas dificultades existen, según ha dicho el Sr. Ponsomby, tres soluciones: 1.^a Dejar que la concurrencia llegue al máximo. 2.^a Dejar las cosas conforme están, con la esperanza de que lleguen a arreglarse; y 3.^a Poner fin a la concurrencia creando un monopolio y ensayar tener un «Board» que sería encargado de toda la administración de los transportes en Londres, siguiendo una política beneficiosa, ante todo, a los intereses del público. Pero

OOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOO

Numerosos lectores de nuestra revista se han dirigido a nosotros manifestándonos su deseo de que les facilitaríamos tapas para poder encuadernar los números correspondientes al año pasado.

Comprendiendo el deseo legítimo de nuestros amigos, hemos decidido la confección de las mismas, lo que ponemos en conocimiento de los lectores y suscriptores, indicándoles que las serviremos al precio de 2,50 pesetas, incluidos los gastos de franqueo.

Igualmente remitiremos los ejemplares atrasados que falten a los suscriptores que deseen poseer la colección, al precio de 1,50 pesetas el ejemplar.

Los pedidos pueden hacerse al administrador de TIEMPOS NUEVOS, Gonzalo de Córdoba, 14, Madrid.

dejar hacer no implica siempre un retorno a la concurrencia, y puede engendrar también un monopolio. Por otra parte, no es posible mantener la situación actual, esperando que la solución deseada vendrá por sí misma. Hay muchos partidarios de la unificación. Habría una fusión financiera entre todos los «tubos», los tranvías y los autobuses. Todas estas Empresas serían coordinadas con las líneas principales de ferrocarriles, de forma que desapareciera este elemento de incertidumbre para el porvenir, que en gran parte ha sido la causa de que no haya tenido efecto aún la electrificación de las líneas suburbanas. Cosa que es imprescindible realizar en el más breve plazo posible.

Explotación eficiente de un aeropuerto municipal

El aeropuerto de Tulsa (Estados Unidos), construido en 1928, fué adquirido por el Municipio de Oklahoma en el año 1931, habiendo costado las instalaciones 650.000 dólares. Los cuatro hangares del campo de aviación pueden recibir simultáneamente cien aviones de tamaño medio. Seis Compañías aéreas se sirven actualmente de dicho aerodromo. Durante cerca de un año Tulsa ha batido el récord del mundo en el número de viajeros que han entrado y salido. Berlín ocupaba el segundo lugar y Le Bourget (París) el tercero. Desde julio de 1928 a igual mes de 1932 365.000 personas han salido del aeropuerto en 85.000 aviones, sin que haya ocurrido accidente alguno. Actualmente se efectúan diariamente 32 salidas y llegadas regulares. El Gobierno federal acaba de completar el alumbrado de la línea aérea Tulsa-Amarillo, y la instalación de los relevos hasta San Francisco. El alumbrado próximo de la línea Tulsa-San Luis colocará a la primera población sobre una línea iluminada por los dos lados. Se puede, desde ahora, llegar en menos de doce horas a cualquier punto, por alejado que esté, en los Estados Unidos. Tulsa se encuentra en la intersección de las principales líneas aéreas y entrega pasaje a la mayor cantidad de servicios aéreos rápidos, incluso para Canadá y Méjico. La elección de Tulsa, situada en el corazón de los Estados Unidos, como centro de aviación ha sido de las más acertadas. Las condiciones atmosféricas son

de las más favorables, siendo muy pocos los días del año en que ha sido imposible dar las salidas a causa del tiempo.

Método para hacer rugosas las calles asfaltadas

Para aminorar los numerosos casos de accidentes producidos por el derrapazo de los automóviles sobre el asfalto húmedo, la ciudad de Berlín ha verificado durante cinco años diversos ensayos.

En una conferencia reciente, el ingeniero civil M. Kolwes ha destacado que lo que mejor resultado ha producido ha sido echar una capa de asfalto colado comprimido (Hartguss), de dos centímetros de espesor, directamente aplicada sobre el revestimiento existente de asfalto comprimido. Solamente los firmes que tienen ya una larga experiencia en este género de trabajos salen bien, es decir, que aseguran una adherencia duradera de la capa superior al antiguo revestimiento de asfalto. El coste de estos trabajos es sensiblemente elevado; pero como las calles así tratadas necesitan menos gasto de entretenimiento, permite recuperar una gran parte de la cantidad invertida. Por ello, dicho ingeniero insiste en que en Berlín, como en las grandes ciudades, debe emplearse ese sistema de pavimentación en sus arterias más principales, beneficiándose del experimento ya realizado.

La circulación y la utilización racional de las vías públicas

La casa Michelin ha colocado en todas las carreteras de Francia unos indicadores de bifurcación, que han venido a reemplazar a los antiguos postes, que resultaban poco visibles.

En una comunicación que el director de dicha casa ha hecho a la Sociedad científica de Marsella, dice lo siguiente, que consideramos interesante divulgar en TIEMPOS NUEVOS:

La intensidad actual de la circulación en nuestras carreteras, antes casi desiertas, hace preciso el estudio y la aplicación por parte de todos los agentes de la autoridad y de los usuarios de principios rigurosos destinados a asegurar el orden, la seguridad y la celeridad de la circulación.

Partiendo del hecho de que nuestras rutas, construídas con anterioridad a la época actual, no pueden ser apenas ampliadas en forma apropiada al tráfico intenso, se impone una disciplina severa que asegure la aplicación de los principios generales de la circulación adoptados en Francia y que son los siguientes para la que se efectúa por la derecha:

a) Todo vehículo debe, en la medida de lo posible, circular sobre la parte de la calzada que esté más a su derecha.

b) Todo vehículo que se haya visto obligado a ocupar su izquierda debe volver a su sitio tan pronto se halle en condiciones de hacerlo.

c) Entre dos vehículos, la prioridad pertenece al que se encuentra en su lado o a la derecha del otro.

Estos principios explican la necesidad de doblar por la derecha los tranvías, cosa demasiado pérdida de vista en muchas poblaciones, y no meterse en falso en una de las calzadas de una calle provista de un terraplén central, así como la necesidad de considerar las vías de dirección única como una media calzada, en la que se debe, igualmente, aproximarse lo más posible a la derecha, para aumentar, en esta forma, el rendimiento del espacio libre.

Por último, el aumento de rutas, pistas de estacionamiento, de circulación y de paso, todo ello controlado por agentes de circulación que conocen perfectamente los principios, contribuye a aumentar el terreno libre y a reducir el número de accidentes.

La acera y el peatón

En algunas ciudades, debido a razones de comodidad y de estética, la altura del borde de las aceras ha sido reducida a cinco centímetros e incluso a menos. Por evitar obstáculos o por alguna otra razón, los automovilistas suben sin el menor escrúpulo a las aceras, que con el desnivel de la calle forma un verdadero plano inclinado, lo que para ellos representa una mayor facilidad.

Los accidentes de peatones atropellados por sorpresa son cada vez más numerosos, por lo que convendría examinar si no se evitarían en gran parte dando a las aceras una altura de veinte a veintidós centímetros. Esto haría que los peatones no se sintiesen tan inclinados a subir y bajar de la acera, lo que con tanta inconsciencia verifican ahora; obstruirían menos la parte destinada a los vehículos, y haciéndola menos peligrosa, la harían más silenciosa, ya que

OOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOO

¿Qué hay del proyecto de edificio para talleres generales del Ayuntamiento?

¿Se va a hacer edificio nuevo?

¿Se va a aceptar la oferta que ha hecho la S. E. F. A. de sus talleres y de su terreno del paseo de las Acacias?

OO

¿Cuándo se hace el Parque Central de Vías y Obras, medianero al Parque Central de Bomberos?

los conductores no tendrían que recurrir con tanta frecuencia a utilizar las señales acústicas.

Reglamentación de la circulación y del tráfico en una gran ciudad

El arquitecto uruguayo Raúl Lerena ha publicado en un libro una síntesis del estado actual del problema del tráfico y de la circulación en las ciudades. En dicho libro cada problema es tratado bajo su aspecto general y desde el punto de vista de las ciudades sudamericanas. En él estudia sucesivamente el origen y la importancia del problema, las diferentes formas de transporte, las causas de congestión, la capacidad de las calles, los métodos de reglamentación (circulación, estacionamientos, peatones), los métodos de urbanismo (creación de zonas de circulación, ampliación de las calles, establecimiento de pórticos o aceras sin arcadas, separación de niveles, métodos preventivos, etc.).

En lo que se refiere a la circulación de vehículos, propone las medidas siguientes:

1.^a Extensión, en principio, de la dirección en sentido único a las principales vías de comunicación.

2.^a Proceder en igual forma con la circulación giratoria en todos los nudos principales del tráfico.

3.^a Separación del tráfico en las vías importantes, dividiendo las calzadas en bandas destinadas a las diversas categorías de vehículos y sistemas de tracción. Las líneas de separación de las bandas serán marcadas sobre el pavimento por el procedimiento más práctico y visible.

4.^a Supresión de los límites de velocidad. Imposición de velocidades uniformes en las calles en que el tráfico esté separado en bandas especiales. Aplicación de sanciones severas a los conductores en caso de accidentes o de desobediencia a las señales.

5.^a Reducción del número de cruces en las calles de gran tráfico. Esta medida puede realizarse por el cierre de un determinado número de entradas de bocacalle, lo que puede conseguirse por la simple prolongación de las aceras. De esta forma es posible doblar o triplicar la distancia entre los puntos de cruce de corrientes de circulación.

6.^a Control automático en las calles principales de gran movimiento y en los grandes nudos de circulación.

7.^a Prohibición absoluta de virar para cambiar de frente en las calles en que el tráfico se efectúe en las dos direcciones.

Este libro, interesante para todo el que se preocupe de las cuestiones de urbanismo, ha sido muy elogiado, alcanzando una gran difusión en los países iberoamericanos.

La Cámara del Automóvil y la gasolina

CON objeto de obtener una información lo más detallada posible y facilitársela a nuestros lectores, hemos visitado al secretario de la Cámara Española del Automóvil, que viene realizando activas gestiones en defensa de los intereses que tienen relación con el comercio y la industria automovilista. D. Francisco Pastor, secretario de tan importante organismo, nos ha acogido cordialmente, poniendo a nuestra disposición cuantos datos le hemos solicitado.

—¿Qué fundamento tienen las protestas contra la subida de la gasolina?, le hemos preguntado.

—A nuestro juicio, lo que se pretende es una ilegalidad. En el preámbulo del decreto del ministro de Hacienda creando el Monopolio de Petróleos, fecha 28 de junio de 1927, se decía literalmente:

El Gobierno declara rotundamente que el Monopolio, lejos de encarecer los precios de venta de petróleos y gasolinas, logrará fácilmente reducirlos, aunque sólo fuese por la simplificación gestora que su estructura orgánica asegura.

Esta declaración se supone sostenida por todos los Gobiernos que mantienen el Monopolio, y se compagina mal con el encarecimiento decretado.

—¿Qué justifica, entonces, el propósito del Gobierno?

—Nada, absolutamente nada; y lo vamos a demostrar con cifras. No puede justificarse el aumento del precio del producto porque el promedio anual de cotización de la gasolina en la «donja» oficial del golfo de Méjico es el siguiente: 1928, 9,80; 1929, 9,74; 1930, 8,70; 1931, 4,80; 1932, 4,43; 1933, 4,44.

—Como se ve, la gasolina no ha subido de precio desde que se creó el Monopolio, sino todo lo contrario.

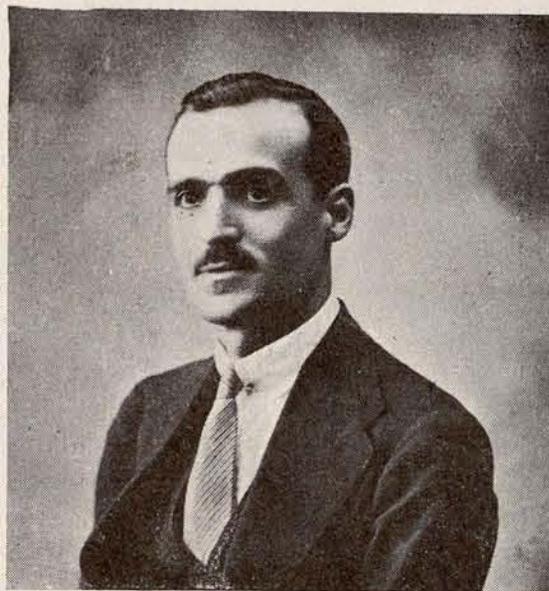
—¿Pueden influir otros factores?

—El cambio es uno de ellos. He aquí un cuadro de cotizaciones máximas de libras y dólares:

Libras: Año 1928, 29,911; 1929, 35,439; 1930, 47,201; 1931, 55,190; 1932, 48,860; 1933, 41,571.

Dólares: Año 1928, 6,205; 1929, 7,300; 1930, 9,693; 1931, 11,915; 1932, 13,159; 1933, 12,253.

Y el precio de los fletes, que es otro factor, en chelines, es el siguiente: 1928, 12,3; 1929, 17; 1930, 18,9; 1931, 8,35; 1932, 7,3; 1933, 6,105.



D. FRANCISCO DE ASÍS PASTOR
Secretario de la Cámara Española del Automóvil

De manera que está demostrado que no existe ninguna causa racional que justifique el aumento.

—¿Qué variaciones ha tenido el precio de la gasolina del Monopolio?

—En 1928, los precios fueron de 0,53 y 0,62 el litro; en 1930, de 0,57 y 0,64; en 1931, de 0,62; en 1932, de 0,66 y 0,76; este último ha prevalecido durante los años 1933 y 1934. Si es autorizada la subida, el precio del litro de gasolina se elevará a 0,85 pesetas.

—¿Qué volumen representa?...

—Para los consumidores de gasolina de España significa que tendrán que pagar anualmente *cuarenta y cinco millones de pesetas más*. Cada céntimo de aumento representa cinco millones de pesetas.

—¿Qué recaudación obtiene el Tesoro por el concepto de patentes?

—En 1933, en el primer semestre, 30.813.621 pesetas; en el segundo, 30.676.590. Total, 61.490.211 pesetas. En 1934, en el primer semestre, se han recaudado 30.340.055 pesetas.

—¿Qué cantidad de gasolina se consume en España?

—Vea este estado, que comprende hasta el primer semestre del año 1934:

	Litros
1928.....	350.805.607
1929.....	442.396.431
1930.....	508.799.479
1931.....	517.020.574
1932.....	501.238.243
1933.....	494.383.347
1934 (primer semestre) ..	242.970.622

—¿Cuántos coches circulan actualmente?

—Los vehículos de las distintas categorías que están en circulación en España, sin incluir los de Vizcaya, Navarra y Guipúzcoa, son: Turismo, 86.613; de alquiler, 23.864; camiones, 37.927; motocicletas, 11.522. Total, 159.926 coches que pagan patente.

Además hay 5.233 vehículos (2.373 de turismo, 2.446 camiones y 414 motocicletas) que circulan con patente gratuita; y, finalmente, están en baja de patente, retirados provisionalmente de la circulación, 13.357 coches de turismo, 4.709 de alquiler, 6.250 camiones y 1.474 motocicletas. En total, 25.790 vehículos de motor.

—¿Qué paga cada carruaje por patente?

—Los taxis y los coches de viajeros, 36 pesetas por caballo, y los de turismo, 20; es decir, el coche industrial paga un recargo de 16 pesetas por caballo sobre el coche de lujo.

—¿Se llevará a la práctica el propósito del ministro?

—No sé si escucharán nuestras justas razones, o si, pensando una vez más sólo en problemáticos beneficios inmediatos, se aplicará la subida, que en estos momentos de crisis y de agobios puede ser definitivamente fatal para una industria y un comercio que tanta utilidad prestan, que tantos sacrificios han realizado y que creo son merecedores de mejor trato y de más estimación.

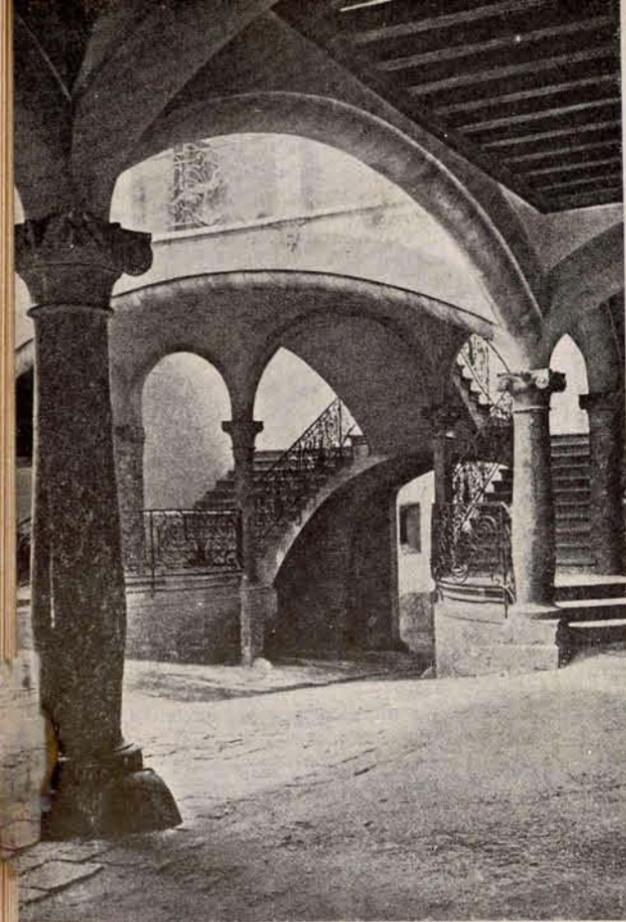
—¿Qué otros aumentos ha tenido, vigente el Monopolio?

—Por ley de 17 de marzo de 1932 se aumentó «transitoriamente» en 10 céntimos el precio del litro, tan ilegal y tan injusto como el que ahora se pretende.

—¿Y el Comité de precio y calidades?

—Ya no funciona. Existía un Comité fiscalizador de precios y calidades, en el que estaban representados el comercio, la industria del automóvil y la representación legal de los usuarios. El trabajo que realizaba ese Comité era utilísimo, y más de una vez a su intervención se debió que se evitaran subidas de precio injustificadas y que se rechazaran en el mercado productos de calidad deficiente.

Y amablemente pusimos fin a la entrevista, trasladando al papel con fidelidad lo que nos dijo el Sr. Pastor.



Mallorca: Patio Palacio Morell.

Turismo

HEMOS ido dejando impresas en páginas anteriores algunas orientaciones, y, al aunarlas hoy, ampliándolas, vamos a exponer unas ideas básicas, cuya consecuencia lógica nos llevará al tema que nos proponemos desarrollar.

MUNICIPALIZACIÓN

El turismo, si ha de tener un contenido real y no ha de ser solamente un rótulo sin sentido, ha de tener por misión esencial el servir de enlace o cohesión entre las diversas localidades de que se compone la nación; llevando a unas el exacto conocimiento de las otras y sirviendo de acicate a un desplazamiento necesario y eficaz. Abarca en esta su misión todas, absolutamente todas las actividades de cada población: su historia, su arte, su economía, sus características especialísimas en sus costumbres y casticismos. En una palabra: todo lo que compone su razón de ser y existir. Y hace más. Al fomentar las bondades, estimula la anulación de los valores

negativos, la creación de nuevas riquezas y los poderes de atracción y expansión; une a los pueblos por el mutuo conocimiento que supone comprensión y tolerancia. Engendra comunidad de afectos e intereses. Es, pues, el turismo el más preciado lazo de unión que pueden apetecer los pueblos libres.

En él se recogen en esencia todos los aspectos vitales de los pueblos y él, a su vez, proyecta sobre los demás los de cada uno. Su labor primordial será entonces la de recoger precisamente estos aspectos. ¿Cómo ha de hacerlo? Veámoslo:

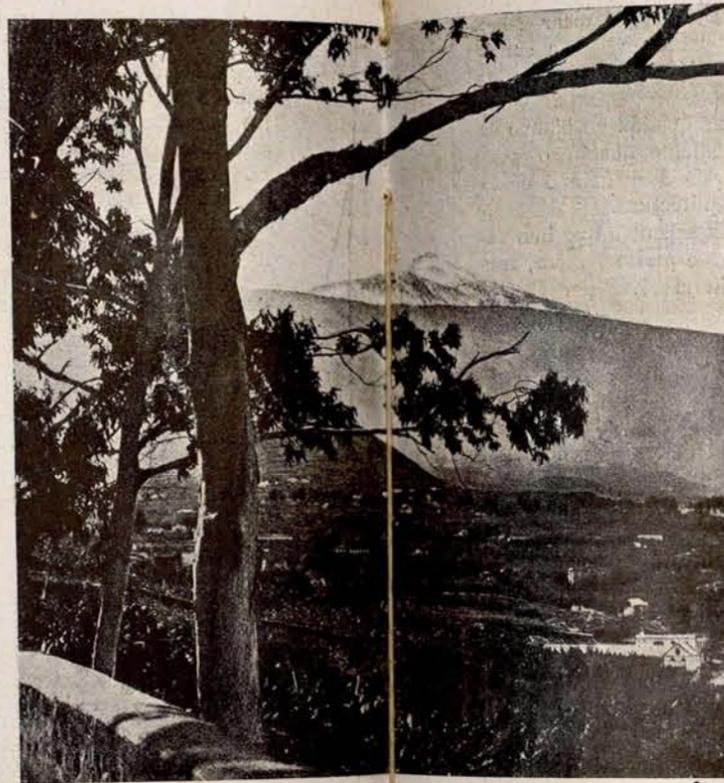
Lo más sencillo y natural es que cada pueblo recopile todo cuanto constituye su particular personalidad. Y es lógico que así sea, por la razón fundamental de que quién más capacitado que él para saber cómo y por qué está constituida esta personalidad. Y siguiendo el hilo de nuestro razonamiento, veremos que el organismo capaz de realizar por sí solo y con eficacia esta labor es el Municipio, centro donde convergen todas las actividades de la localidad.

Llegamos, sin que haya, a mi juicio, que insistir más sobre la materia, a comprender la necesidad de que sea el Municipio de cada población la entidad llamada, creando su oficina correspondiente, a resolver este problema de la manera más simple, libre de las complicaciones, fácilmente presumibles, que acarrearán y están acarrearando fatalmente otras orientaciones que equivocadamente se han seguido y se siguen para tal fin.

CENTRALISMO

La trayectoria iniciada por el organismo que en nuestro país asume, en forma de patronato, esta misión

Mallorca: Puerto de Sóller.



Valle de la Orotava y el Teide.

TIEMPOS NUEVOS

encomendada al turismo en los tiempos modernos es, en cierto modo, exactamente todo lo contrario a lo que antes dejamos expuesto.

Se crea el organismo, con poder central, y se carga sobre sus hombros la enorme tarea de realizar todos

aquellos trabajos que debieron ser los preliminares realizados por los Municipios. Y claro, la labor es lenta, sin cohesión e incompleta. Aun siendo muy buena la voluntad y grande la competencia —y de esto habría mucho que hablar—, muy poco ha de conseguirse, habida cuenta los años transcurridos.

Siendo este estudio puramente objetivo, pasamos por alto de exprofeso toda crítica a lo estatuido y realizado, ya que, siendo nuestro punto de partida opuesto, es natural que poco o nada puede hacernos coincidir.

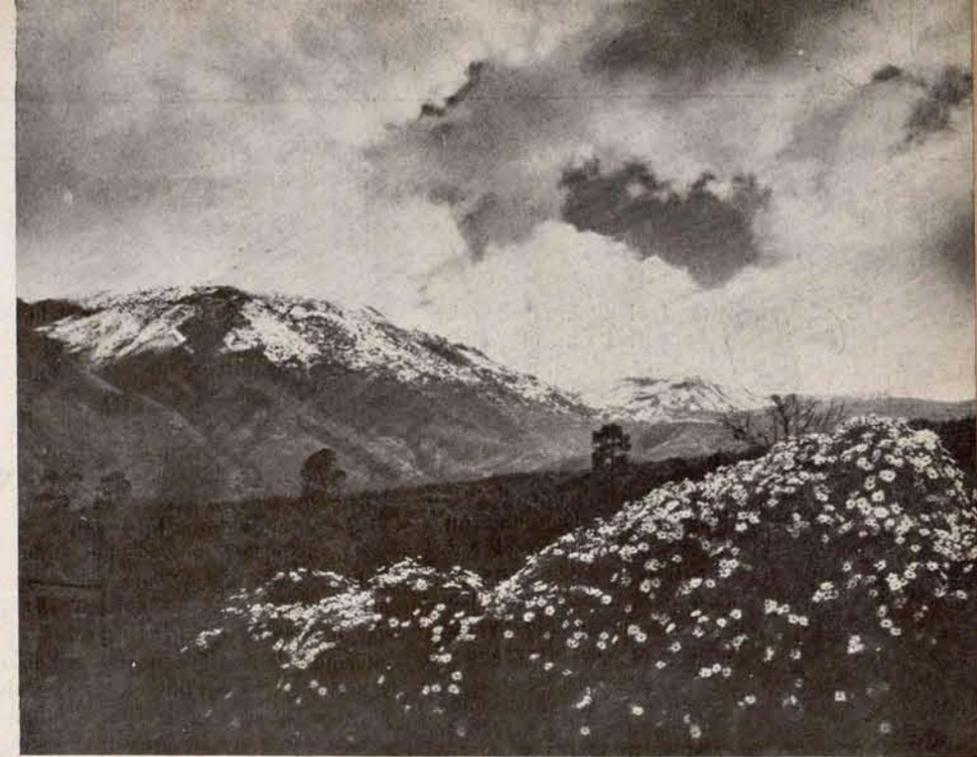
Es indudable que, aun dentro de nuestra tesis, tenemos que admitir, y lo reconocemos indispensable, la existencia de un organismo central similar al ya constituido. Pero este organismo no tendrá por objeto la busca y captura por el suelo español de bellezas de diversa índole, a la buena

de Dios, ni la creación de negocios, por muy productivos que parezcan. Esta entidad, por el contrario, recibirá de estas oficinas municipales que propugnamos todo el material necesario a su desenvolvimiento. Material debidamente compulsado por otras entidades oficiales que le asesorarán (Academias, Museos, Bibliotecas, etc.), pues es el turismo una labor en la que deben colaborar íntimamente todos, ciudadanos y colectividades. Reunido todo este cúmulo de datos, constituido el archivo documental y funcionando al unísono sus varias dependencias, tantas cuantas se consideren oportunas, es entonces cuando puede decirse que la entidad está plenamente lograda y está en condiciones de comenzar a prestar rendimiento eficaz.

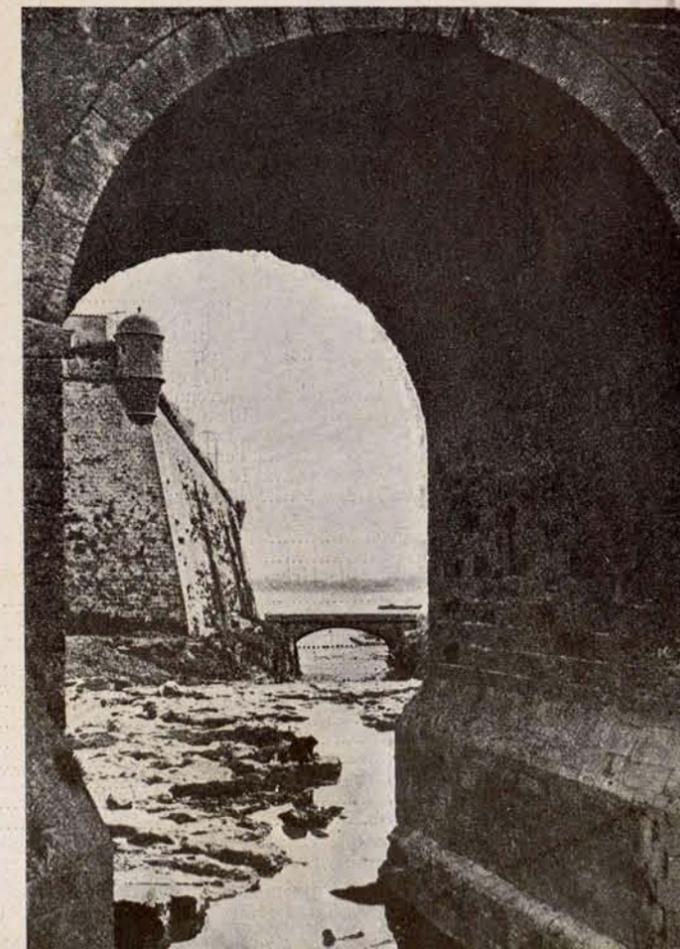
Una intensa propaganda, sin olvidar una bien dotada revista, vertiendo sobre cada oficina municipal un extracto de toda la labor realizada: estudios, orientaciones, etc. Y todo esto en constante contacto y sirviendo de portavoz jurídico cerca de los representantes del pueblo en los medios de gobierno, para llevar hasta ellos sus ansias, sus anhelos en todos cuantos aspectos puedan contribuir a acrecentar y fomentar su riqueza espiritual y material.

FELIPE PASCUAL

Mallorca: Antiguas murallas y foso.



Tenerife: Contrastes.



Los accesos de la Plaza de Toros

UNA de las obras más importantes que el Ayuntamiento de Madrid ha acometido en estos últimos tres años es la urbanización de los alrededores de la nueva Plaza de Toros.

Ha dado motivo a muchas discusiones si se debía o no haber construido la nueva Plaza de Toros en el lugar que actualmente ocupa. El Ayuntamiento elegido el 12 de abril se encontró con la Plaza construida, y, por tanto, su deber era urbanizar sus alrededores.

Pero el Ayuntamiento hizo más: aprovechó la oportunidad para encarar a los técnicos municipales que redactaran el anteproyecto de urbanización del sector norte-nordeste, según sus propias ideas fruto del estudio que ya venían realizando, y como la nueva Plaza de Toros está enclavada precisamente en el sector norte-nordeste, se hizo el plan del proyecto de toda esa zona, aprobándose previamente, con arreglo a las normas legales, por el Ayuntamiento.

De este anteproyecto se desglosó la parte correspondiente a los alrededores

de la Plaza de Toros, y el ingeniero municipal Sr. Sarasola redactó el proyecto definitivo, que se ha convertido en la legalidad vigente.

Pero no es nuestro propósito hablar hoy de estas obras, ni del proyecto, pues ya en TIEMPOS NUEVOS lo hemos hecho más de una vez, sino dar a conocer algunos datos interesantes en relación con las expropiaciones que ha habido que realizar solamente en los alrededores de la Plaza de Toros, que darán idea a nuestros lectores de la enorme resistencia que ha tenido que vencer el Ayuntamiento de Madrid para poder realizar las obras aludidas.

Son cerca de sesenta el número de expedientes incoados. A continuación vamos a mencionarlos para que nuestros lectores vean la importancia de las expropiaciones, que, además, han dificultado la realización normal de las obras realizadas por la energía y constancia de algunos de los señores que componen la Comisión de Ensanche, y en especial de nuestro amigo Muíño.

La ambición particular se ha enfrentado múltiples veces con los defensores de los intereses de Madrid, y

éstos han resultado vencedores en la mayor parte de los casos.

Sin perjuicio de volver sobre este asunto, hoy vamos a destacar solamente cifras, y vamos a dar a continuación una relación detallada de los expedientes.

Las casillas que quedan en blanco es porque los expedientes están o pendientes del acto de avenencia o de la Dirección de Arquitectura.

De los cinco expedientes que han seguido el trámite de perito tercero, tres están todavía sin resolver por el Gobierno civil, indicándose ya cuáles son, y de los otros dos, uno es el de D. José Balbastre, que el gobernador se conformó con la tasación del perito tercero, que ascendía a 95.518 pesetas; en vista de la solicitud de dicho señor Balbastre conformándose con 90.000 pesetas, se ha aprobado el abono de dicha cifra.

El otro expediente, que es el de don Matías Martínez, también se conforma el gobernador civil con la tasación del perito tercero, que asciende a 60.917,27 pesetas, por lo que se seguirá el trámite correspondiente.

Expropiaciones necesarias para las obras de los accesos de la nueva Plaza de Toros

NOMBRE DEL PROPIETARIO	CLASE DE LA EXPROPIACIÓN	Superficie	Precio pedido	Tasación municipal	Avenencia	OBSERVACIONES
Elvira San Juan Herreros.....	Finca, Alcalá, 203.....	1.158,92	209.122,67	77.502,87	110.000	
Gabriel Horcajada.....	Idem, Roma, 83.....	229,42	110.000	75.352,13	82.000	
Manuel López Lacombe.....	Terreno	207,55	19.000	7.604,63	11.361,27	
Carlos Carazo.....	Finca, Villafranca, 1.....	166,26	70.000	27.810	29.700	
Vicente Talasac.....	Idem, Colomer, 4.....	322	76.334	24.649,12	27.000	
Victoriano del Campo.....	Idem, Espalda Pignatelli, 4.....	450	67.000	43.281,63	43.281,63	
Idem id.	Terreno	300,28	14.456	8.963,17	8.702,11	
Juan Soto.....	Idem	319	20.595,10	9.521,95	9.244,62	
José Gimeno Alonso.....	Finca, Londres, 12.....	156,23	25.000	19.750	21.884,30	
Francisco Pérez Romero.....	Terreno	198	12.000	5.671,38	5.738,04	
Salvador Fuertes Vicente.....	Idem	409,35	26.362,14	12.218,82	11.862,96	Hubo error en la hoja aprecio.
Carmen Moral.....	Finca, pasaje de Montserrat, 6.....	107,25	18.000	13.939,09	13.939,09	
Juan García Talens.....	Idem, Londres, 18.....	203,34	75.500	40.683,59	50.000	
Herederos de Pradillo.....	Terreno	10.900,72	679.513,95	315.902,86	305.104,93	
Compañía Madrileña de Urbanización	Idem y casilla.....	3.811,90	638.364,53	349.185,15	359.479,80	
Emilio Niembro.....	Finca, Roma, 81.....	137,40	155.000	76.179,62	86.000	
Herederos de V. Barquín.....	Idem, Francisco Navacerrada, 14.....	873,29	150.000	48.888,46	60.000	
José Balbastre.....	Idem, Pignatelli, 1.....	225	200.000	74.160	90.000	El perito 3.º pedía 95.518 pesetas, y conformó el gobernador civil.
Tomás Martí Revoltós.....	Idem, Pignatelli, 3.....	99,24	173.240	80.958	80.958	
Proindiviso Aranda.....	Terreno	2.960	381.248	60.046,56	60.046,56	
Epifanio Cuesta.....	Idem	65,90	12.731,88	1.967,07	1.909,78	
Matías Martínez.....	Idem	937	108.639	25.172		El gobernador se conformó, con perito 3.º, en pesetas 60.997,27.
Julia García del Campo.....	Idem	149,69	10.071,14	4.468,15	4.338,01	
Luisa Urech.....	Idem	1.612,35	249.192	108.976,82	109.028,38	
Fundación Caldeiro.....	Idem	6.264,50	177.782,43	172.346,87	172.346,87	