

tro del marco legal; este informe le conoce el Gobierno porque ha sido elevado al ministro de Obras públicas.

—En la explotación de una línea de cien kilómetros de recorrido, por ejemplo, ¿qué renta percibe el Estado?

—Por impuestos directos la cantidad que obtiene se descompone en las partidas siguientes:

	Pesetas.
Patente	4.536
Canon de conservación.....	7.300
Idem de inspección.....	1.000
Impuesto de Transportes.....	21.900
Timbre	5.840
TOTAL.....	40.576

Los tributos indirectos se elevan a cuarenta y ocho mil ochocientos sesenta y seis pesetas veinte céntimos. Si se toma por base una recaudación de ciento cuarenta y seis mil pesetas, tendremos que el Estado participa de esta cantidad global en la proporción siguiente:

	Pesetas.
Por impuestos directos.....	40.576
Por ídem indirectos.....	48.866,20
TOTAL.....	89.442,20

dejando a la Empresa concesionaria 56.557,80 pesetas, con las que tiene que atender a personal, gasolina, gomas, piezas de recambio y demás conceptos que precisa la explotación; es decir, que el Estado obtiene más del sesenta por ciento. No hay ninguna

industria que tribute igual, ni siquiera aproximada, porque el ferrocarril, según datos facilitados por las propias Compañías, satisface por viajero-kilómetro transportado 0,01301 pesetas, mientras que el automóvil, por igual concepto, paga 0,02779, que significa una diferencia en contra de 0,01301 pesetas.

—Una última pregunta: la Cámara de Transportes, ¿estará representada en la próxima Asamblea de la industria del automóvil?

—Habremos de estar representados, como seguramente han de estarlo las numerosas entidades que agrupan al

comercio y a la industria. Se trata de una iniciativa de la Cámara española que ha de tener gran resonancia en el país, porque tiende a reducir egoísmos individuales, congregando en una reunión magna a cuantos se interesan por el progreso industrial del automóvil. El índice de asuntos es muy importante y variado, y requiere prolongar esta conversación...

○ ○

Pero eso será objeto de examen otro día.

CELESTINO GARCIA SANTOS



He aquí cómo resume un diario la actitud de Pestaña:

Angel Pestaña asegura que, antes de la revolución de octubre, se le pidió muchas veces que participara en ella, y que él preguntaba:

—Después de hecha la revolución, ¿qué haremos?

Y como se le contestara que eso ya se pensaría, él pensó que "aquello" era una cosa de locos, y que él no tenía nada que hacer en el asunto.

Más tarde, sin duda, pensó Pestaña que debía colaborar en eso del carnet individual con fotografía y huellas dactilares, y vino a Madrid a proponérselo a D. Alejandro...

○ ○

¡Por favor! A la Casa de Campo Tiro de Pichón, ¡no!

Eso sí que sería desnaturalizarla. Y contra esta medida absurda, ¿no protestan los señores que defendían la intangibilidad de la Casa de Campo?

○ ○

Laval y Mussolini han llegado a un acuerdo personal en sus conversaciones políticodiplomáticas de Roma.

Laval fué socialista en Francia, y Mussolini, en Italia; los dos de extrema izquierda, de esos que hablaban de la revolución social para luego pasarse, como lo hicieron, a las filas de la burguesía.

Casi todos los extremistas terminan así: traicionando a los trabajadores.

COCINA A GAS JUNKERS

CALENTADORES DE AGUA A GAS JUNKERS

Los mejores y más económicos quemadores de gas

MARCAS REGISTRADAS

Cuidado con las imitaciones y falsificaciones

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



GRAN PREMIO
Exposición Internacional
Barcelona
1929

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





Casa de Velázquez.

Arte y MADRID

Yo quisiera hoy, al hablar de la capital de la República, poseer el grado de objetividad suficiente para que, libre de aquella pasión que, aun inconscientes, ponemos siempre al referirnos a algo que es nuestro, lograr con esta ecuanimidad el máximo

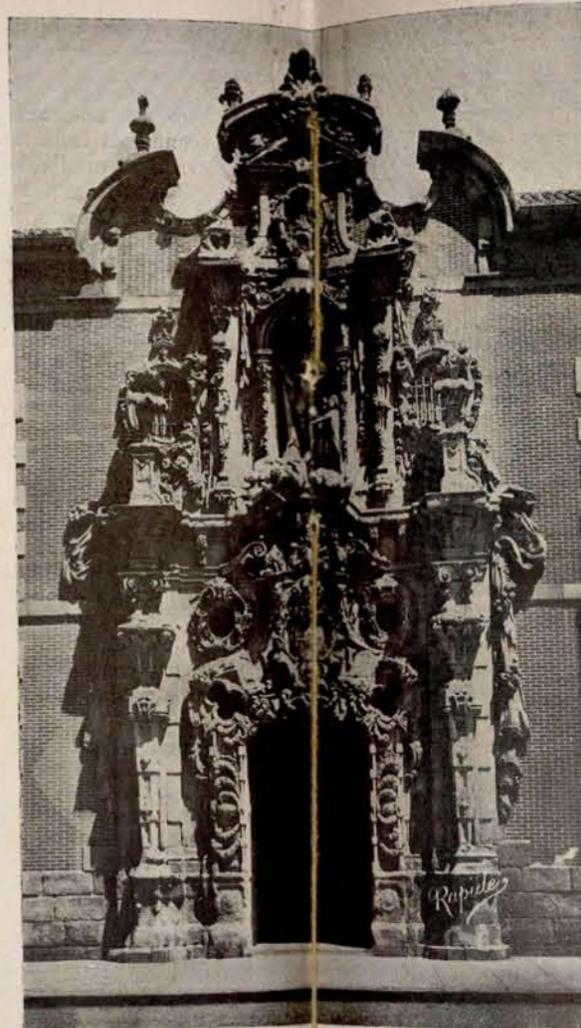
de persuasión necesaria para haceros comprender a vosotros lo que es y significa en España su capital.

Internacionalista por convicción, pero apegado a mi patria chica por sentimiento — pues entiendo que amar lo propio no excluye, sino que ayuda a amar lo de los demás —, voy, basado en estos principios, a transmitir unas impresiones personales, y si logro que aquellos que no son madrileños, pero que se consideran como tales, y mejor aún, los que no lo son ni viven aquí, se sientan atraídos con afecto hacia nuestra población, me consideraré sumamente pagado de la dificultad que supone para mí hablaros de Madrid en este barajar de convicciones y sentimientos.

Y para vencer mejor esta dificultad, son estos últimos, mejor que las primeras, los que quiero pulsar al aseguraros que el sello característico de Madrid, que le hace ser una de las capitales del mundo, de las pocas, que pueden enorgullecerse de tener algo propio e inconfundible, y que es una capacidad de convivencia tal, al extremo de que individuos pertenecientes a regiones las más antagónicas, al tomar carta de naturaleza en nuestra capital, olvidan sus enconos y se sienten exclusivamente madrileños. Y es por esto por lo que Madrid ha llegado a ser, más que el rincón de los que nacimos en él, por casualidad las más de las veces, el lugar donde residen individuos de todas las regiones españolas, y es como si dijéramos el crisol donde se funden todos los regionalismos y del que surge esa maravillosa cualidad que apuntamos más arriba, por la que todos se encuentran aquí como en su propia tierra.

Cualidad eminentemente turística, pues que ejerce un gran poder de atracción e invita a la permanencia, de la que el viajero no se sentirá nunca defraudado. Situada, por otra parte, en el centro de España, nuestra población puede ser en el turismo nacional el punto que sirva de descanso para todos los que la visiten de extremo a extremo. Sedante en su *tournee* y preparación para las nuevas regiones a visitar. Tan distintas son en todo unas de otras, que hará mucho bien en las excursiones turísticas un alto en la capital, que tiene mucho que admirar y mucha labor que realizar, para dar la sensación de que en nuestra nación se le dedica al turismo toda la atención que requiere.

De las maravillas de Madrid, su historia y sus leyendas, sus cronistas han dejado en letras de molde bellas impresiones que labraron el edificio



Portada del antiguo Hespicio.

Turismo

MADRID

inmenso de su fama, y que son de todos conocidas.

Sus bellos monumentos arquitectónicos y sus admirables joyas de arte forman un contenido de riquezas de un valor incalculable que dicen mucho en favor nuestro.

Y ese futuro Madrid que todos soñamos, los socialistas en particular, próximo a la sierra y la sierra próxima a Madrid, con sus espléndidas, si que económicas, vías de comunicación, hacen esperar sea Madrid, sin hipérbole, la más bella población de Europa.

Pues bien, lo que yo quisiera, sobre todo, llegar a hacer comprender a todos los españoles es que, si bien debéis amar y laborar por el engrandecimiento del lugar donde nacisteis, también tenéis el deber de amar y laborar intensamente por vuestra capital, por Madrid, en segundo lugar y antes que por otra población cualquiera. Madrid lo es todo para vosotros. Bajo su sombra tutelar, el cerebro que piensa para vosotros y el corazón que siente por vosotros, vosotros vivís y alentáis en ansias redentoras. ¿Y qué menos podéis darle sino vuestra adhesión incondicional?

No ha muchos años, no más un siglo, Madrid no era nada, o apenas nada; y hoy, con vida propia, formada de los retazos que le prestó toda España, es el crisol — perdonad la repetición — donde se funde la obra de todos y para todos. Prestadnos vuestra asistencia, consideradnos como cosa propia, que de nuestra grandeza se hagan lenguas propios y extraños de la grandeza de toda España.

Y vaya por delante toda la gratitud de un madrileño que, después de hablaros de diversos puntos de nuestro suelo patrio, hoy quiso dedicar a Madrid unas sencillas líneas de ofrenda, en la que quiere verse acompañado por todos los que hasta aquí me han seguido por esta peregrinación turística de Arte e Historia.

Así como para los mahometanos, en su fervoroso misticismo, la suprema aspiración era la peregrinación a la Meca, así debiera ser Madrid para todos los españoles la Meca, en cuyo templo yace, suspendido en el aire, el verdadero espíritu de la raza, que pugna, una vez más, por abrirse camino entre las desorientaciones de esta época caótica hacia un nuevo Eldorado.

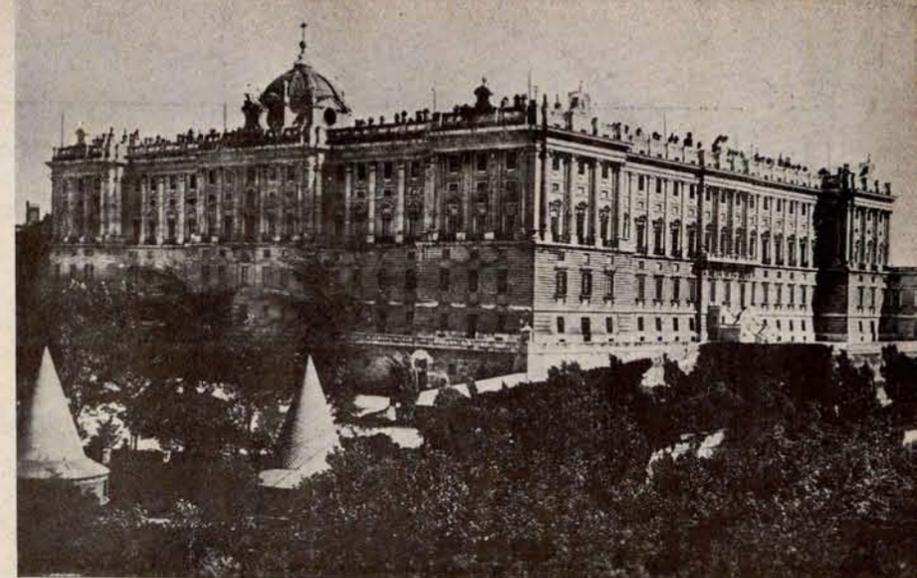
Y es este batallar constante, sor-damente en ocasiones y otras con la sonora vibración de los clarines, donde mejor se percibe. Y es, al mismo tiempo, la antena que recoge las distintas modalidades de todas las actividades motoras y espirituales de toda España para lanzarlas, siendo también el micrófono al efecto, a la avidez expectante del resto del mundo.

Madrid, pues, espera de todos los españoles el sacrificio y amor indispensables para el logro feliz de su misión civilizadora.

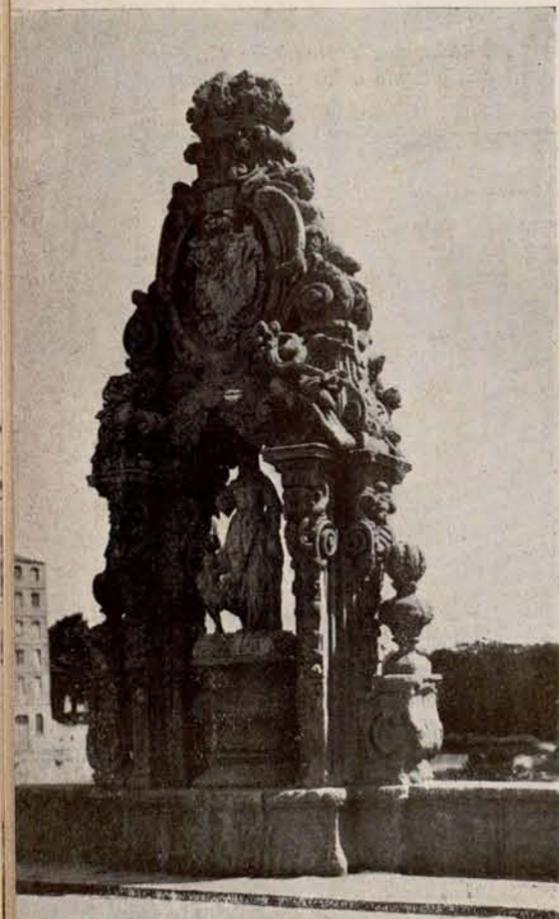
F. PASCUAL

Museo del Prado.

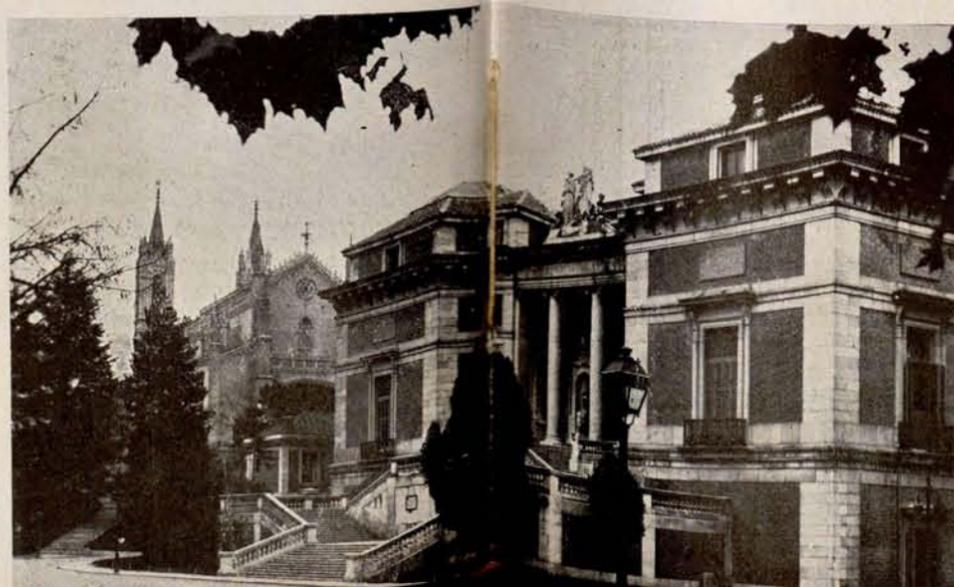
Rosaleda.



Palacio Nacional.



Puente de Toledo



*Fomento de Obras
y Construcciones*
===== S. A.

Madrid - Barcelona - Zaragoza

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

La reforma interior de Madrid

Proyecto de Gran Vía Circular

Su formación y características

SE solicitaba del excelentísimo Ayuntamiento de Madrid el 27 de junio de 1932, teniendo en cuenta lo que determina el artículo 20, capítulo III (de las obras de mejora interior de poblaciones), del reglamento sobre obras, servicios y bienes municipales, incorporado al Estatuto municipal vigente, la autorización necesaria para estudiar el trazado y urbanización de la llamada Gran Vía Circular.

En sesión del 16 de diciembre de 1932 concedió el Ayuntamiento el permiso que se pedía de hacer el estudio durante un tiempo de diez meses y sobre la materia propuesta.

Fué entregado el proyecto completo en octubre de 1933, para el estudio de los elementos técnicos que tienen que asesorar al Ayuntamiento.

Dentro de la lentitud con que las entidades oficiales desenvuelven su labor, este proyecto va pasando por los trámites legales que en el Estatuto se determinan con relativa velocidad. A pesar de ello, en la nueva legislación que modifique la actual será necesario precisar y reducir los plazos de estudio, para evitar las dilaciones, que siempre se lamentan.

Hagamos un poco de historia y vamos a contestar a los que tienen la monomanía de la originalidad en esta clase de estudios, sin comprender que una reforma urbana responde siempre a una necesidad sentida y pulsada por técnicos de generaciones anteriores a la actual.

Corría el año 1882, y el ilustre arquitecto Sr. Urioste y Velada, jefe superior de la técnica municipal, se dirigía respetuosamente a la corporación manifestando «que aprobar la construcción de la calle de Sevilla, y no continuarla hacia la parte sur de la ciudad, era ejecutar una reforma sin sentido y eficacia». Por este motivo presentaba un plano de continuación de la calle de Sevilla, que se guarda en el archivo municipal, ampliando la calle de la Cruz a 25 metros de anchura, para atravesar la calle de Atocha y llegar al cruce de la Concepción Jerónima con la calle de

Barrionuevo (Romanones). El Ayuntamiento ensanchó esta última a 15 metros, lo suficiente para el tráfico de entonces, y ejecutó la calle de Sevilla.

Fué tan grande la congestión de tráfico producida en el encuentro de las calles de Atocha, Carretas y Cruz, producida principalmente por la circulación de tranvías, que el Ayuntamiento, posteriormente, inició, con gran timidez, la construcción de la plaza de Benavente.

Con una clara visión del porvenir, asentada sobre las circulaciones del tráfico, ya sentidas en aquella época, la Junta Consultiva Municipal, el año 1905, propuso al excelentísimo Ayuntamiento que sobre la urbanización estudiada de ampliación de la calle de la Cruz se incorporara la ampliación de la calle de la Concepción Jerónima, para encauzar el tráfico y destruir el laberinto de los alrededores de Puerta Cerrada. De tan acertada disposición el Ayuntamiento, una vez más, sólo realiza una pequeña porción, y se empieza la construcción de la plaza de Puerta Cerrada. El deseo de la Junta Consultiva, en 1905, de formar una arteria de tráfico este-oeste, que uniera directamente las dos penetraciones al centro de la calle de Alcalá y la calle de Segovia, quedó para que fuese ejecutado en mejor ocasión.

En el momento actual se ve con gran precisión que la necesidad empezada a sentir en 1881, y agudizada en 1905, tiene plena realidad y sirve de fundamento a la petición del estudio de una vía de tránsito que completara el tráfico este-oeste, por debajo de la Puerta del Sol. Si unimos a esta vía la nortesur, que unirá la calle de San Bernardo con la de Toledo, las dos direcciones fundamentales de tráfico, sin pasar por la Puerta del Sol, formarán la Gran Vía Circular, cuyo estudio y ejecución se propone.

Por recoger el sentir y la necesidad popular la técnica municipal de épocas anteriores, hemos seguido sus pasos. Creemos que la transformación de Madrid no es tan grande que haga cambiar radicalmente de criterio a la técnica municipal moderna. No la creemos capaz de crear, en la original idea, de poner el centro de Madrid y de su vida comercial en los altos del Hipódromo.

Además, de que si las calles de New

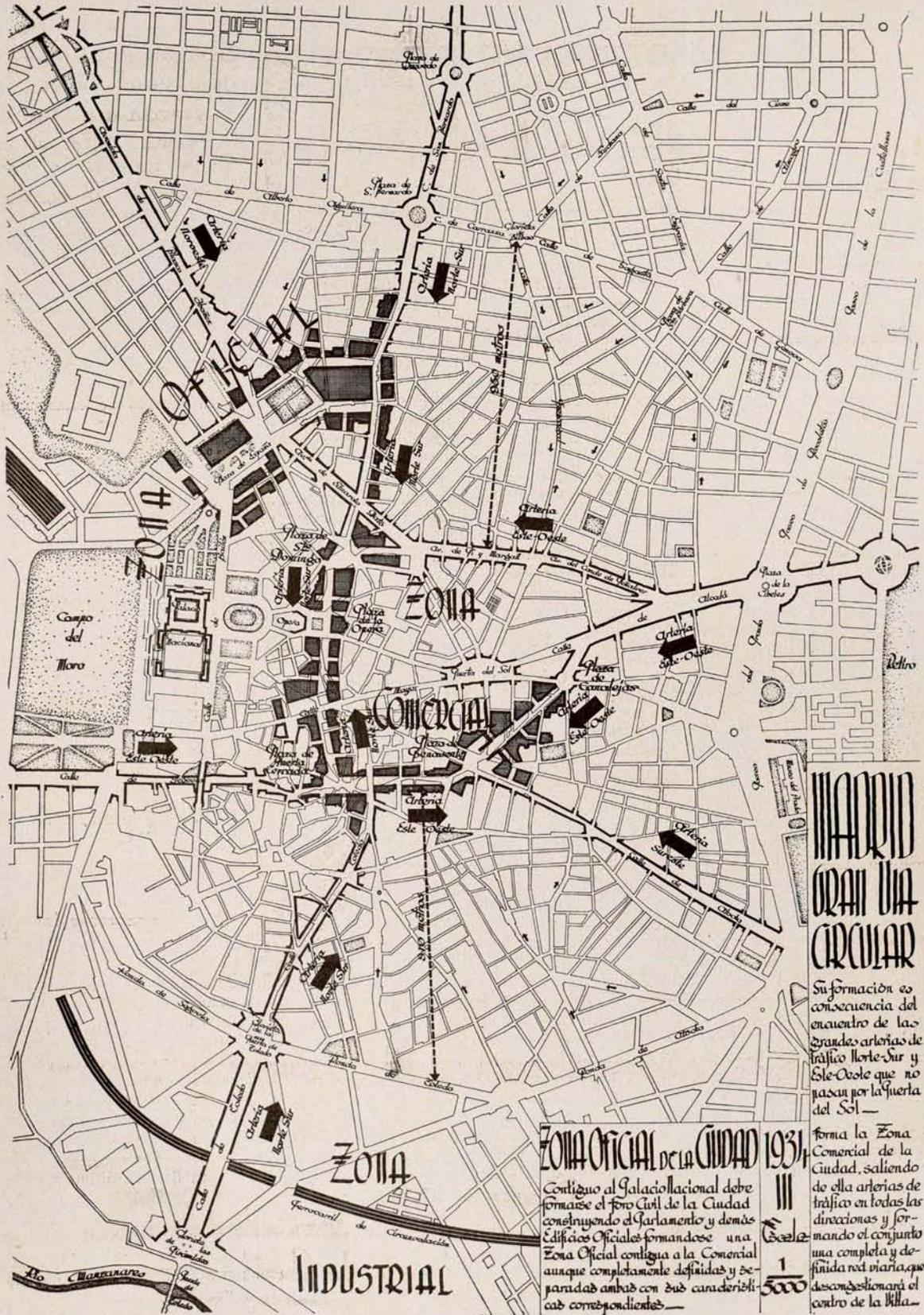
York y Filadelfia tienen 18 metros para su gran tráfico industrial, sería pueril hablar de congestión del mismo en la calle de la Cruz o de la Concepción Jerónima con 25 metros de anchura. Desgraciadamente para Madrid, no hay congestión de tráfico en la ciudad. Hay barullo, que es muy distinto. Es la única ciudad de Europa donde se consiente convertir las arterias de circulación en garajes de estacionamiento, que impiden el tráfico y la vista del comercio, establecido a lo largo de las mismas. Calles de 25 metros de anchura, que es el tipo comercial por excelencia, tienen paradas tres filas permanentes de coches, y en las plazas de expansión que las unen, cuatro o cinco filas. No se tiene en cuenta que quien llega a la ciudad no la conoce bien y tiene el tiempo preciso para permanecer en ella. En París, en la calle más comercial del mundo, rue de la Paix, los vehículos paran el tiempo suficiente para bajarse los ocupantes y esperan luego en las calles laterales o en la plaza Vendôme. En el centro comercial de Londres no se tolera más parada máxima que diez minutos, pasados los cuales se satisface una multa. Se comprende estas ordenanzas de estacionamiento ante los comercios que pagan cantidades fuertes de alquiler, y a los que se hace un gran perjuicio colocando delante una muralla de coches.

Características de la Gran Vía Circular

Desde la plaza de Canalejas a la plaza de Benavente la nueva avenida forma una alineación recta de 323,50 metros. La plaza de Benavente tiene una longitud de 110 metros. La unión de la plaza de Benavente con Puerta Cerrada se hace según dos alineaciones. Una de 53 metros y otra de 373 metros, de los cuales pertenecen a la plaza de Puerta Cerrada 143,50 metros. La anchura de esta última plaza es de 50 metros.

De la plaza de Puerta Cerrada a la calle Mayor hay una alineación recta de 202,50 metros, y desde esta última a la plaza de Santo Domingo, otra de 424 metros.

La actual Gran Vía, desde la calle



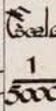
MADRID GRAN VIA CIRCULAR

Su formación es consecuencia del encuentro de las grandes arterias de tráfico Norte-Sur y Este-Oeste que no pasan por la Puerta del Sol.

ZONA OFICIAL DE LA CIUDAD 1931

Contiguo al Galapal nacional debe formarse el foro Civil de la Ciudad construyendo el Parlamento y demás Edificios Oficiales formándose una Zona Oficial contigua a la Comercial aunque completamente delimitada y separada ambas con sus características correspondientes.

forma la Zona Comercial de la Ciudad, saliendo de ella arterias de tráfico en todas las direcciones y formando el conjunto una completa y definida red viaria, que descomponerá el centro de la Villa.



Plante



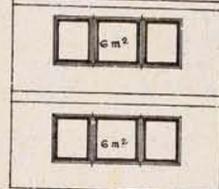
Plante



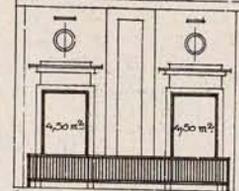
Evolución en la construcción de las Ciudades buscando la perfecta armonía entre la Economía e Higiene para poder ejecutar la reforma interior de las mismas.

Doble superficie de patios en la misma área de solar

fachada 1934

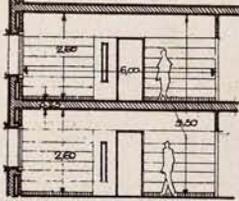


fachada 1900



Para el mismo volumen interior, una tercera parte más de ventanas

Sección 1934



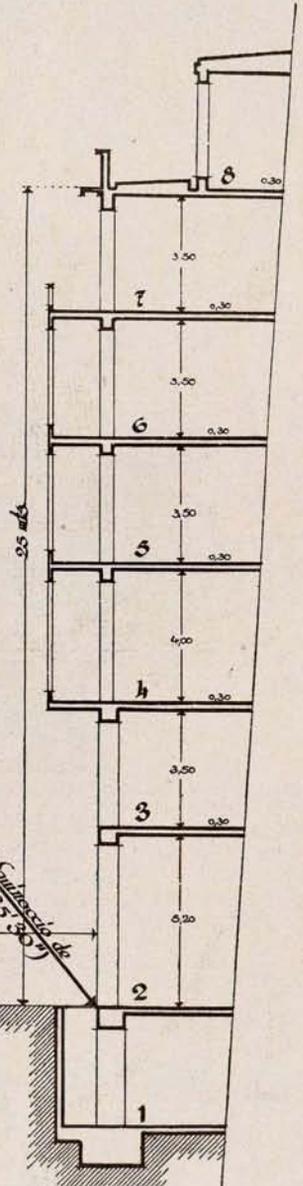
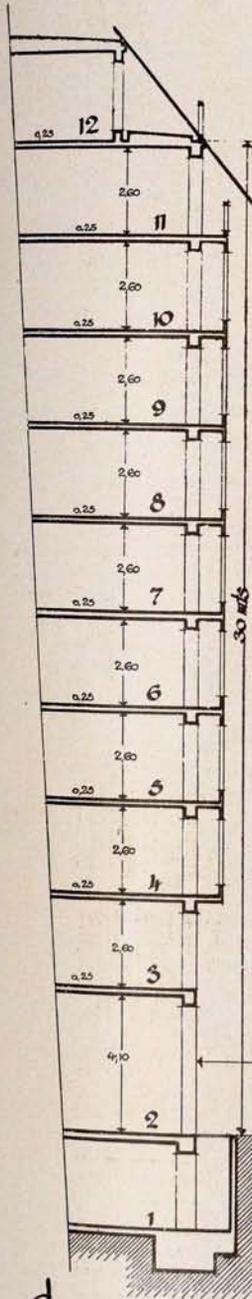
Sección 1900



Doble superficie de habitación en la misma altura

Resultado:

Beneficio de la vivienda desde el punto de vista higiénico y económico—

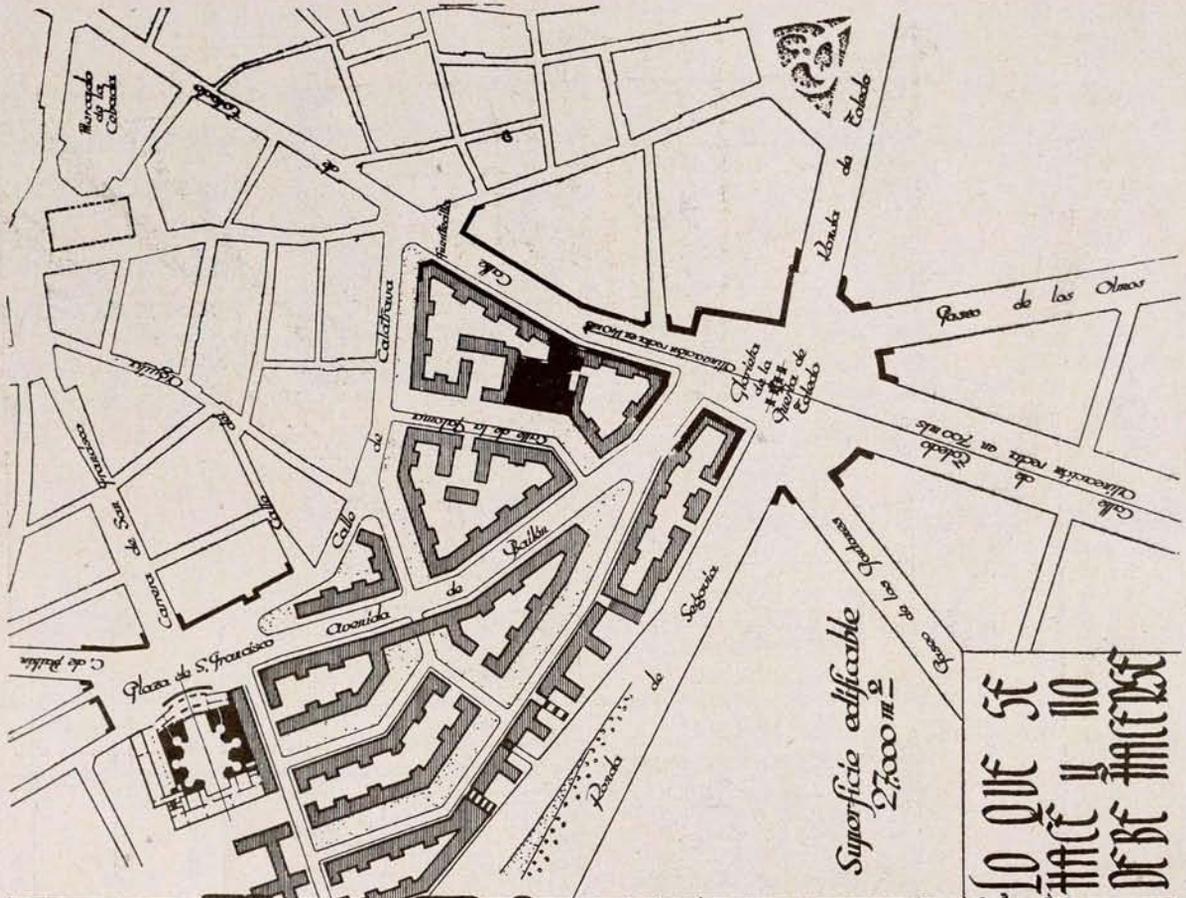


Madrid - Paises solares en el Sureste de España con latitudes de 35° a 38°

Escala 1=100—

Sección de viviendas en la Gran Vía Circular (1934)

Sección de viviendas en la Avenida de Penabaz (1924) aprobada por el Excmo. Ayuntamiento—

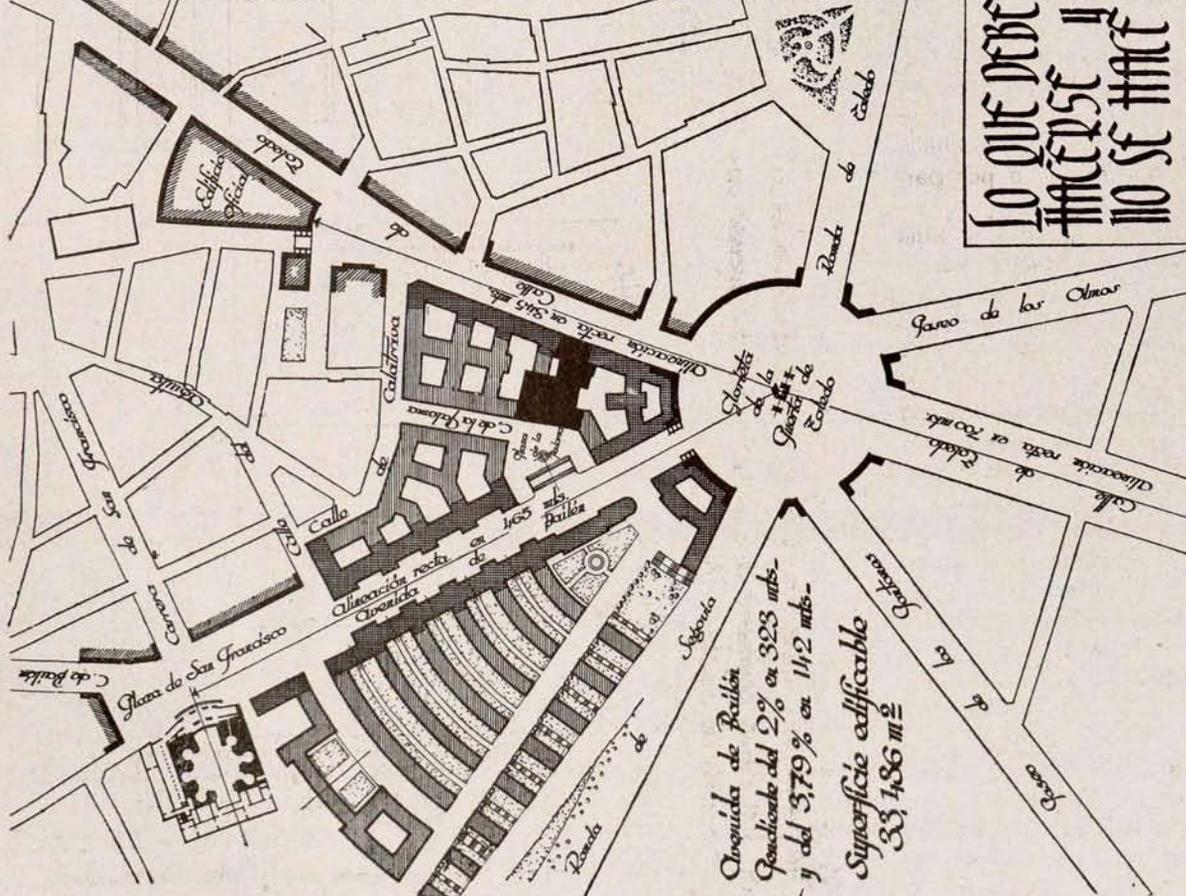


PLAN
 DE LA
 CALLE DE LA VICTORIA
 DE LA CALLE DE SEGOVIA
 DE LA CALLE DE LA VICTORIA
 DE LA CALLE DE SEGOVIA
 DE LA CALLE DE LA VICTORIA
 DE LA CALLE DE SEGOVIA

La Puerta Toledo debe ser el centro de una gran plaza circular de 150 metros de diámetro a la que afluyan radialmente todos las calles en una alineación recta de la mayor longitud posible, las cuales formen una perspectiva coronada por la mencionada puerta.

La Plaza de la Independencia donde está la Quirón de Alcalá tiene 100 metros de diámetro.

Superficie edificable
 27,000 m²
 LO QUE SE HACE DEBE HACERSE



PLAN
 DE LA
 CALLE DE LA VICTORIA
 DE LA CALLE DE SEGOVIA
 DE LA CALLE DE LA VICTORIA
 DE LA CALLE DE SEGOVIA
 DE LA CALLE DE LA VICTORIA
 DE LA CALLE DE SEGOVIA

La Puerta Toledo debe ser el centro de una gran plaza circular de 150 metros de diámetro a la que afluyan radialmente todos las calles en una alineación recta de la mayor longitud posible, las cuales formen una perspectiva coronada por la mencionada puerta.

La Plaza de la Independencia donde está la Quirón de Alcalá tiene 100 metros de diámetro.

Superficie edificable
 33,186 m²
 LO QUE DEBE HACERSE NO SE HACE

da. Puede comprenderse fácilmente que el retraso en el pago, su modificación o cualquier otro procedimiento en su adquisición, le es fácil llevar a una Sociedad particular, acomodando el procedimiento a la garantía moral y económica del comprador. No ocurre lo mismo con el Ayuntamiento. Tiene que sacar los solares a subasta en condiciones de más difícil venta que el particular. Si llegara la compra a realizarse, y para dar mayor facilidad se verificara a plazos, el Municipio no tendría la elasticidad antes indicada, y para él todos los licitantes que acudan a la subasta tienen la misma solvencia, lo que sabemos está tan lejos de la realidad. Fácilmente se comprende el número de pleitos que por ello se originarían. Lo mismo ocurriría si una Sociedad se subrogara la representación municipal y cobrara un tanto por ciento de su gestión.

Hay, además, otra razón fundamental para que la reforma no sea ejecutada por el Ayuntamiento. De todas las ventas de bienes propios debe entregar al Estado el 20 por 100 de su valor. Es decir, que todos los solares deben ser gravados con esta cantidad, pues el Ayuntamiento no puede cargar con ella. No se une bien esta realidad con el deseo de todos, para que el valor de los solares alcance un precio prudencial. En el caso de la Gran Vía Circular pasaría este tributo al Estado de 18 millones de pesetas.

Por todos los motivos indicados, al presentar para su aprobación al excelentísimo Ayuntamiento el estudio de la Gran Vía Circular, la fórmula económica de su resolución descansaba en la proposición siguiente:

El Ayuntamiento pagará solamente el precio exacto a que resulten los solares que apropie para ampliación de vía pública, deducido el precio medio de costo del cociente que se obtiene al dividir el costo total de las expropiaciones por la suma de la superficie edificable, más la diferencia entre las apropiaciones y expropiaciones que el Ayuntamiento realice. Abonará también todos los servicios que se creen en las nuevas vías públicas de la reforma interior.

La Sociedad concesionaria abonará todas las expropiaciones de fincas y las indemnizaciones al comercio, industria e inquilinos, quedándose dueña de los derribos y solares resultantes para su venta.

La expropiación de inmuebles alcanza la cifra de 95.403.185 pesetas, y las indemnizaciones al comercio e inquilinos, 2.453.214 y 1.973.982 pesetas, respectivamente. Las nuevas construccio-

nes sobre los solares llegarán a valer aproximadamente 275 millones de pesetas.

La Gran Vía San Francisco-Puerta de Toledo

El Ayuntamiento de Madrid acuerda, en sesión de 6 de mayo de 1931, haga la Oficina de Urbanismo el estudio de la urbanización del extrarradio, tomando como pie forzado los estudios presentados al concurso entre arquitectos para el mismo fin. En estos estudios se habían trazado unos croquis sobre las arterias de circulación en el interior de la ciudad.

Rectifica después el Ayuntamiento y establece otro concurso entre arquitectos para el estudio de la reforma interior de Madrid, pidiendo, con gran

OOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOO

TIEMPOS NUEVOS se honra publicando en sus columnas una información extensa y detallada de los proyectos de reforma interior debidos a los arquitectos madrileños Sres. Sáinz de los Terreros y Díaz Tolosana.

En números sucesivos aparecerán informaciones del mismo interés, a cargo de otros técnicos, autores de otros proyectos de reforma interior, con igual finalidad: la de transformar Madrid.

A D. Luis Sáinz de los Terreros y a don Luis Díaz Tolosana agradecemos la gentileza que han tenido facilitando la copiosa información que aparece en nuestras columnas, para contribuir, por nuestra parte, a seguir manteniendo despierto el interés por los grandes problemas municipales.

No sabemos si los proyectos de los técnicos que hoy colaboran en nuestra revista prevalecerán. Nuestra opinión, ahora, no está en juego. Pero los que tienen la misión de decidir están obligados a hacerlo con rapidez y con acierto. Madrid tiene millares de obreros sin ocupación. La técnica está dispuesta a trabajar. El capital debe ser movilizado. ¿Dónde está, pues, la dificultad?

OO

En la cubierta del presente número publicamos un magnífico dibujo de lo que sería la Gran Vía Circular, de los Sres. Díaz Tolosana y Sáinz de los Terreros, vista desde la calle de Sevilla, con el nuevo ensanche que se proyecta en la calle de la Cruz.

acierto, que el estudio tuviese una responsabilidad financiera para su ejecución.

Por un deseo de emulación de la Oficina de Urbanismo, muy de alabar en otras circunstancias, aparece un estudio concreto de la Gran Vía San Francisco-Puerta de Toledo, por ella ejecutado, siguiendo el pie forzado de una idea desarrollada en uno de los proyectos presentados al concurso del extrarradio. La Oficina de Urbanismo se convierte en un concursante más, dejando el sereno estrado de juzgador de las soluciones de un problema de urbanización, planteado por ellos, sobre datos formulados por el Ayuntamiento.

Veamos las consecuencias de ello.

Desde el punto de vista técnico de la urbanización, se destruye, con el trazado propuesto por la Oficina de Urbanismo, una de las tres perspectivas que tiene Madrid: la visión de la Puerta de Alcalá desde la Cibeles; la del Museo de Reproducciones con la estatua de la reina Cristina en la calle de Felipe IV y la de la Puerta de Toledo desde la glorieta de las Pirámides. La capital de España no es como París, donde sus creadores supieron cerrar sus principales avenidas con hermosos edificios, prodigando en esta forma las bellas perspectivas de la ciudad.

La perspectiva barroca, que empieza en el hermoso puente de Toledo y sube por la avenida de 700 metros de largo, que une el puente indicado y la glorieta de las Pirámides con la glorieta de la Puerta de Toledo, de fuerte sabor neoclásico, desaparecerá al dar como fondo a esta Puerta la retorcida y alambicada urbanización que como telón de fondo propone la Oficina de Urbanismo.

Al hacerse las urbanizaciones en todas las ciudades del mundo, se procura hacer llegar a las plazas, en cuyo centro está emplazado un monumento, las calles en forma radial, para que desde ellas pueda contemplarse a distancia y desde diferentes puntos de vista el monumento colocado en su centro. Por no seguir esta ley fundamental en la urbanización de ciudades, Madrid pagará las consecuencias de ver desaparecer una de sus pocas perspectivas. Es extraño que la Junta del Madrid Artístico, Histórico y Monumental no se haya dado cuenta de lo que se pretende hacer.

En el aspecto viario de la urbanización, la equivocación es mayor. No se comprende crear una arteria de tráfico que recibe a todo el que llega de la parte sur de la ciudad, para llevarlo por una zona oficial, sin viviendas particulares, ni comercio, carente por ello de vida y asomada al desnivel de la ciudad sobre el Manzanares. Esta arte-

ria no puede ser la que lleve el tráfico norte-sur sin pasar por la Puerta del Sol. No tiene vida a sus lados para justificar su ejecución. Solamente se concibe como una prolongación de la calle de Bailén, reduciendo su urbanización escuetamente a esta función.

Respecto al aspecto económico de la reforma, se comprende que el valor de los solares resultantes de la urbanización propuesta por la técnica municipal, a cuarenta y cuatro pesetas veinticinco céntimos el pie cuadrado (valor de los buenos solares de la Castellana y Recoletos), detendrían a un Ayuntamiento que quisiera hacer una sensata y natural defensa de los intereses de la ciudad. Además, para empeorar el problema económico, se pretende obligar a dejar un 60 por 100 para patios en las nuevas construcciones, con lo cual duplicará el valor del pie cuadrado útil para la construcción.

Como el precio de los solares está fuera del mercado de valores, proponen los autores del proyecto una subvención municipal de 5 millones de pesetas, para que resulte el precio de adquisición más razonable con el tipo de viviendas que deben construirse en dicho lugar. Mejor solución económica sería estudiar la urbanización, reduciéndola estrictamente a la formación de las dos penetraciones de la Puerta de Toledo a San Francisco y a la plaza de la Cebada. Construyendo en los nuevos solares que se obtuvieran viviendas con 30 metros de altura en avenidas de 25 metros de anchura, podría hacerse la urbanización, sin resultar para el Ayuntamiento una carga económica.

La ejecución de esta reforma fué sacada a subasta, la que quedó desierta por no presentarse ningún postor. Es una reforma que adquirirá toda su importancia el día que esté construída la Gran Vía Circular, y la calle de Toledo, con 25 metros de anchura (desde dicha avenida hasta la plaza de la Cebada), lleve todo el movimiento norte-sur sin pasar por la Puerta del Sol.

Restablecida la zona oficial de la ciudad, tomando como punto central de su formación el Palacio Nacional, la avenida de San Francisco-Puerta de Toledo será una avenida suntuaria, que dará una salida a la zona más noble de la ciudad que se forme en dicho lugar.

El paro forzoso en Madrid: Medios de evitarlo

La industria más importante de Madrid es la de la construcción. El paro en ella es debido a varias causas que

Flamarique

&

Homedes

CONSTRUCCIONES

MADRID

Malasaña, número 7

Teléfono 17345

se indican a continuación: Una de ellas, la falta de aportación del capital privado. A engrandecer y hermohear la capital de España acudió el sobrante disponible del capital andaluz, de la industria del Norte y del comercio de Levante. Hoy, por causas de todos conocidas y lamentadas, no existe ese sobrante, ni el capital en esas regiones obtiene el interés natural al dinero empleado. Cuando el Municipio, en feliz iniciativa, acordó la construcción de la actual Gran Vía, el capital privado levantó unas construcciones que dieron un verdadero signo de capitalidad a la ciudad y un exponente de la potencialidad de España.

El Municipio, por sus oficinas técnicas, habla de las casas sin condiciones de higiene, situadas en calles estrechas, que estrangulan el tráfico, dando a la población el aspecto de un villorrio. Estas casas están situadas en el centro de Madrid. Al mismo tiempo, en otros barrios más alejados del centro, esperan para alquilarse miles de cuartos en perfectas condiciones higiénicas. La solución es fácil: Desgarrar, limpiar y trazar vías modernas en el centro de Madrid, dando aspecto de gran ciudad a la capital de España, y llevar a la periferia a quien vive hacinado en el centro.

El paro forzoso, atacado en esta forma, producirá trabajo de jornales altos, ejecutado por obreros especializados de la construcción. Capitalidad de la mano de obra que produce muestras para ser

imitadas en el resto de España. Error grande pretender disminuir el paro obrero con trabajo de jornales pequeños, realizado por obreros del campo que se trasladan a la ciudad, creando una competencia mayor a los que ya viven en ella.

Mayor error todavía pretender que el Estado sea el encargado de remediar el paro forzoso. El Estado debe modificar las leyes para que la acción del capital privado sea más directa en el remedio de la falta de trabajo.

El ejemplo de la Gran Vía Circular puede servirle de estímulo y lección. Más de 100 millones de pesetas en expropiaciones y cerca de 275 millones en levantar las nuevas construcciones sobre los solares resultantes. En total, aproximadamente, 375 millones de pesetas, para una aportación municipal de 40 millones en quince años, por el terreno que ocupará al ampliar las vías públicas y el coste de las instalaciones en las mismas. El Municipio, contribuyendo con un 10 por 100 al volumen de capital que aporta la iniciativa privada y produciendo un nuevo valor, del que obtendrá más beneficios con las exacciones equivalentes a las que gravitan sobre el comercio de la actual Gran Vía. Además, el Estado, al desaparecer la depreciación de la propiedad urbana, recuperará los 10 millones que hoy no percibe en concepto de contribución, solamente en Madrid.

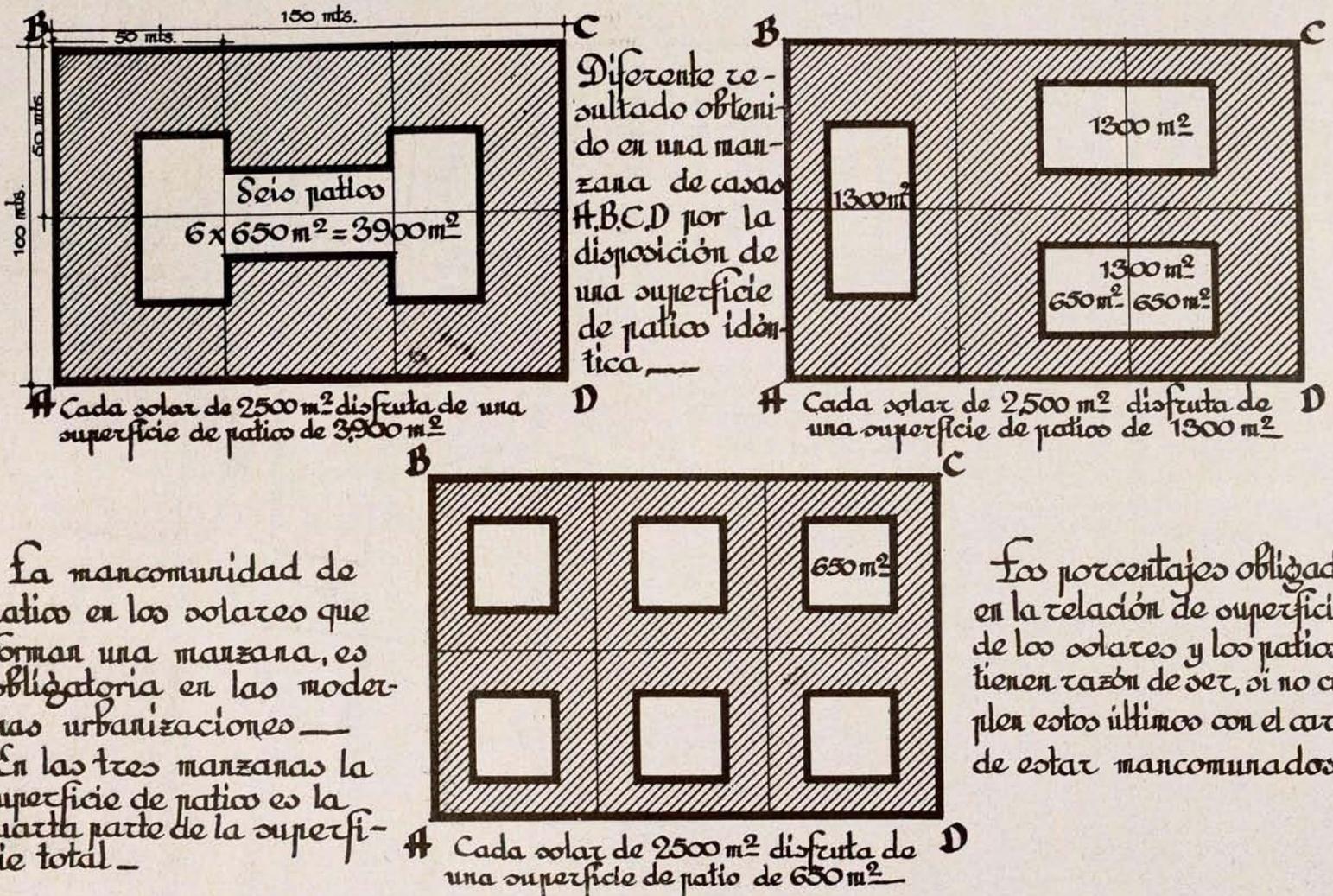
Es la única manera de acudir el Estado a remediar el paro obrero. El Estado, dirigiendo la economía privada; jamás suplantándola.

Justificación de la reforma interior de Madrid

Madrid está necesitado de su reforma interior, como todas las capitales antiguas que no la realizaron en momento oportuno. Ha llegado a intensificarse el tráfico en tal forma que constituye en algunas zonas del interior y a ciertas horas un problema sin solución, que gravita sobre la economía de la ciudad.

La zona central de Madrid está formada por un rectángulo que tiene por centro la Puerta del Sol, y por límites, al norte, los bulevares; al este, Recoletos y el paseo del Prado; al sur, las rondas (Atocha-Valencia-Toledo-Segovia), y al oeste, la Casa de Campo. Dentro de esta zona es necesario ejecutar la reforma.

El antiguo Madrid se desarrolló sobre las calles Mayor y de Alcalá, empezando su formación sobre el hermoso mirador de la villa sobre el Manzanares. El Ayuntamiento de Madrid cons-



truyó la actual Gran Vía, derivando la dirección de la calle de Alcalá al noroeste, para llegar al emplazamiento de la estación del Norte. Aprovechando esta dirección, y empalmando con ella en la plaza de España, arranca la avenida de Blasco Ibáñez (Princesa), que, con la carretera en construcción en la Ciudad Universitaria, une la avenida anterior con Puerta de Hierro, quedando, además, unida a la carretera de La Coruña. La penetración hasta el centro de Madrid de esta carretera a la sierra está plenamente conseguida.

Las comunicaciones en la dirección este-oeste, por encima de la Puerta del Sol, son completas. No ocurre lo mismo por debajo de ella.

Las rondas ponen en comunicación el extremo sur del Retiro y el poblado de Vallecas con la carretera de Extremadura, en el extremo inferior de la Casa de Campo. Es necesario trazar una vía separada aproximadamente los 900 metros que separan a la Gran Vía actual de los bulevares, para formar otra gran vía por debajo de la Puerta del Sol, con la misma finalidad que la construída, que una la calle de Alcalá con las carreteras de Extremadura y Toledo. Por esto se propone la continuación de la calle de Sevilla, uni-

da a la calle de Alcalá (columna vertebral de Madrid), por la calle de la Cruz a la plaza de Benavente, y de ésta, por Concepción Jerónima, a Puerta Cerrada y calle de Segovia, a la carretera de Extremadura. Así se completa la circulación este-oeste por debajo de la Puerta del Sol.

La circulación norte-sur se empeñan algunos en llevarla por Recoletos y la Castellana, sin darse cuenta que esta arteria es una vía suntuaria, de residencia, sin comercio; agradable para su estancia en ella, pero no para su tránsito. El público y el tráfico del barrio de Salamanca circulan paralelamente a esta vía, hasta llegar a la calle de Alcalá, y el situado al otro lado del paseo baja por Almagro y Argensola a Barquillo, formando en esta última uno de los taponamientos más fuertes que la circulación tiene en Madrid.

Se trata de formar otra vía norte-sur que reciba el movimiento del sector de la ciudad situado a poniente, para lo cual se aprovecha la calle de San Bernardo en toda su longitud, uniéndola por una gran vía, desde Santo Domingo hasta Puerta Cerrada, con la calle de Toledo, hasta el puente del mismo nombre. Vía plenamente comercial, pues

en la actualidad se desenvuelve un pequeño comercio, cada día de mayor categoría y que adquiere todo su desarrollo con la reforma proyectada.

En esta forma quedará completamente limitada en su recinto una zona de Madrid, su zona comercial, entre la Gran Vía actual y la propuesta, que tendría en su centro la Puerta del Sol. Sería absurdo hacer más grande esta zona comercial, pues las necesidades de Madrid en muchos años no lo necesitarán, y la vía que se proyectara en esas condiciones quedaría sin vida y muy alejada de dicho centro. Un motivo de meditación tiene el Ayuntamiento de Madrid con la avenida de Eduardo Dato, que termina en la plaza del Callao, trazada fuera de la influencia del centro. Situada esta avenida más cerca de la Puerta del Sol que de las plazas del Progreso, Antón Martín y Nicolás Salmerón o que la calle del León, y con estas condiciones no pueden venderse los solares de los Mostenses.

Le dimos el nombre de circular, pues por ella circulará todo el tráfico de Madrid. Claro que por ese motivo debiera llamarse circulatoria; pero se comprende por qué se puso el nombre indicado.

En pocas palabras: la vía que se propone es el resultado de encauzar, sin pasar por la Puerta del Sol, las dos grandes circulaciones (norte-sur y este-oeste) que hoy representan el máximo barullo en los alrededores de dicho centro de la capital de España. Además, aprisiona, con la Gran Vía construída, un área que debe ser la zona comercial de Madrid.

El Ayuntamiento y las ordenanzas municipales de construcción en la Gran Vía Circular

La técnica municipal indica la necesidad de formar en la ciudad las zonas que expresen sus diferentes actividades. Uno de los motivos del trazado de la Gran Vía circular es formar la zona comercial de Madrid. El Ayuntamiento tiene que meditar mucho al confeccionar las ordenanzas de esta nueva zona. Será ley productora de riqueza o el instrumento de su destrucción.

En el centro de la ciudad, por el aumento progresivo de la misma, se creó un plusvalía de los terrenos, que en general supera al valor de lo edificado encima. Este valor no debe beneficiar a los propietarios de los terrenos. Debe ser beneficio para la ciudad, la cual tiene obligación de su aprovechamiento mediante una política de incremento de esta riqueza, fomentada desde las nuevas ordenanzas indicadas.

Axioma fundamental en la defensa de los intereses de una ciudad es que no puede destruirse una riqueza creada sin que sea sustituida por otra riqueza mayor y que lleve grandes beneficios a la ciudad.

Presentamos un croquis, donde se observa la evolución de la construcción en las grandes ciudades, para conseguir lo que en el axioma se determina. Mayor número de viviendas sobre un mismo solar, donde se derribaron una tercera parte de las que se levanten. Doble superficie de patios, y éstos mancomunados, para formar grandes volúmenes de aire y luz, que entren en las habitaciones. Una superficie mucho mayor en ventanas de fachadas y patios, para mayor ventilación de las habitaciones. Todo estudiado desde un punto de vista económico, para que la realización de esta nueva riqueza, superando en todas estas condiciones a la antigua destruída, pueda tener una realidad.

Hay que tener en cuenta que la zona comercial es una zona de oficinas, espectáculos y servicios relacionados con

ellos. No es una zona de viviendas, y, a lo sumo, la vivienda es temporal (hoteles de viajeros y pensiones).

Con las nuevas construcciones, la ciudad no pierde el valor adquirido en el centro de la misma y, además, obtiene un beneficio de su creación por los nuevos impuestos que graviten sobre la nueva propiedad inmueble.

Con esta política desaparecería el contraste entre la Gran Vía actual y sus calles laterales, en las cuales, a pesar de la proximidad a una gran arteria de tráfico, subsisten en la edificación levantada en ellas y en la antigua que queda, en muchos casos fuera de las nuevas alineaciones, una riqueza que es una depreciación de lo levantado en la Gran Vía.

No tienen razón quienes afirman que las construcciones con fachadas a las grandes vías y calles laterales deben tener, en estas últimas, una altura en relación con el ancho de la calle. Estas calles laterales deben ser consideradas, a los efectos de las alturas de los edificios, como patios interiores de las mismas, y, en cambio, debe llevarse a los patios de esas edificaciones todas las normas en materia de higiene de la vivienda más moderna.

Así lo entendió la ciudad de Viena, consintiendo en la parte interior de su ciudad la construcción de un rascacielos

(Herrengasse) en una calle estrecha. En sus nuevas ordenanzas de la construcción se determina pueden llegar a tener veinte metros de altura los edificios de esta zona interior, que tiene la mayoría de las calles con diez metros de anchura.

Por lo indicado anteriormente, los edificios situados en la Gran Vía circular deben tener una altura de treinta metros. Se presenta un gráfico indicando los perfiles de la edificación en calles de 25 metros de anchura de diferentes capitales de Europa, según sus nuevas ordenanzas de construcción. Por él se demuestra que la edificación en Madrid, con la altura propuesta, está en mejores condiciones que la admitida en las demás capitales.

La carestía del suelo se resuelve poniendo sobre una superficie del mismo una tercera parte más o el doble de las viviendas que antes había. Es el motivo del nacimiento del rascacielo en las zonas comerciales de las ciudades americanas, que al mismo tiempo, con las baterías de ascensores, producen el mínimo esfuerzo en las personas que trabajan en ellos. Las habitaciones que se hacían antiguamente de 5,50 metros de altura, son reemplazadas por dos habitaciones que dan doble superficie y tienen una altura de suelo a techo de 2,60 metros, según las nuevas ordenanzas de París, ó 2,50 a 2,75 metros, según las de Berlín. No es por el mayor volumen de una habitación por lo que se consigue hacerla más higiénica. Es el tener una continua renovación de aire, para que sea lo más puro posible el que entre en nuestros pulmones. Nos podemos asfixiar en un teatro de grandes proporciones, pero sin una buena instalación de renovación de aire, y, en cambio, podemos permanecer las horas del descanso en una habitación de reducidas dimensiones que esté en posesión de todo lo que determinan los nuevos procedimientos de salubridad de la vivienda moderna. Al disponerse de mayor número de habitaciones para alquilar sobre una superficie dedicada a solar, puede el capital hacer concesiones a un aumento de superficie en patios, mejorando las condiciones higiénicas de la vivienda. Todo lo anteriormente indicado forma el fundamento y solución de la construcción actual en las grandes urbes. No es un problema unilateral de técnica urbanística el que debe resolverse.

Sociedad A. *Alfa*
Cooperativa

Primera manufactura española
de MAQUINAS DE COSER

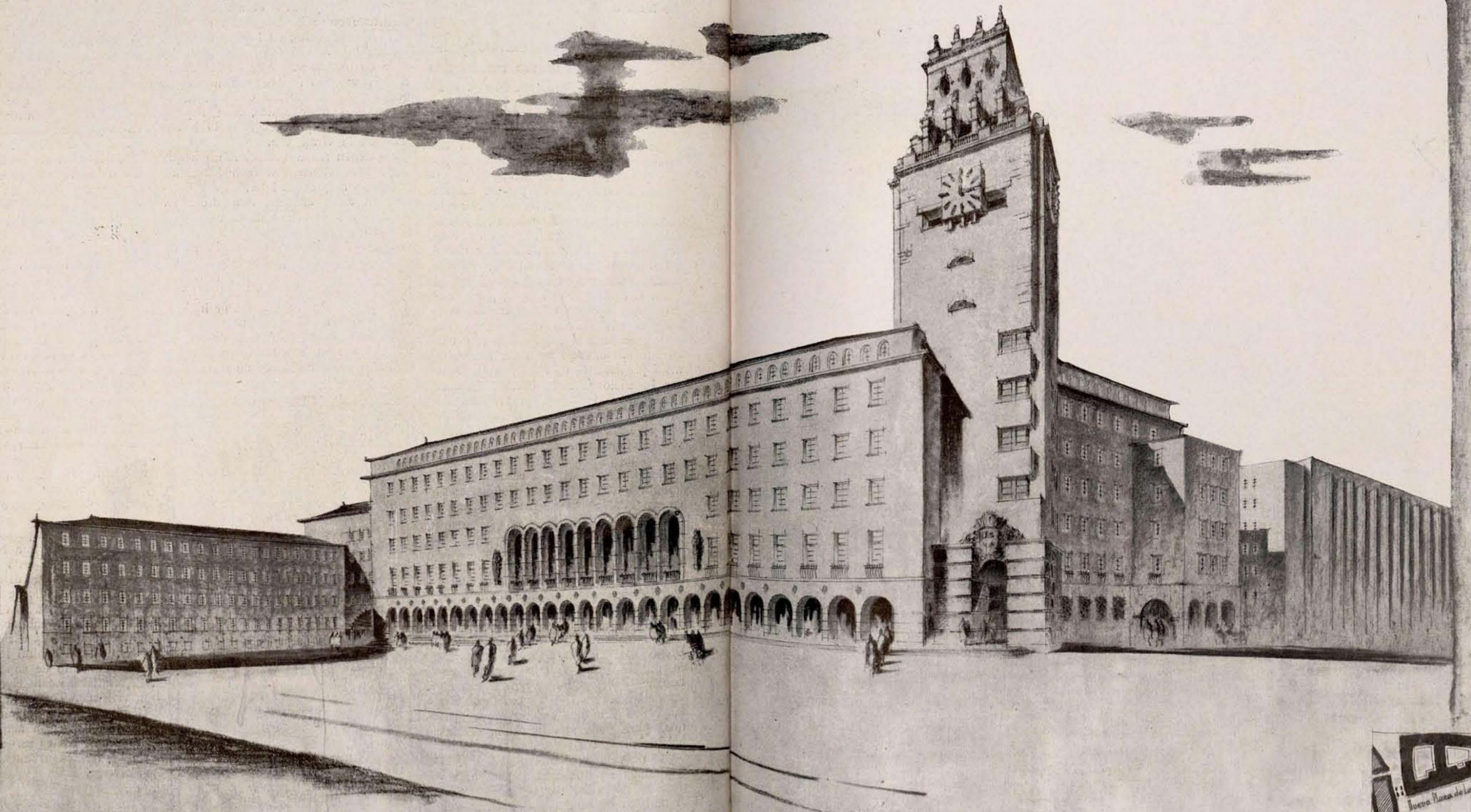


Pedid un catálogo gratis a

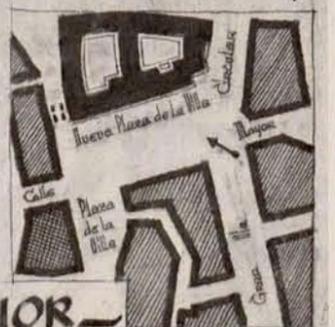
Máquinas de coser A L F A
EIBAR (Guipúzcoa)

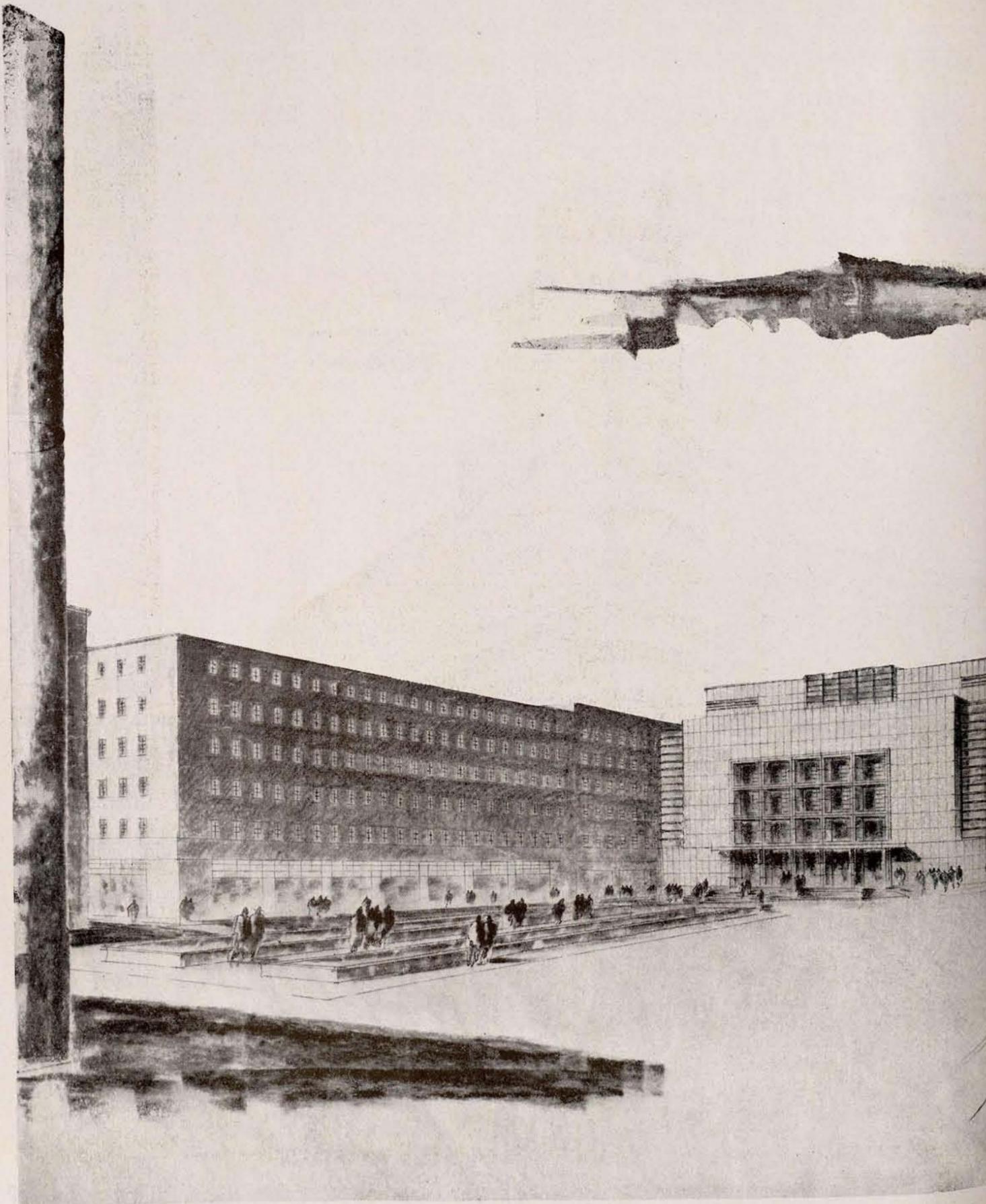
LUIS SAINZ DE LOS TERREROS
Arquitecto.

LUIS DIAZ TOLOSANA
Arquitecto.



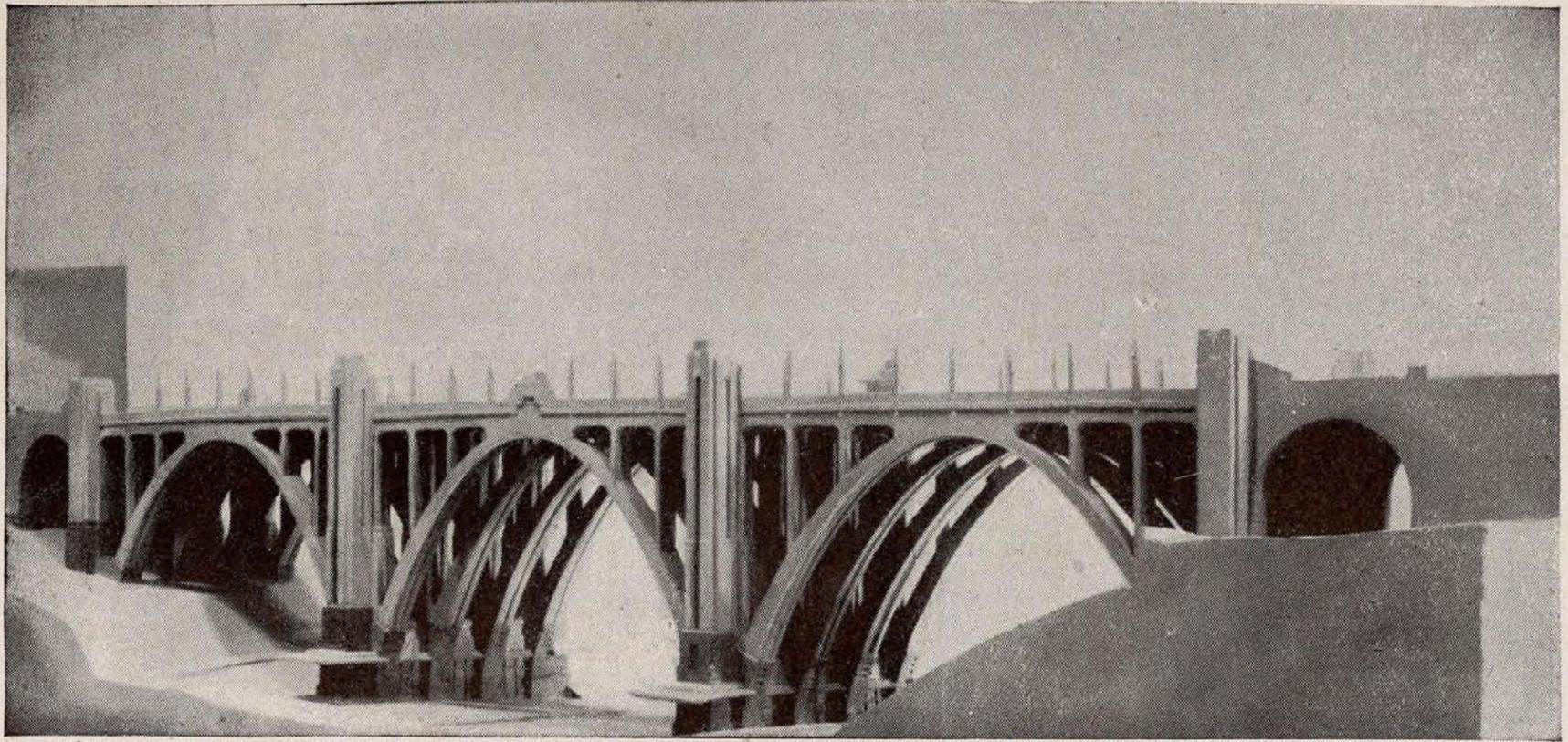
Nueva Plaza de la Villa en el encuentro de la Gran Vía Circular y calle Mayor.





Ampliacion de la Plaza del Callao y union
con la Plaza de Santo Domingo





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



Eguinoa Hermanos

Construcciones de toda clase de obras



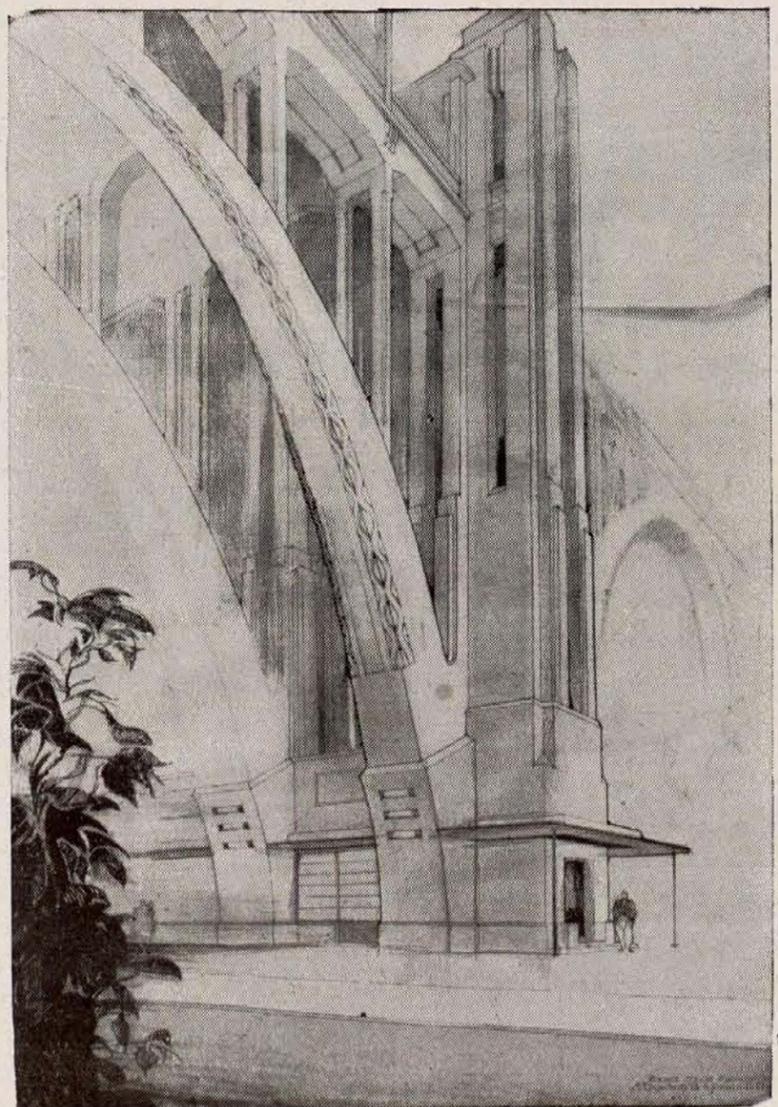
Especialidad

en

hormigón armado

PAMPLONA:
Leire, número 2
Tel. 2873

MADRID:
Sagasta, 1 y 3
Tel. 45107



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

Los transportes en las grandes ciudades

LA importancia que adquiere un buen servicio de transporte en las poblaciones que se hallan en continuo desarrollo se refleja en las facilidades que encuentra el vecindario para trasladarse de un punto a otro de la ciudad en condiciones de comodidad y baratura. Con tal motivo surge la cuestión social que obliga a los Municipios a ocuparse de un problema que tiene un interés extraordinario para el crecimiento de la población.

Constantemente se observa cómo la clase media, la pequeña burguesía y cuantos viven en actividades de pequeño rendimiento se desplazan de los barrios céntricos para buscar albergue en los nuevos núcleos de población que se levantan en la periferia empujados por la necesidad de pagar vivienda de precio más reducido, dejando, en cambio, que nuevas reformas urbanas en el interior puedan transformar sus antiguas viviendas en otras más completas, de confort y alquileres sólo accesibles a gentes ricas, comerciantes, banqueros y hombres de negocios que pueden soportar el valor en renta que fijan en las habitaciones. Para que ese éxodo de la población que se produce con ritmo continuo pueda tener efecto de dentro a fuera es necesario que, al propio tiempo, se hallen medios de transporte cómodos y rápidos, porque quien se ve impelido a habitar lejos de los centros de trabajo experimenta también la necesidad de no perder tiempo ni fuerza física al trasladarse de su domicilio al punto donde ha de desenvolver su actividad.

De ahí que todos los Municipios modernos se preocupen y se interesen por crear nuevas líneas de transporte y de establecer tarifas económicas que redunden en beneficio del vecindario.

¿Qué ha hecho el Ayuntamiento de Madrid en torno a los transportes urbanos? Esto es lo que nos proponemos decir en este y otros trabajos sucesivos, comenzando el examen por el servicio de autobuses recientemente implantado.



A iniciativa de la minoría socialista municipal se debe que por las calles de Madrid circulen autobuses. Y no sólo se le debe el establecimiento de ese servicio de transporte cómodo y

barato, sino, lo que es más elemental, el comienzo de una política municipal de transportes urbanos que ha de reportar grandes beneficios al vecindario y recursos al erario municipal. En muchas grandes poblaciones de Europa los transportes urbanos son una carga para sus Ayuntamientos, que tienen que hacer frente al déficit de explotación, gastando anualmente sumas importantes, sin que por esto las tarifas sean más beneficiosas que las que rigen en la capital de la República. De gran acierto puede calificarse el convenio suscrito por el Ayuntamiento de Madrid y la Empresa de Tranvías, concesionaria del servicio de autobuses. A virtud de ese convenio el Municipio consigue dotar a la población de un servicio que le es necesario, sin correr el riesgo de su desaparición, como sucedió con los primeros autobuses, que no resistieron la competencia con otros medios de transporte. Los hechos se habrían repetido en la actualidad si la minoría socialista, con una visión clara del problema, y secundada por la mayoría republicana municipal, no hubiera mantenido una actitud francamente decidida en beneficio de los intereses municipales y del vecindario. Uno de los concejales que con más fervor impugnaron el convenio del Ayuntamiento con la Empresa de Tranvías ha sido el que desde su cargo de presidente de la Comisión gestora ha firmado la escritura, sin duda convencido de su bondad.



Hemos dicho que el convenio del Ayuntamiento con la Sociedad Madrileña de Tranvías ha sido un acierto, porque significa un gran paso en la orientación de los transportes urbanos; porque se crea una fuente de ingresos al Municipio; porque ha echado por tierra el convenio del Ayuntamiento de la dictadura, declarado oneroso por iniciativa y a propuesta de Andrés Sabarrit en la corta etapa del Gobierno Berenguer, y porque queda implantado un servicio susceptible de ampliación y mejora sin riesgo de que desaparezca.

La orientación del Municipio republicanosocialista de Madrid, en materia de transportes urbanos, queda sintetizada en el contenido de la base 1.^a, expresando que el Ayuntamiento y la Sociedad Madrileña de Tranvías con-

ciertan unas bases «para la explotación de la red constituida por todos los servicios de tranvías y autobuses y cuantos referentes a transportes urbanos de carácter colectivo se realicen con intervención del Ayuntamiento o por concesión suya, a cuyo efecto solicitará del Estado la exclusiva en la intervención de todas las concesiones de transportes urbanos que afecten a Madrid».

La base 2.^a da una intervención directa al Ayuntamiento en la proporción de un tercio de la totalidad de los miembros que constituyan el Consejo de administración, «sin perjuicio de que la representación del Ayuntamiento se aumente, sin llegar a constituir mayoría, a medida que aumente su aportación en la Empresa».

Y la base 21 determina la participación que el Ayuntamiento ha de obtener en los beneficios que reporte el servicio de autobuses. «La cuenta de explotación se liquidará anualmente el 30 de junio de cada año. Si arrojase déficit se acumularán las pérdidas de un año para otro, hasta el 50 por 100 de los beneficios de años posteriores en esta explotación, haciéndose cargo en definitiva la Sociedad Madrileña de Tranvías, sin derecho a indemnización de ninguna clase por parte del Ayuntamiento de las que resulten y no hayan podido ser enjugadas. Si hubiera beneficios, se repartirán adjudicando un 67 por 100 a la Sociedad Madrileña de Tranvías y el 33 por 100 restante al Ayuntamiento».

Es evidente, por las impresiones recibidas, que la explotación de las diez líneas de autobuses en circulación acusan beneficios, que, lógicamente pensando, han de aumentar en años sucesivos. El Ayuntamiento de Madrid puede y debe influir, está obligado a ello, en el desenvolvimiento de los medios de transportes urbanos, para que entre sus diversas modalidades exista una perfecta coordinación que evite una competencia desmedida, ya que, en definitiva, quien sufre las consecuencias de no mantener los servicios bien dotados es el vecindario.

El primer paso está dado. Urge continuar ocupándose de otros sistemas de transporte igualmente necesarios, y buscarles solución, que hoy no se atisba en los organismos oficiales.

Organismos internacionales de compra

LA Asociación de Municipios de los Estados Unidos recoge en estos momentos todas las informaciones relativas a la creación de organismos cooperativos de compra establecidos entre los Municipios. A continuación vamos a reproducir algunos datos recogidos, por considerarlo de interés para nuestros lectores.

Alemania

Hasta el momento presente, aun cuando los Ayuntamientos han podido darse cuenta de los beneficios que se obtienen por la compra en común, apenas se ha aplicado este sistema, debido a las presiones políticas. En algunos Municipios se han centralizado las compras, siendo la Administración consumidora de la Cooperativa de consumo local y gozando, de esta forma, de los beneficios que perciben todos los afiliados a la misma. En algunas grandes ciudades, las compras se han centralizado y son practicadas por un organismo especial, como en Léipzig, o por una Sociedad constituida para dicho fin, como en Berlín.

Al comienzo de su actividad, esta Sociedad no se contentaba con hacer las compras, según sus necesidades, a las diferentes instituciones que tenía que suministrar, sino que sus cinco departamentos compraban al por mayor, realizando una política de amplio aprovisionamiento, aprovechando las coyunturas favorables. Esta política, prontamente se consideró peligrosa, por cuanto había que inmovilizar grandes capitales, encontrándose la Sociedad con que no podía adquirir otros productos que le eran pedidos. Se vió obligada, por tanto, a restringir su actividad. En la actualidad se limita a la compra de material de oficina.

Conviene señalar que en Alemania, en el mes de julio del pasado año, se dictó una ordenanza que restringía considerablemente la actividad económica de los Ayuntamientos con el fin de proteger a los comerciantes.

Inglaterra

En estos últimos tiempos se ha desarrollado grandemente en la Gran Bretaña la cuestión de la centralización de las compras, y en el condado de Kent el Concejo efectúa todas las precisas para los diferentes establecimientos dependientes de la asistencia pública. De esta forma han podido obtenerse gran-

des economías, especialmente en la adquisición de telas para uniformes.

El London Supplies Department ha permitido, igualmente, la realización de grandes economías, centralizando la adquisición de productos farmacéuticos, material para los tranvías, víveres, material para la construcción, etc.

En Mánchester funciona desde 1924 una Comisión central que ha obtenido resultados muy satisfactorios. Se ocupa esencialmente de los servicios de electricidad, gas, higiene, mercados a construir, carreteras, transportes, etcétera.

En Newcastle existe desde 1922 una Comisión de contratos cuya actividad no ha cesado de desarrollarse. Se ocupa de la compra de carbón, víveres, uniformes, artículos de oficina, aceites, colores, etc., para todos los servicios del Municipio.

El condado de Brighton, al instaurar un sistema de compras centralizado, ha conseguido obtener grandes economías, ya que solamente en material de oficina ha conseguido rebajar la partida de 12.406 libras esterlinas, que era en el ejercicio de 1931-1932, a 9.673 en el de 1932-1933.

El Municipio de Surrey ha obtenido con la centralización de las compras un beneficio de 10.000 libras.

Dinamarca

El 18 de agosto de 1873 se fundó la Sociedad de las «ciudades comerciantes», que ha demostrado su actividad principal en materia económica. En 1915, algunas ciudades encontraron dificultades para el aprovisionamiento de carbón, por lo que pidieron la ayuda a la Sociedad. La oficina carbonera de la misma se encargó de las compras de dicho mineral, de las formalidades para la importación y del reparto entre las diversas fábricas de gas. La hulla era entregada al precio de compra. Este organismo ha seguido funcionando, y en una Memoria de su secretario se hace constar que tiene como fin, en el porvenir, dar consejo a los interesados, hacer encuestas comerciales, comprar y vender. Teniendo fondos en las oficinas de esta Sociedad, los Ayuntamientos saben que no tendrán que pagar por la hulla que necesiten más que el precio resultante de la competencia entre la oficina y los importadores particulares.

Esta colaboración de las ciudades para la compra en común de carbón se

ha extendido a la venta de subproductos de las fábricas de gas, habiéndose creado una Sociedad con este objeto. Esta Sociedad ha centralizado el alquiler, lo distribuye con arreglo a las necesidades de la industria y asegura la venta a precios remuneradores para las fábricas de gas.

La Sociedad de ciudades comerciantes interviene en las operaciones de empréstitos de sus miembros, tanto en lo que respecta a la conclusión como a la liquidación de los mismos, y ha hecho adoptar una contabilidad uniforme para todos sus afiliados. También ha constituido en 1 de abril de 1922 la Sociedad de seguros de las ciudades. Todas estas Empresas son dirigidas por el buró de la Sociedad de ciudades comerciantes.

Finlandia

En este país funciona una unión de ciudades de carácter cooperativo, que, al lado del Secretariado, posee una sección comercial que suministra a los Ayuntamientos los formularios que precisan, el material escolar y didáctico y explota talleres de artes gráficas y carpintería.

Países Bajos

La Unión de Ciudades Holandesas se convierte algunas veces en intermediaria de los Ayuntamientos para la compra cooperativa de artículos, como, por ejemplo, los precisos para las elecciones: papel, urnas, mesas, etc.; provee de libros y revistas mediante precios muy inferiores a los del comercio, gracias a contratos especiales que tiene establecidos. Durante los años de la postguerra, la Unión ha luchado contra la carestía de la vida, importando, por ejemplo, calzado de América, en 1919, el que era distribuido entre los Municipios a precios muy económicos en relación al que había en el mercado.

La Unión se ha preocupado últimamente de proporcionar material de oficina, en todos sus aspectos, a los Municipios, habiendo conseguido con ello obtener precios mucho más baratos que los que hubiera tenido que pagar cada Ayuntamiento de tener que adquirirlos aisladamente. Últimamente ha conseguido la baja en el precio de armarios de acero para conservación de los archivos de los Municipios.

J. SEIDEN

Jefe del Servicio de Compras del Ayuntamiento de Copenhague.

Compañía Peninsular de Asfaltos, S. A.

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

BARCELONA:
Vía Layetana, 28

SEVILLA:
América Palace

VALENCIA:
Av. del Puerto, 219



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

ASFALTADO DE EDIFICIOS Y DE VIAS PUBLICAS

Asfalto fundido y loseta asfáltica C. P. A. para grandes almacenes, sótanos, lavaderos, patios, azoteas, mercados, garajes, talleres, fábricas, mataderos, calles, paseos, aceras, puentes, etc.

Asfalto comprimido monolítico para vías urbanas de gran tráfico.

Asfalto antiácido para salas de acumuladores, fábricas de productos químicos, tintes, etc.

Asfalto especial para parquets y entarimados.

Riegos asfálticos para carreteras y paseos.

REVESTIMIENTOS VERTICALES: Depósitos de agua, piscinas, etc.

Numerosas referencias de obras ejecutadas en toda España.

El régimen provincial y sus problemas

I

YA ha presentado el Gobierno al Parlamento los anteproyectos de leyes Municipal y Provincial. Ello ha determinado que todos aquellos, personas y colectividades, a quienes afectan los problemas de la vida local y provincial se hayan puesto en movimiento para que en la disposición legal que se dicte por las Cortes resplandezca, en mayor o menor proporción, su punto de vista.

Nuestra revista ha prestado y presta el mayor interés a estos problemas. Lo prueba el que hayamos publicado los textos íntegros de ambas leyes, para conocimiento de nuestros lectores.

La Constitución de la República determina que han de crearse Mancomunidades de Municipios que sustituyan a las hoy vigentes Diputaciones provinciales.

Desde la implantación de la República existen, como elementos administrativos de las Diputaciones, unas Comisiones gestoras variadas en su composición cuando han surgido cambios en la orientación política del país. Y, ocupando actualmente el Poder en España elementos reaccionarios, es sabido que los puestos de las Gestoras los detentan hombres de análoga significación política.

Recientemente se ha celebrado una reunión de representantes de las Comisiones gestoras provinciales de toda España para examinar el anteproyecto de ley provincial presentado por el Gobierno. Como no podía por menos de suceder, los acuerdos adoptados han sido favorables a una supervivencia de las antiguas Diputaciones, pensando, sin duda alguna, en la posibilidad de seguir utilizándolas como instrumento político puesto al servicio del caciquismo para dominar la vida política provincial.

Han solicitado que en la Comisión encargada de emitir dictamen figure una representación de las Diputaciones. Nos parece bien por cuanto somos de opinión de que en todo instante el elemento político se halle asesorado por el técnico, máxime cuando, como en este caso, se trata de organismos que están funcionando y desempeñan una función pública.

Nosotros hemos sido siempre enemigos de las Diputaciones provinciales, que no han servido, como anteriormente hemos indicado, más que para que

en ellas estuviera asentado el caciquismo. Somos, por el contrario, partidarios de la Mancomunidad municipal. Cosas ambas que se confunden en el anteproyecto presentado al Parlamento. Entendemos que la coordinación de los esfuerzos de los Municipios con el objeto de obtener un mayor rendimiento no debe dar motivo a la creación de nuevas entidades, que muchas veces, para justificar un rendimiento inexistente, sólo hacen poner impedimentos que retrasan considerablemente la solución de las cuestiones.

Muchas de las funciones que hoy son competencia de las Diputaciones son, a nuestro juicio, eminentemente estatales. Desde luego, las dos de más importancia: la Beneficencia y las comunicaciones.

La primera, que constituye el renglón más importante del capítulo de gastos de las Diputaciones, está funcionando en forma un tanto absurda. En Madrid, por ejemplo, existen establecimientos del Estado, de la provincia y del Municipio. ¿Qué diferencia puede haber entre ellos? El Hospital Provincial madrileño está tan frecuentado por quienes viven en otras provincias como por los de la de Madrid. Y porque hayan nacido y vivan en otros lugares de España, ¿hay razón para negarles el acceso? En forma alguna. Lo que hay que pedir es que el Estado cree y sostenga los establecimientos hospitalarios en cantidad y condiciones suficientes para cubrir las necesidades del país. El continuar como ahora, permitiendo que haya Diputaciones provinciales que por no disponer de recursos no puedan costear los establecimientos debidos y cargar este déficit a algunas como la de Madrid, no es lógico. Porque si bien todos los habitantes deben tener derecho a gozar de los servicios, es natural que todos contraigan iguales obligaciones. Lo que no puede hacerse constituyendo cada provincia un cantón independiente.

Si bien los servicios generales, como hospitales, manicomios, asilos, etc., deben ser misión del Estado, los de urgencia y de escasa importancia pueden estar a cargo de los Municipios. Es decir, los dos organismos públicos que tienen razón de existir.

En cuanto a las comunicaciones, que constituyen, igualmente, un capítulo importante de los presupuestos provinciales, no nos explicamos cómo se deja, en parte, a las Diputaciones. La cons-

trucción, conservación y reparación de algunas carreteras se confía a los organismos provinciales. De donde se ve, como ocurre en algunas provincias, que junto a trozos en muy buenas condiciones, que son del Estado, hay otros en malísimas, por ser de la Diputación, o viceversa. O que, trazándose una vía de interés para dos provincias, tenga que quedar cortada en el límite de una de ellas porque la Diputación vecina no consigna la cantidad precisa para la continuación de la obra.

El Estado debe formar el plan general y llevarlo a ejecución teniendo en cuenta el interés público y no presiones particulares, muy propias de los organismos provinciales. Y de la conservación de caminos, si no se encarga directamente, puede encomendarlo a los Municipios, prescindiendo de organismos intermedios, que sólo vienen a encarecer las obras realizadas.

Como servicio propio de la Mancomunidad provincial se establece el de «la creación, sostenimiento o auxilio de instituciones, granjas, concursos y, en general, todo lo que signifique fomento de los intereses agrícolas, industriales o comerciales, dando en ellas preferencia a los que, según las características de cada provincia, exijan mayores atenciones».

Creemos que esto no puede ser función de la provincia. Precisamente porque en la forma en que están constituidas actualmente no responden a necesidades comunes de los pueblos que las integran, cosa que ocurriría si se tratara de comarcas naturales. Lo que tenga carácter de generalidad para todos los pueblos debe ser función del Estado. Lo que afecte a determinado grupo de ellos tiene que ser regulado por acuerdos de los Municipios interesados.

Actualmente, las Diputaciones son organismos superiores a los Municipios, con atribuciones sobre ellos, y que por medio de la aportación forzosa coartan su libertad de movimientos. Las Mancomunidades, por el contrario, deben ser centros que recojan las iniciativas municipales y las coordinen. Es decir, que hay que descentralizar la acción provincial tomando como base la entidad local, para con ella formar el núcleo intermunicipal, y no a la inversa, como hoy, en que se crea la provincia que quiere modelar la vida local.

Sociedad Española

P U R I C E L L I

Manuel Silvela, número 1

M A D R I D



CASA
BENITEZ

SASTRERIA *y*

CONFECCIONES

SECCIÓN NIÑOS
SECCIÓN MEDIDA
SECCIÓN SEÑORAS
SECCIÓN UNIFORMES
SECCIÓN CONFECCIONES

*10 por 100 reducción
en los precios a los
afiliados a la Casa
del Pueblo.*

Rosalía de Castro, 42

(Antes Infantas)

Teléfono 17149

MADRID