

kilómetros. Esta estación puede enlazarse perfectamente con la del Norte (Príncipe Pío) y la de clasificación de Las Matas (trazado 10 a), así como con el ferrocarril de gran circunvalación, y líneas de Madrid a Zaragoza y a Alican-

te, y Madrid-Cáceres-Portugal (trazado 10 b), yendo por Hortaleza, Canillejas y Vicálvaro (empalme con el ferrocarril de Madrid a Aragón) a Vallecas, y desde aquí, por el ramal últimamente construido por M. Z. A., se enlazaría con las

estaciones de clasificación de Cerro Negro y Villaverde.

Se proponía asimismo el emplazamiento de la estación central de Madrid en los altos del Hipódromo, que, además de la inmensa ventaja que supone

para la capital (centro esencialmente importador) el que las mercancías lleguen a un promedio de 100 metros más altas que por las estaciones actuales, puede centralizarse en ella el servicio de viajeros para todas las líneas, saliendo los del Norte, Santander y Vascongadas por la línea directa Madrid-Burgos, y por el enlace Chozas-Villalba, las de Avia, Segovia y líneas del noroeste. Las de Andalucía, Cataluña, Levante y del sur, o por la de circunvalación (Hortaleza, Canillejas, Vallecas), o por la línea subterránea cruzando la Castellana y subiendo por la calle de Almagro y la plaza de Santa Bárbara, calle de Hortaleza, plaza de Bilbao (hoy Ruiz Zorrilla), Peligros, plaza de Santa Ana, Antón Martín y Santa Isabel, a desembocar en la estación de Atocha (lado gran velocidad); pudiéndose poner apeaderos subterráneos en las plazas de Santa Bárbara, Ruiz Zorrilla y Santa Ana. En Santa Bárbara puede disponerse una desviación subterránea por los bulevares, a salir por Rosales a la estación de Príncipe Pío (Norte).

Con posterioridad al anterior proyecto, en el año 1928, se presentaron dos del ferrocarril de circunvalación de Madrid, uno del duque de Vistahermosa (suscrito por varios ingenieros de M. Z. A.) y el de D. Luis Grasset (patrocinado por la Compañía del Norte); el primero con una estación central para viajeros y mercancías, situada próximamente en la misma zona que la propuesta por la segunda Jefatura de Estudios y Construcciones de Ferrocarriles, entre el asilo de San Rafael, Colegio de Huérfanos de la Guardia Civil y arroyo Abroñigal, y el del Sr. Grasset situando la estación de Madrid-Castellana, a caballo sobre la carretera de Alcobendas, entre Fuencarral y Chamartín.

En ambos se efectuaba el enlace con el Norte en las proximidades de Pozuelo, y con M. Z. A. entre Vicálvaro y Vallecas; siendo más amplio el circuito del primer proyecto.

El proyecto del duque de Vistahermosa (trazado 8) está concebido con gran amplitud, pues dentro de su contorno quedan enclavados los pueblos de Fuencarral, Hortaleza, Canillejas, Vicálvaro, Vallecas, Villaverde, Carabancheles, Húmera y Pozuelo, con un desarrollo de 62 kilómetros y distancia media de 10 kilómetros entre estaciones.

Se proyecta todo con doble vía y pendientes máximas de 14,5 milésimas, fijando zonas en que pueden establecerse centros industriales y estudiando 17 ramales para enlace con las líneas de ferrocarriles existentes y la futura del Madrid-Burgos, que suman en total 31,5 kilómetros.

Se completaba dicho proyecto con un enlace subterráneo a lo largo de la calle del Príncipe de Vergara, atravesando el Retiro para unir con Atocha, mediante un apeadero yuxtapuesto a la estación por el lado del patio de salida de viajeros, saliendo al nivel del patio de mercancías. Las estaciones del Hipódromo (8 e) las combinaban con un posible trazado del Madrid-Burgos, pasando por Torrelaguna.

En el proyecto del Sr. Grasset (trazado número 7) se proponía que la circunvalación se destinase sólo a mercancías, yendo los trenes de viajeros por la vía de contorno y dejando fuera los pueblos de Hortaleza, Canillejas, Canillas, Vicálvaro, Vallecas, Villaverde, Pozuelo y Aravaca, con un desarrollo de 55,6 kilómetros. Está más próximo a Madrid que el anterior. La estación central Madrid-Castellana (7 e) se situaba entre Fuencarral y Chamartín.

Los presupuestos de dichos proyectos, incluyendo vía y electrificación, ascendían a 231 millones de pesetas el del duque de Vistahermosa, de los cuales 32 millones para el enlace subterráneo, y 100 millones de pesetas el del señor Grasset, de carácter más restringido.

Simultáneamente con el proyecto del Sr. Grasset, y como complementario del mismo, se presentó por la Compañía del Norte, en octubre de 1928, una variante del ferrocarril Madrid-Burgos (número 13), para llevar éste a la estación del Príncipe Pío, desviándolo desde Trescantos, a 21 kilómetros de Madrid (donde establecía una estación de clasificac-

ción), atravesando todo el monte de El Pardo.

El enlace de la variante propuesta por la Compañía del Norte con el ferrocarril de circunvalación se efectuaba por medio de un ramal desde El Pardo, para que los trenes procedentes de Burgos puedan dirigirse a la estación Madrid-Castellana (7 e), proyecto de don Luis Grasset, o a la del Príncipe Pío, indistintamente, y dos ramales que enlacen a ambas.

Todos ellos fueron examinados por la segunda Jefatura; no juzgando aceptable la variante propuesta por el Norte, por ser más costosa que el proyecto por ella estudiado, y proponiendo para el de circunvalación una solución intermedia, mucho más económica, combinando los dos proyectos presentados: el número 7 por la zona occidental y el 8 por la oriental.

Como consecuencia de estos informes de la Jefatura, se presentó en mayo de 1931, por los ingenieros Sres. Arrillaga, Alix y Bonal, firmantes del primitivo proyecto del duque de Vistahermosa, un *Proyecto de variación del sector norte del ferrocarril de circunvalación y de su enlace con el de Madrid-Burgos, por Colmenar Viejo* (número 9), acompañando la variante necesaria de este último a dicho fin; presentando al mismo tiempo la solución del Madrid-Burgos por Torrelaguna (número 14), combinada con dicha variación.

La modificación esencial consistía en establecer una amplia estación de clasificación entre Hortaleza y Fuencarral, buscando la bajada al Manzanares por detrás de Valverde, y otra estación análoga en Canillejas, en donde se bifurca la línea para empalmar con la línea de Zaragoza, en las estaciones de Vicálvaro (trazado 10 b) y San Fernando (trazado 8), con ramales independientes. Esta transversal se proyecta toda con rasantes que no rebasan 10 milésimas, suavizando el primitivo trazado, en que aquéllas llegaban a 14,5 milésimas; efectuándose la unión con las estaciones que figuraban en el mismo mediante un doble túnel bajo la Ciudad Lineal, a fin de que no se crucen a nivel las dos direcciones opuestas.

Se conservan, pues, en toda su integridad las dos estaciones de viajeros y mercancías (8 e) que figuraban en el proyecto del señor duque de Vistahermosa, así como el enlace subterráneo por Príncipe de Vergara (8 s). Aquéllas, sin embargo, deberán modificarse en la forma que propuso la segunda Jefatura al informar favorablemente dicha variación, manteniendo el trazado del Madrid-Burgos por ella proyectado en cuanto a la estación de Madrid, para



Otra destacadísima personalidad de la técnica española, D. Emilio Kowalski, colabora desde hoy en TIEMPOS NUEVOS, honrando con ello nuestras columnas. Como ingeniero de Caminos, D. Emilio Kowalski se ha distinguido de modo notable en asuntos ferroviarios. Su intervención en el proyecto de Enlaces Ferroviarios y en el de Madrid-Burgos, con su reconocida autoridad en estos temas, es una garantía de acierto para nuestros lectores, que encontrarán, en este número y en el próximo, un documentado estudio sobre el discutido tema de los Enlaces Ferroviarios madrileños, tan censurados por ciertos sectores de la política española. Muy agradecidos al ilustre ingeniero Sr. Kowalski por su valiosa colaboración, que contribuye a levantar el interés técnico de nuestra revista, por fortuna, creciente desde todos los puntos de vista.

situarla en zona más despejada, simplificando la de mercancías, llevando algunos servicios a la de Hortaleza-clasificación.

Durante el mismo período se realizaron estudios diversos, tanto para el trazado del ferrocarril de Madrid-Burgos como para los enlaces en Madrid; dando lugar a un plan de *Sistematización ferroviaria de Madrid*, redactado por don Miguel Alcalá, haciendo entrar al primero por el lado occidental de las carreteras de Madrid-Irún y Fuencarral-Colmenar, colocando una estación de clasificación al norte, entre Fuencarral y el hospital del Rey (hoy Nacional), y en derivación, una estación de mercancías por el lado Tetuán, entre Bravo Murillo y la prolongación de la Castellana, penetrando en trinchera hasta el Hipódromo, donde establecía, en zanja, la estación de viajeros. Continuaba luego en túnel, con cuádruple vía, a lo largo de la avenida de la Libertad, hasta las Delicias, donde volvía a salir otra vez a la superficie, estableciendo una estación de clasificación sur entre aquella y el Abroñigal, quedando enlazada con la de Cerro Negro.

La estación central, en túnel, quedaba ubicada en el Prado, pegada a Correos. Situaba, además, apeaderos intermedios para servicios locales frente al hotel del Negro, Maudes, paseo de Ronda, estatua de Castelar, Colón, Cibeles, Neptuno, Atocha, Delicias, huerta de Embajadores y Las Carolinas, con lo cual pretendía establecer una línea metropolitana de Fuencarral a Villaverde.

Se completaba esta arteria principal con una serie de ramales de enlace, tanto exteriores como metropolitanos; mereciendo citarse el que desde el monte de Valdelatas bajaba a cruzar el Manzanares para empalmar con el ferrocarril del Norte en El Plantío, cerrando el circuito en la estación de clasificación-Fuencarral, proyectando dentro del bucle una extensa zona para depósito franco, aduana interior, etc. Otro enlace, con variantes, era el de Fuencarral, por la Necrópolis, a Vicálvaro, con ramal al aeropuerto.

En el año 1931 se presentó por don Alejandro Juanola un proyecto de Metropolitano que, además de la arteria transversal norte-sur, establecía un servicio de circunvalación por todas las rondas, y cuya concesión se solicitaba a base de una fórmula de plusvalía sobre fajas de 100 metros a ambos lados.

Con la construcción de este Metropolitano se pretendía por su autor resolver el paro forzoso en Madrid, por cuyo motivo denomina al proyecto *El Metro de la República*, justificándolo en la for-



D. EMILIO KOWALSKI
Ingeniero de Caminos.

ma que a continuación se describe, copiándolo de un folleto por él publicado:

El Metro de la República

Las reflexiones que anteceden nos han sugerido la idea de que la obra que podría dar trabajo a todos en abundancia, que podría abrir nuevos horizontes al desarrollo de la ciudad y podría quedar como grato monumento que perpetuase el recuerdo del advenimiento de la República, sería un **ferrocarril Metropolitano que recorriese todas las rondas**, o sea de circunvalación, y que, partiendo de la plaza de Italia, recorriese las calles de Pedro Bosch, Doctor Esquerdo, Francisco Silvela, Joaquín Costa, Raimundo Fernández Villaverde, Pablo Sarasate, Federico Chueca, paseo de la Florida, estación del Norte, paseo de la Virgen del Puerto, estación de Goya (atravesando el Manzanares), estación Imperial (volviéndolo a atravesar), paseo Imperial, paseo de Yeserías, paseo de la Chopera, plaza de Legazpi y plaza de Italia. Total, unos 20 kilómetros.

Un ramal transversal, partiendo de la misma plaza de Italia, que pasaría por la calle de Riego, estación de Madrid a Cáceres y Portugal, glorieta de Luca de Tena, paseo de las Delicias, Atocha (enlace), por debajo del Jardín Botánico, plaza de Murillo, calle de Alarcón (cruce con Montalbán), Palacio de Comunicaciones (por debajo del pasaje), plaza de la Independencia, calle de Serrano, calle de Vicente Perea, carretera de Chamartín, Chamartín de la Rosa. Total, 27,700 kilómetros; con enlaces a ferrocarriles, vías muertas, etc., unos 30 kilómetros. Se prevé, además, la prolongación hasta Fuencarral (unos 3,800 kilómetros).

En la calle de Alcalá, junto al pasaje del Palacio de Comunicaciones, se forma-

ría una estación apropiada para recibir la correspondencia, que podría llegar allí por el Metropolitano, procedente de todas las estaciones de ferrocarril. Dicha estación, además de todo el utillaje correspondiente al indicado servicio de comunicaciones, dispondría de escaleras mecánicas para la subida y bajada de viajeros, como se instalarían en casi todas las demás estaciones, por ser sistema mucho más práctico que los actuales ascensores. Además, se instalaría un transportador de correa sin fin para el intercambio de viajeros con la estación del Metropolitano actual en su estación frente al Banco de España. Dicho mecanismo atravesaría subterráneamente la plaza, por debajo del burladero existente junto a la estatua de La Cibeles (hoy desaparecido).

En todos los casos que fuese posible, se procuraría comunicar las estaciones del trazado transversal en las calles de Alarcón y Serrano con los paseos del Prado, Recoletos y Castellana, por medio de los citados transportadores de correas sin fin o «tapis-roulants». Creemos muy factible tal instalación, especialmente en las estaciones de las calles de Goya, Lista y Diego de León.

Lo ideal hubiera sido poder llevar el Metropolitano transversal por debajo de los mencionados paseos; pero tenemos entendido que sería muy costoso o casi imposible, a causa de la naturaleza especial del subsuelo.

Enlace del Metro con las estaciones de los diversos ferrocarriles.

Partiendo de la plaza de Italia, en el mismo sentido que antes hemos descrito, encontramos como propicia a una fácil comunicación la estación de Arganda.

Desde dicha plaza, en sentido contrario, encontramos la estación Imperial, la de Goya y la del Norte.

Siguiendo desde la misma plaza la línea transversal, tenemos enlace con la estación de Madrid a Cáceres y Portugal, y luego la de Madrid a Zaragoza y a Alicante.

Es indudable, pues, que la nueva red comprende todas las estaciones de ferrocarril, y enlazando como debiera enlazar esta nueva red en sus cruces con la antigua, no podría ser más fácil la comunicación de todos los ámbitos de Madrid con sus estaciones de ferrocarril y la intercomunicación de éstas.

Tal intercomunicación permitiría el cambio de mercancías durante la noche entre las diversas líneas; pues aun cuando las haya de diferente ancho de vía, es muy fácil establecer tractores eléctricos especiales que transporten los mismos vagones a los diversos cargaderos. Es evidente que por este procedimiento se puede descongestionar bastante el tráfico en la superficie, dejando las vías públicas más expeditas al tráfico ligero y rápido. El enlace del Metropolitano existente, en sus cruces con el nuevo, no es necesario siquiera señalarlo.

Comunicaciones con los pueblos limítrofes

Actualmente parten del interior de la ciudad infinidad de autobuses que mantienen comunicación de viajeros y pequeños encargos entre la ciudad y los pueblos limítrofes. Basta una ligera ojeada al plano que acompañamos para comprender lo fácil que sería llevar a las rondas los puntos de partida de todos esos medios de comunicación, enlazando incluso con ellos las facturaciones de pequeños bultos en gran velocidad que a dichos pueblos viniesen destinados por ferrocarril o que de ellos partiesen.

Ninguno de los dos proyectos citados figura en el plano de conjunto, por su complicación.

Además de todos estos proyectos, que se presentaron, por decirlo así, autónomos, al estudiarse los planos de urbanización y ensanche de Madrid, en todos ellos (Zuazo, Ulargui, Escario, etcétera) se propusieron distintas soluciones para el sistema ferroviario de la capital, siempre sobre la base del establecimiento de una estación en los altos del Hipódromo, donde el propio Ayuntamiento tenía acotadas en sus planos las zonas destinadas a estación, sobre la base de la primitiva del directo a Valencia.

Como proyectos parciales, tenemos los de las modificaciones de la estación del Norte (Príncipe Pío) y Atocha. La primera Compañía ya llevó a efecto la transformación y ampliación de sus estaciones del paseo Imperial y Peñuelas y mejora general de sus líneas de contorno, ejecutando asimismo el pabellón de testero y nuevo patio de llegada de viajeros, recientemente puesto en servicio.

El proyecto de modificación de la estación de Madrid-Atocha, redactado por la Compañía de Madrid a Zaragoza y a Alicante en 1928, y que comprende asimismo la urbanización de la calle de Méndez Alvaro, importaba 68 millones de pesetas, de los cuales correspondían 25 para las instalaciones de viajeros, 35 para las de mercancías y el resto para servicios y dependencias auxiliares.

Llegamos así al año 1932, en que vuelve a ponerse sobre el tapete la idea de un enlace subterráneo entre las estaciones de Atocha y Príncipe Pío, con motivo de la publicación en la revista *Ferrocarriles y Tranvías*, correspondiente al mes de agosto, de un artículo del ingeniero industrial D. Fernando Reyes.

II

Constitución de la Comisión de Enlaces Ferroviarios de Madrid

En el artículo de D. Fernando Reyes, denominado «La fácil transformación de la red ibérica», expone su autor la conveniencia de suprimir las soluciones de continuidad de nuestros ferrocarriles, especialmente en Madrid y Barcelona, citando las obras de penetración de la línea del Norte en la plaza de Cataluña, de Barcelona, y su unión con el Metro transversal, presentando una solución completa de enlaces entre las diversas líneas, y proponiendo asimismo un enlace análogo en Madrid, entre las estaciones del Príncipe Pío y Atocha, con el establecimiento de una amplia estación subterránea en la Gran Vía, entre la Red de San Luis y plaza del Callao.

Estos proyectos fueron tomados con interés por el entonces ministro de Obras públicas, D. Indalecio Prieto, quien celebró varias reuniones en octubre y noviembre de 1932 con diversas personalidades, acudiendo a alguna de ellas el alcalde de Madrid y representantes de las Empresas ferroviarias, de la Cámara de Comercio, Canales del

Lozoya, etc., examinándose las distintas soluciones que se habían presentado no sólo para un enlace subterráneo por Madrid, sino también exteriormente, en los diferentes proyectos de ferrocarriles de circunvalación. Se estudió asimismo la conveniencia de electrificar las líneas del Norte y Mediodía, hasta Avila y Segovia, Toledo y Guadalajara.

Como consecuencia de todas estas reuniones, se llegó a fijar la necesidad de enlazar convenientemente las redes del Norte y M. Z. A., para suprimir la solución de continuidad del sistema viario, precisamente en el centro de la península; electrificándose, desde luego, las líneas de Avila y Segovia. Y así surgió la Comisión de Enlaces Ferroviarios de Madrid, que fué creada por el siguiente decreto de 10 de noviembre de 1932, en cuyo preámbulo se exponen las razones que lo motivaron:

Convencido de que, entre los problemas planteados en orden a las comunicaciones ferroviarias españolas, el más interesante de todos es el del enlace en las diversas

líneas afluentes a Madrid, el Gobierno está resuelto a abordarlo. La solución de continuidad que los caminos de hierro ofrecen en la capital de la República dificulta y encarece el tráfico, siendo también factor de trastorno y carestía el emplazamiento de las estaciones, todas tres—Atocha, Príncipe Pío y Delicias—situadas en puntos bajos y excéntricos, lo cual agrava considerablemente los entorpecimientos que el desarrollo del automovilismo viene creando a la circulación por las vías madrileñas. Pero, sobre todo, esas deficiencias, unidas a la incapacidad de transporte de las líneas con su actual sistema de tracción, estorban de modo notorio la expansión de Madrid, impidiéndole tomar aquella que corresponde a una gran urbe. Partiendo los trenes de estaciones céntricas de fácil acceso, sin que el trasladarse a ellas signifique, como ahora, además de la pérdida de tiempo, molestias y dispendios, y multiplicando la capacidad de transportes por medio de la electrificación, Madrid podría adquirir amplitudes maravillosas, quedando casi de anexos suyos ciudades tan sugestivas como Toledo, Avila, Segovia, Alcalá de Henares y Guadalajara; lugares tan bellos como Aranjuez y otras vegas del Tajo y del Henares, y, sobre todo, la incomparable sierra de Guadarrama, cuyas laderas y cimas, ansiadas para el reposo, la salud y el recreo, no son ahora asequibles a las clases humildes. Otro problema magno se resolvería: el de la vivienda. Esa facilidad en los transportes permitiría vivir en el campo a millares de familias que hoy se ven obligadas a habitar zaquizamies insalubres y caros, en una ciudad que, con todas las posibilidades imaginables de ensanche, sólo por penuria de sus comunicaciones está aquél contenido, siendo ello causa de que, mediante el pernicioso auxilio de la desidia, se haya formado en torno a Madrid, sin orden ni concierto y en franca victoria sobre la estética y la higiene, un cinturón de edificaciones lamentables. Los trenes eléctricos consentirían, por su velocidad y por la frecuencia del servicio, rápidos y económicos desplazamientos hacia puntos cercanos a Madrid, de inmejorables condiciones sanitarias, y una política de precaución evitaría inflaciones artificiosas en el valor del suelo, para impedir el intolerable agobio económico que supone en Madrid la vivienda.

Todo ello constituye un rosario de problemas, para resolver los cuales resulta indispensable la acción coordinada del Estado y del Ayuntamiento. Desde luego, el punto inicial es el enlace de los ferrocarriles y su electrificación en torno a Madrid. Para estudiar este problema concreto, con el cual habrían de engarzarse los otros que arriba se dejan esbozados, el Gobierno requiere el concurso de los servicios técnicos, municipales y el de hombres eminentes, cuya competencia y especialización justifican que también se les llame a cooperar en obra tan interesante y patriótica. Por eso se crea una Comisión encargada de realizar los estudios indispensables, y de ella formarán parte, con representantes del Estado y del Municipio madrileño e ingenieros de Compañías de ferrocarriles, el

arquitecto D. Secundino Zuazo, que en el concurso internacional sobre el trazado viario y urbanización de Madrid obtuvo el primer premio en 1930; el ingeniero industrial D. Fernando Reyes, autor de dos meritorios proyectos de enlace subterráneo de las redes ferroviarias en Madrid, y don Juan de Usabiaga, director de la Escuela de Ingenieros industriales de Madrid, en la que explica la cátedra de Ferrocarriles.

En virtud de lo expuesto, de acuerdo con el Consejo de ministros y a propuesta del ministro de Obras públicas,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Se crea una Comisión encargada de estudiar y proponer la solución más conveniente al interés público para enlazar las líneas ferroviarias del Oeste de España, de Madrid a Zaragoza y a Alicante y del Norte, y electrificarlas en trayectos de extensión bastante para establecer un buen servicio de cercanías.

Art. 2.º Esta Comisión técnica la formarán: los señores D. Nicolás Soto Redondo, ingeniero comisario del Estado en la Compañía de Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante; D. Juan de Usabiaga, director de la Escuela de Ingenieros industriales de Madrid; D. Fernando Reyes, ingeniero industrial afecto a la segunda División de Ferrocarriles; D. José Lorite, gerente de los servicios técnicos del Ayuntamiento de Madrid; D. Secundino Zuazo, arquitecto; D. Ramón Peironcely, ingeniero de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante, y D. Ricardo Fernández Hontoria, ingeniero de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte.

Art. 3.º Los gastos de toda clase que origine el funcionamiento de esta Comisión, a la cual el ministro de Obras públicas facilitará el personal auxiliar necesario, serán abonados con cargo a las consignaciones del presupuesto especial del Consejo Superior de Ferrocarriles.

Dado en Madrid a 10 de noviembre de 1932. — **Niceto Alcalá-Zamora y Torres.**— El ministro de Obras públicas, **Indalecio Prieto Tuero.**

La Comisión creada en la forma antes citada, después de varias reuniones, en las que examinó los diferentes proyectos referentes al problema, y entre otros el que había servido de base, por decirlo así, a su creación, el de don Fernando Reyes, desechó éste, no aceptando tampoco las otras soluciones (números 1, 2, 3 y 4) que propuso dicho señor, de arrancar desde el puente de los Franceses. Se desechó también la propuesta del Norte de ir a enlazar a Pozuelo o El Plantío, propugnando, desde luego, el enlace en Las Matas, fijando como trazado elegido el de Las Matas-El Pardo-Fuencarral-Chamartín-Hipódromo-Martínez Campos (hoy Francisco Giner)-Colón-Cibeles-Atocha, que figura de trazos con el número 10 en el plano de conjunto, y proponiendo que la travesía subterránea debía dedicarse pre-

ferentemente al servicio de cercanías, explotándola también como Metro, y algunos trenes de largo recorrido, que podían ser los internacionales; no admitía trenes de mercancías.

Las estaciones de viajeros serían: *Atocha*, debidamente transformada, tomando como base el proyecto redactado en 1928 por la Compañía, e *Hipódromo*, con vías en subterráneo y edificio de nueva planta. La estación de clasificación de mercancías estaría en Fuencarral, donde debía salir a la superficie el subterráneo.

El plan de electrificación comprendía, como terminales, las estaciones de Avila, Segovia, Aranjuez, Toledo y Guadalajara, además de todas las líneas de enlace.

Se proponía asimismo la creación de poblados satélites nuevos y mejora de los existentes.

El presupuesto total se cifraba en 260 millones de pesetas, que se descomponían en la forma siguiente:

	Millones de pesetas.
Desviación Las Matas-Fuencarral, electrificada	25
Subterráneo Fuencarral-Atocha, electrificado, con estaciones y material	50
Electrificación Madrid-Avila y Segovia	75
Empalme en Villaverde del Oeste y M. Z. A.....	2
Expropiación de las áreas de las estaciones de Fuencarral e Hipódromo y zonas de influencia...	20
Circunvalación Fuencarral-Vicálvaro, electrificado.....	18
Ramal Villalba-Chozas, ídem.....	30
Para obras de política social de creación y mejora de poblados satélites, atendiendo a sus problemas de comunicación, sanitarios y de urbanización.....	40
TOTAL.....	260

Vemos cuán lejos están estas cifras de los 600 millones que en varias publicaciones y periódicos se decía iban a costar los Enlaces Ferroviarios, campaña a la que tal vez no fueran indiferentes las Compañías ferroviarias afectadas.

Estas obras llevaban como anejas algunas mejoras y ampliaciones en las redes existentes, como terminar la estación de Príncipe Pío; doble vía en la línea de contorno; nueva estación de mercancías en Atocha; electrificación hasta Toledo y Guadalajara; construcción del trozo Madrid-Miraflores en el Madrid-Burgos, con las estaciones de

Fuencarral e Hipódromo; prolongación de la Castellana, etc.

Se proponía la ejecución de todo el plan en cinco años, concretándose el informe en las quince conclusiones siguientes:

1.ª El enlace de los ferrocarriles de la zona norte debe hacerse con un ramal de Las Matas, El Pardo y Fuencarral.

2.ª La penetración subterránea será para la Castellana actual y prolongada, o sea de Fuencarral, Chamartín, Hipódromo y Atocha.

3.ª La estación de clasificación y mercancías del directo a Burgos y la nueva zona comercial y de mercancías se establecerá entre Fuencarral y Chamartín.

4.ª La estación terminal de viajeros para las líneas norte y noroeste, en la zona Hipódromo y paseo de Ronda.

5.ª Apeaderos con facturación para viajeros en Chamartín, estatua de Castelar, Colón y Cibeles.

6.ª Es necesaria la modificación y ampliación de la estación de M. Z. A.

7.ª El enlace de los ferrocarriles del Oeste se hará en Villaverde con M. Z. A.

8.ª Para atender a una zona industrial y al tránsito de mercancías, se construirá la circunvalación Fuencarral-Vicálvaro.

9.ª Se electrificarán primero las líneas a Avila y Segovia y ramales de enlaces nuevos, y después M. Z. A. La línea Madrid-Burgos entre Madrid y Miraflores, electrificada también, debe hacerse simultáneamente.

10. Se crearán poblados satélites en:
a) El Pardo. (Ciudad Jardín.)
b) Hoyo de Manzanares. (Sanatorios.)
c) Jarama. (Poblado agrícola.)
d) Fuencarral. (Poblado ferroviario y zona comercial.)

11. Se remitirán a esta Comisión los estudios de coordinación de transportes urbanos para el situado, estacionamientos y armonía de servicios combinados.

12. Las obras que forman parte de este plan importan 220 millones de pesetas, las ferroviarias; 40 millones las de política social de creación y mejora de poblados satélites. Se pueden realizar en cinco años.

13. Se pueden ejecutar en seguida la travesía subterránea, la desviación Las Matas-Fuencarral y la electrificación del Norte, por ser muy breve la preparación precisa para comienzo de las obras.

14. Es urgente dictar disposiciones para facilitar el comienzo de los trabajos y prevenir la especulación.

15. La Jefatura de Construcción de Ferrocarriles del Centro propondrá dos ingenieros y personal auxiliar necesario para proyectar y construir rápidamente, como servicio especial urgente, las obras ferroviarias de este plan; dicho personal, por intermedio de su ingeniero jefe, estará en relación con esta Comisión para tener en cuenta sus acuerdos y formulará presupuestos para sus trabajos.

Este plan previsto sufrió luego bastantes modificaciones, como puede verse en el folleto *Cómo cooperará el Es-*

tado a la transformación y engrandecimiento de Madrid, publicado con motivo de la inauguración oficial de las obras de la prolongación de la Castellana, el 15 de abril de 1933, al que nos referiremos más adelante.

Como consecuencia de aquel informe, se celebraron varias reuniones de la Comisión con el señor ministro, exponiendo cada uno de los vocales sus opiniones, redactándose incluso notas por escrito, que deben obrar en el archivo del ministerio y en poder de cada uno de los vocales respectivos.

En dichas reuniones se examinaron los posibles proyectos de enlaces ferroviarios en Madrid, comparando las diversas soluciones, que pueden clasificarse en tres grupos:

- 1.º Ferrocarriles de cintura.
- 2.º Travesías subterráneas de Madrid.
- 3.º Soluciones mixtas.

Las primeras adolecen del inconveniente de que la longitud de esa cintura es considerable, lo cual produce sólo por ese hecho un coste elevado; y si queremos amortiguarlo, disminuyendo el recorrido, nos acercamos a la ciudad, que quedará aprisionada en un círculo de carriles que dificultaría su extensión.

La expropación de terrenos sería también de elevadísimo coste, y a ello contribuirían asimismo los enlaces de la cintura con los radios ferroviarios y sus cruzamientos, que deberían ser por medio de pasos superiores o inferiores.

Además, un ferrocarril de cintura no es solución que penetre en la ciudad y que atienda al problema de cercanías para viajeros. Sólo sirve para el tránsito de mercancías.

Por otra parte, la circunvalación completa no es necesaria, pues existe

ya la que une las estaciones actuales de Príncipe Pío (Norte), Atocha (Madrid a Zaragoza y Alicante) y Delicias (Oeste).

Siendo suficiente unir Vicálvaro con Fuencarral, para el tránsito de mercancías desde el norte al sur y al oeste, pues por el túnel de travesía de Madrid no conviene el paso de trenes de mercancías, incompatible con la intensa circulación de los de viajeros; resultando más barato hacer un enlace a cielo abierto que duplicar el túnel construyendo otro para mercancías.

La circunvalación se completa y queda prácticamente atendida al construir la desviación desde Las Matas a Fuencarral, de que luego se ha de hablar.

El segundo grupo de soluciones, o sea las travesías subterráneas de la ciudad, consisten en concentrar en dos puntos todos los radios convergentes en la capital y unir luego esos puntos por una línea de enlace a través de Madrid, que, claro es, ha de ser subterránea. Pueden unirse a ese efecto las estaciones actuales u otras nuevas.

Uniendo las estaciones actuales habría que llevar todas las líneas del norte y noroeste a la de Príncipe Pío y todas las restantes a Atocha, enlazando luego una con otra. Esto tiene el inconveniente grave de consolidar la actual estación de Príncipe Pío, cuya ubicación es absurda. Para ir al Cantábrico hay que subir a la sierra y atravesarla, y sería natural partir de un punto situado al norte de Madrid y lo más alto posible; pues bien, se hace todo lo contrario: se arranca del punto más hondo al suroeste de la ciudad, para luego subir a la sierra en dirección hacia el norte. A la llegada ocurre lo contrario.

Además, esa estación está encerrada entre el río y la montaña del Príncipe Pío y no es susceptible de ampliaciones, siendo preferible sustituirla por

otra al norte de la capital, y a la que vendrían a concurrir las líneas de la Compañía del Norte, y más adelante el ferrocarril de Madrid a Burgos, y posiblemente también una desviación de la línea de Zaragoza desde San Fernando a Madrid; es decir, todos los radios noroeste, norte y nordeste.

En la estación de Atocha se pueden concentrar todos los restantes radios ferroviarios que salen de Madrid y unirlos luego con la nueva que se construya al norte de la capital, mediante su travesía en túnel.

Finalmente, hay las soluciones mixtas con circunvalación para mercancías y túnel para viajeros, que son las más completas y de las que procede aceptar sólo la parte útil, según las indicaciones que preceden.

De la extensa Memoria redactada por la Comisión y que figura en el folleto que citamos anteriormente hemos extractado lo que va expuesto; copiado a continuación algunos de sus párrafos más interesantes:

Comparemos ahora las distintas soluciones para desviar la línea de la Compañía del Norte, haciendo que llegue a una estación situada en la parte alta de la ciudad, que pueden ser:

1.ª Desviar desde el puente de los Franceses, venir en túnel por bajo del paseo de Rosales y los bulevares hasta Colón y desde aquí seguir hasta Atocha.

Ventaja: que se aprovecha lo más posible de lo existente, pudiendo venir a Colón también en su día la línea Madrid-Burgos, que llegaría a Fuencarral, Chamartín, Hipódromo y Colón. Inconveniente: que pasaría bajo Rosales y bulevares a gran profundidad, lo cual haría la extracción de tierras del túnel muy costosa; de modo que aunque la longitud del túnel en esta solución es menor que en otras, no sería más económica.

El perfil de esta solución tendría quizá pendientes menores que en otras; pero mejor perfil tiene la actual, que llega a Príncipe Pío, y por la circunvalación a Atocha,

Francisco Benito Delgado

ELECTRIFICACIÓN DE EDIFICIOS
ESTUDIOS DE LUMINOTECNIA

APARATOS
DE ALUMBRADO MODERNO

OFICINA TÉCNICA:
BARQUILLO, 15

MADRID

EXPOSICION:
PELIGROS, 4

beración futuros, y a la nueva Dirección general de Seguridad.

Solución aprobada.—La Comisión entendió, desde luego, que la solución del problema ferroviario planteado en la capital no puede reducirse al enlace de las líneas existentes tal como están trazadas o variadas, sino que comprende, además de ese enlace y de la variación de líneas, resolver el acceso a las cercanías desde el centro de la ciudad y establecer la clasificación y el tránsito de mercancías, independientemente del de viajeros, por medio de la circunvalación reducida a lo necesario.

La variación de líneas actuales comprende la desviación de las líneas del norte y noroeste de España, que concurren en la estación del Príncipe Pío, haciéndoles llegar al norte de la ciudad, en Fuencarral, y además la unión en Villaverde de las líneas que llegan a la estación de las Delicias, para que lo hagan por la de Atocha. También, aunque no inmediatamente, convendría la desviación desde San Fernando del Jarama hasta Fuencarral, para que en ese punto concurren las líneas del noroeste, norte y nordeste; así como a Atocha vendrían oeste, sur y sudeste.

El enlace de los tres radios que llegarán a Fuencarral y de los tres que concurrirán en Atocha se establece por una línea subterránea norte-sur que va desde Atocha a Fuencarral.

La Comisión ha estimado que la desviación de las líneas que hoy llegan a Príncipe Pío debía hacerse cerca de Madrid, para aprovechar todo lo posible la línea existente, pero en las condiciones ya indicadas.

Desviar en la aguja sur de Las Matas, o entre Las Matas y Las Rozas, es lo más conveniente; porque se llega con facilidad a Fuencarral, donde se puede situar una estación de clasificación de mercancías sin ninguno de los inconvenientes apuntados. Que la nueva línea atravesase el monte de El Pardo no es inconveniente, como puede comprenderse, viendo que la línea actual cruza el bosque de la Casa de Campo, sin que lo haya perjudicado.

Además, como ya hemos dicho, se debe tender a no fomentar poblados que no reúnen buenas condiciones, como son los más inmediatos a Madrid.

Por todo ello, la Comisión ha considerado que la desviación de la línea actual del norte procede que sea de Las Matas a Fuencarral.

La zona de cercanías del norte de Madrid quedará así definida por los radios Madrid a Avila y Segovia y Madrid, Fuencarral, Miraflores y Somosierra (trozo del Madrid-Burgos), en cuyo sector se establecerán líneas transversales, de las que considera la Comisión como más convenientes la de Las Matas-Fuencarral, por ahora, y la de Villalba-Chozas de la Sierra, más adelante, y la prolongación del ferrocarril Cercedilla-Navacerrada hasta el Madrid-Burgos.

El enlace entre Atocha y Fuencarral ha estimado la Comisión que procede llevarlo directamente por el Prado, Recoletos, Castellana y Chamartín, por las razones ya apuntadas.

En el Hipódromo proyectamos una estación subterránea bajo la gran plaza en construcción, y siguiendo la prolongación de la Castellana para llegar a Chamartín, situamos allí la estación terminal norte para viajeros y gran velocidad y estacionamiento de trenes, a cielo abierto.

Luego, en Fuencarral, donde hay terrenos muy a propósito, se proyecta una estación de clasificación de mercancías. Las estaciones son: Atocha, Recoletos, Hipódromo, Chamartín, Fuencarral, Valverde, El Pardo y Las Matas.

Finalmente, comprende el plan ferroviario la construcción de la línea de unión, a cielo abierto, de Fuencarral con Vicálvaro para el tránsito de mercancías, con lo que todos los radios quedan unidos entre sí para esa clase de transporte; el enlace del radio de Avila y Segovia con el de Madrid-Burgos por el ramal Las Matas-Fuencarral, y el de Madrid-Burgos con las líneas que llegan a Atocha por ese ramal de Fuencarral-Vicálvaro; de aquí a la clasificación de Cerro Negro y a Delicias ya existe, así como la actual llamada de contorno une Atocha y Delicias con paseo Imperial y Príncipe Pío; finalmente, de esta última a Las Matas es la línea ya construída, y con ella se cierra el circuito.

Queda con esto Madrid convertido en estación de tránsito para toda clase de tráficos, que es la solución adoptada en todas las grandes ciudades del mundo; se atiende el acceso a las cercanías, y para eso llega el ferrocarril al centro de la ciudad con una línea que enlazará con el Metro de Atocha, Cibeles y en Colón (futura línea de los bulevares), por lo que desde cualquier punto de la ciudad se podrá llegar al ferrocarril de enlace y luego a los poblados de cercanías.

De ese modo el tráfico, en vez de concentrarlo en una estación, se clasifica, se reparte, se diluye y se facilita. La línea Atocha-Fuencarral se explotará también como Metro.

La estación central puede estar debajo del Prado o de Recoletos. Se comparan a continuación ambas soluciones:

1.º La estación en el Prado tiene peor subsuelo que en Recoletos, porque la corriente de agua subterránea viene por la calle del Barquillo, Banco de España y Prado. Así, pues, en el Prado es más cara la construcción.

2.º El Prado por el este aparece tapado por el Retiro, y la estación no recogería por esa parte viajeros.

3.º La estación en el Prado quedaría muy cerca de la de Atocha.

4.º La extensión de Madrid es hacia el norte, y quedaría la estación del Prado-Neptuno muy al sur. La de Cibeles-Colón recoge y guía el tráfico de los bulevares, que es el eje este-oeste.

5.º Conviene no perturbar esta parte del Madrid suntuoso, como es el Museo de Pinturas y sus alrededores.

6.º La salida de vehículos por Neptuno hacia Sol se opone a la dirección del tráfico.

7.º Haciendo la estación hacia Colón, con salidas por esta plaza y por Cibeles,

se ahorra una estación en Colón y el coste es menor.

8.º Las distancias intermedias entre ejes transversales de estaciones, haciendo una en Cibeles-Neptuno y otra en Colón, serían mucho más distintas que para una estación central entre Cibeles y Colón, en cuyo caso son mucho más equilibradas.

9.º Los accesos para la estación entre Cibeles y Colón serían: para peatones, en Cibeles y Colón; en Colón se podrían levantar cuatro templetos artísticos que completasen la belleza de la plaza, en las cabezas de los andenes de Recoletos y Castellana (dejando libre la parte destinada a peatones). Esos cuatro accesos pueden ser dos para vehículos y dos para peatones, con escaleras mecánicas, que irían a los vestíbulos en rampas que llegasen a la cabeza de la estación.

Resultaría así que el tráfico de vehículos iría todo a Colón y bulevares, sin perturbar la Cibeles ni la calle de Alcalá.

10. La anchura de Recoletos es más que suficiente para la estación central, aunque hubiese que ampliarla; de modo que la mayor anchura del Prado no es necesaria.

11. La construcción a cielo abierto no procede en esta parte, ni en el Prado ni en Recoletos, por lo que perturba, por la profundidad y porque se destruyen los jardines; de modo que en esto las dos soluciones son análogas.

Se deduce de lo expuesto que resulta de mayor conveniencia una estación central situada debajo de Recoletos, con dos plantas, la más somera para estacionamiento de vehículos y la profunda para vías y andenes; con seis vías y servicio postal; con una longitud útil de 280 metros y amplios accesos para peatones y vehículos en la zona comprendida entre Cibeles y Colón.

El servicio de viajeros de largo recorrido tendrá como estaciones terminales las de Atocha y Chamartín, que serían también para mercancías de gran velocidad. Los trenes del Norte llegarían a Atocha, y los de M. Z. A., a Chamartín. Además habría algunos trenes, como los internacionales, que pasarían en tránsito por Madrid.

El servicio de viajeros de cercanías se debería hacer con trenes que pasen por Madrid como estación de tránsito; es decir, que fuesen, por ejemplo, de Avila a Guadalajara, de Segovia a Toledo, etc., con lo que el material puede aprovecharse sin inconveniente, ya que no son recorridos excesivos y se harían de día, lo que permitirá utilizar vehículos «ad hoc». El único detalle especial es el cambio de tracción, que podría hacerse en Villaverde, electrificando hasta este punto, al objeto de que los trenes de cercanías de M. Z. A. o del Oeste remolcados por locomotoras de vapor, al llegar a Villaverde siguen con tracción eléctrica hacia Madrid y se detienen en Atocha, Recoletos, etc. Este servicio puede simultanearse con otro de Metro en la línea subterránea, desde Fuencarral a Atocha.

Electrificación.— Cree la Comisión que para resolver el problema de comunicación de Madrid con sus cercanías se impone ya



El túnel del enlace ferroviario de Madrid.

la electrificación hasta Avila y Segovia; después hasta Guadalajara y Toledo, y, en su día, del Madrid-Burgos hasta Somosierra; sin que la construcción de este último ferrocarril, al aliviar de tráfico las líneas de Avila y Segovia, ahorre el electrificar éstas, pues el volumen del tráfico de cercanías aumentará tan considerablemente que la electrificación resultará útil no sólo en la parte de Avila y Segovia, sino en el otro radio Madrid-Somosierra.

La electrificación aumenta la capacidad de transporte de una línea y hace su explotación más económica, permitiendo grandes facilidades para aumentar la composición de los trenes y para hacer trenes adicionales y horarios extraordinarios, y, en general, da una elasticidad que no se logra con la tracción a vapor, que requiere largo tiempo para la preparación y encendido de las locomotoras.

Además, es necesario no dejar escapar tráfico de cercanías y recuperar todo el que se hace con autobuses; lo cual se logra con la electrificación, pues la amplitud, comodidad y limpieza de los vehículos y la rapidez de los trenes eléctricos no se pueden comparar con otros medios de transporte. Por eso ha tenido tanto éxito la electrificación de Alsasua-Irún en el tráfico de cercanías de San Sebastián, y lo mismo se puede decir de la de Barcelona-Manresa, de la Compañía del Norte. Con mayor razón está indicada para cercanías de Madrid.

La economía en la explotación que produce la tracción eléctrica es tal, que puede traducirse en rebajas considerables de tarifas de viajeros, de modo que se con-

serve el ingreso, o sea que el aumento de tráfico se compense con la rebaja de precios, y entonces la economía en la tracción se destine a amortizar el coste de la electrificación y pagar sus intereses.

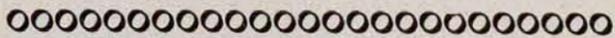
Etapas del plan. — Todo el amplio plan expuesto por la Comisión se puede desarrollar en las siguientes etapas:

1.^a Construcción de la línea Las Matas-Fuencarral y unión en Villaverde de las líneas del Oeste y de M. Z. A.

Construcción de la línea, parte en túnel y parte a cielo abierto, de Atocha-Fuencarral, con estaciones en Atocha, Recoletos (estación central), Hipódromo, Chamartín y Fuencarral.

2.^a Electrificación de estas líneas y de las de Madrid a Avila y Segovia.

Construcción de poblados satélites.



Por no manejar los llamados fondos "secretos", que de secretos tienen poco, debería huirse de aquella casa (el ministerio de la Gobernación). Conservo los justificantes de los de mis tiempos, y, al releerlos, al cabo de los años, recuerdo los rostros trágicos e innobles y las manos temblorosas o exigentes que se alargaban abiertas en actitud suplicante, y a veces amenazadoras..., y otras cerradas, resistiendo la dádiva ofrecida por la confidencia... ¡Desagradable visión! — CONDE DE ROMANONES: Notas de una vida, página 232, editorial M. Aguilar.

3.^a Electrificación a Guadalajara y Toledo.

4.^a Construcción del Madrid-Burgos hasta Somosierra, electrificado.

Estación de clasificación de mercancías de pequeña velocidad en Fuencarral.

Construcción de la línea Fuencarral-Vicálvaro.

5.^a Ramal de Villalba a Chozas y prolongación del actual ferrocarril de Cercedilla-Navacerrada hasta Gargantilla, en la línea de Madrid-Burgos.

Esta es la red ferroviaria de la Sierra, comprendida en el sector Madrid-Segovia y Madrid-Somosierra, con las transversales Las Matas-Fuencarral y Villalba-Chozas. En los dos radios y en las transversales hay lugares espléndidos para poblados.

En la transversal Cercedilla-Navacerrada-Peñalara-Paular-Gargantilla tenemos una zona de turismo y deportes de montaña verdaderamente maravillosa.

Ya hemos dicho que la economía de la tracción eléctrica es suficiente para amortizarla y que sea además rentable.

Por lo que respecta a los poblados satélites, el desembolso inicial se amortiza sólo con los impuestos por plusvalía y por servicios urbanos.

El rendimiento de las obras ferroviarias se llegará a obtener en suficiente grado, dado el crecimiento del tráfico de cercanías. Pero hay que advertir que las obras no se realizan con una finalidad de renta, sino con un más alto designio, con un fin social, cuyas líneas generales quedan expuestas en las páginas de esta Memoria.

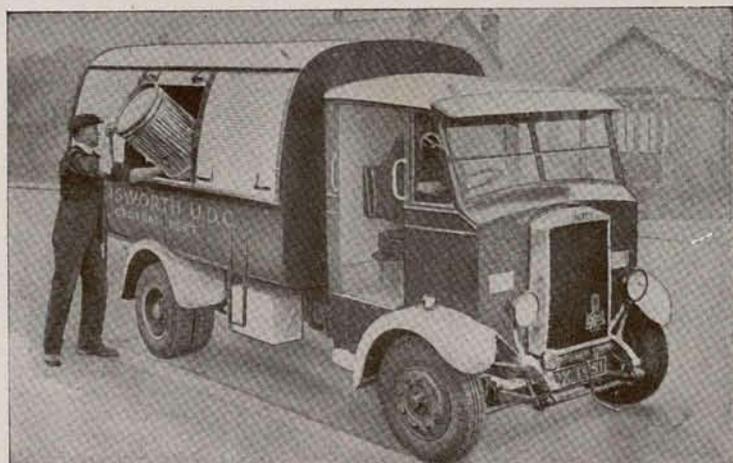
EMILIO KOWALSKI
(Concluirá.) Ingeniero de Caminos.

VEHICULOS INDUSTRIALES

Levland

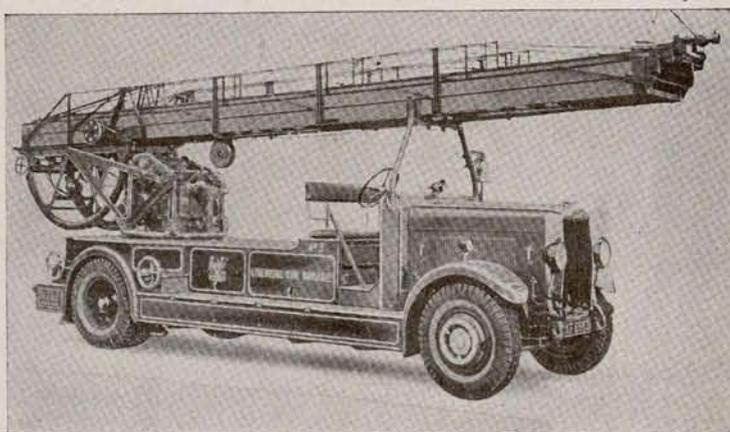
Para toda clase de transportes. Desde 2 a 12 toneladas de carga útil

CON MOTORES A GASOLINA Y ACEITE PESADO
DE ALTA PRESIÓN CON ARRANQUE EN FRIO



Camión modelo CUB,
especial para el servicio
de limpiezas.

Auto escala telescópica automática para
el servicio de incendios.



REPRESENTANTES EXCLUSIVOS:

PETROLIFERA TRANSPORTES, S. A.

Avenida Pi y Margall, 5, 3.º
Teléfono 18433

MADRID

Alcántara, número 7
Teléfono 52389

La importancia financiera de la actividad económica de los Municipios

V

Si el progreso de la economía, el mejoramiento del bienestar y la salvaguardia de los intereses públicos aparecen en todos los países que han enviado su informe como el pensamiento director de la economía municipal, es evidente que con anterioridad pueden determinarse, cuando menos, los principios en que se funda la naturaleza de la explotación.

Es un hecho que los Municipios no han perseguido únicamente un fin lucrativo al encargarse de Empresas económicas. Al margen de todas las particularidades nacionales, puede comprobarse que la economía municipal se halla dominada en todas partes por el principio de productividad, al que se subordina el de rentabilidad, que en la economía privada juega un gran papel.

La idea de servir al conjunto del pueblo aparece especialmente en la explotación de los servicios de interés general (higiene, construcción de viviendas, educación, etc.). En este caso los Ayuntamientos ejercen funciones económicas muy importantes, a costa de grandes sacrificios, para hacerlas más útiles al público. Solamente en casos muy particulares observan el principio de cubrir los gastos. Por el contrario, los Ayuntamientos conceden a casi todas las Empresas de este género subsidios más o menos importantes.

El hecho de que en todas las instituciones de higiene y de previsión social se persiga una finalidad de interés social se ve más claro ahora que hace algún tiempo, ya que entonces las concepciones políticoeconómicas en los diversos países presentaban grandes diferencias en todos los aspectos.

Mientras en los principios directores que rigen la gestión económica de las instituciones de utilidad pública se aprecia una cierta homogeneidad, en lo que se refiere a la aplicación del principio de la obtención de beneficios existen particularidades que varían

considerablemente de un país a otro, particularidades que han determinado el desenvolvimiento de la actividad económica de los Municipios.

Es natural que el principio del rendimiento no sea imprescindible desde el punto de vista municipal en países como Inglaterra y Estados Unidos, en los que los Poderes públicos no explotan más que las Empresas que han perdido su importancia y en los que la economía municipal no se considera como un factor de concurrencia en la economía general. En dichos países, las Empresas económicas se distinguen poco, desde el punto de vista financiero, de las instituciones de interés público. Como actúan en general movidas por el principio de cubrir sus gastos, su gestión financiera no depende del presupuesto municipal. Los beneficios obtenidos son absorbidos por los subsidios, por lo que los que han sido concedidos a las instituciones de interés público deben estar constituidos únicamente por ingresos fiscales.

En razón a las circunstancias particulares que se observan en los países anglosajones, la cuestión de la gestión económica de las Empresas no da lugar a discusión alguna de principio. No sucede igualmente en los demás países informantes, en los que estos problemas son objeto de la más viva atención, tanto por parte de las instituciones municipales como por la del público.

La afirmación del carácter lucrativo de las Empresas municipales, principalmente de las de aprovisionamiento, se justifica por el hecho de que el Municipio es, al propio tiempo, la encarnación de la masa, y, en oposición a la Empresa privada, el producto que obtiene de las explotaciones beneficia indirectamente a la masa.

El Municipio es susceptible de formar una síntesis entre el punto de vista del interés fiscal y el puramente municipal. La estructura particular del organismo económico municipal, que engloba a instituciones de carácter social y a establecimientos con finalidad lucrativa, implica de hecho que la actividad en los diferentes terrenos, y particularmente en el financiero, debe estar basada sobre un convenio. Las instituciones de utilidad

pública serían inconcebibles en su estado de desenvolvimiento actual si hubiese que recurrir a medios fiscales para subvenir a su sostenimiento. Solamente la explotación económica de las Empresas comerciales e industriales ofrece a los Ayuntamientos los medios de llevar a cabo las numerosas funciones sociales que les incumben.

Así, pues, el producto de las Empresas sirve para la desgravación de impuestos y para cubrir, en una parte muy importante, los subsidios atribuidos a las instituciones de utilidad pública. Estos principios encuentran su aplicación en la mayoría de los países y contribuyen, cuando se establecen las tarifas, a no examinar más que el problema de cubrir los gastos. Estos principios se llevan a la práctica en Alemania desde antes de la guerra.

En presencia de las restricciones financieras a que proceden la mayoría de los países en materia fiscal, los beneficios realizados por las Empresas municipales juegan cada vez un papel más importante como ingresos en materia presupuestaria. En Bélgica y Francia, como en Holanda y Suiza, se practica, en la mayoría de los casos, la economía de finalidad lucrativa.

En 1924, la Deutsche Stadtetag, en una de sus resoluciones, ha expuesto claramente su criterio respecto a la explotación económica de Empresas municipales. Importa a los Municipios adaptarse perfectamente a las circunstancias del momento para obtener el rendimiento mayor y más útil a sus Empresas económicas. A pesar de la similitud de sus tendencias económicas, la Empresa municipal difiere esencialmente de la privada. Abstracción hecha de la utilización del producto de la explotación en beneficio de la masa, las explotaciones públicas no pueden estar orientadas pensando únicamente en el beneficio. Esto les está ya prohibido por los principios de productividad económica, que no excluyen la posibilidad de que haya pérdida.

Explotando al mismo tiempo, de una parte, las Empresas de suministro y de transporte, y prosiguiendo, de otra,

una política en materia de colonias de casas baratas, los Municipios han demostrado que están en condiciones de asumir funciones de pura utilidad pública, sin espíritu alguno de lucro. La feliz unión entre las ideas de beneficio y de utilidad pública existía ya anteriormente en Italia, donde continúa realizándose aún; es corriente en los demás países y ejerce una influencia favorable sobre el desarrollo de la economía municipal.

Por razones muy distintas a las que se han hecho valer en los países anglosajones, la economía municipal moderna en Austria, representada principalmente por el Ayuntamiento de Viena, tiene por principio el no obtener beneficios de las Empresas industriales o comerciales.

En su origen, no obstante, las Empresas de la ciudad de Viena perseguían un fin lucrativo; pero desde la reorganización del sistema financiero municipal son explotadas en un sentido de utilidad pública y se concede una atención particular a sus funciones sociales (1).

La gran diversidad que presenta la economía municipal en los países informantes, desde el punto de vista de la gestión de las Empresas industriales, no se explica tanto por una diferencia de principio como por la elección de medios diversos para llegar al mismo fin. En la práctica es preciso tener muy en cuenta, en último análisis, y en una medida amplia, la organización del sistema fiscal en vigor en los países respectivos. El hecho de renunciar a los beneficios entraña forzosamente un aumento de los impuestos municipales que permita cubrir en parte los subsidios destinados a las instituciones de beneficencia y de previsión social.

En las Empresas de finalidad lucrativa, los gastos causados por los subsidios son cubiertos con los beneficios. La experiencia ha demostrado que el campo de actividad económica y social se ha desarrollado con menos trabas allí donde, renunciando a un aumento en los impuestos, se ha podido recurrir a los beneficios de las Empresas económicas. Los Municipios se ven obligados a organizar explotaciones económicas en los países en que no disponen de una gran libertad desde el punto de vista fiscal, y en los que desde el económico no es de desear una extensión de sus funciones sociales.

Estas son las condiciones que existen en Alemania y otros países del conti-

nente. Aun cuando la elección de los métodos económicos se halla influenciada por consideraciones políticas y financieras, los Ayuntamientos tienden, no obstante, al mejoramiento de las condiciones económicas de sus habitantes, buscando, al propio tiempo, el realizar una distribución de las cargas tan racional como sea posible. Su importancia financiera, desde el punto de vista presupuestario, depende del método de explotación de las Empresas municipales.

Las Empresas industriales pueden constituir firmes apoyos para las instituciones de higiene y de previsión social que necesitan del complemento de los recursos presupuestarios.

En Alemania, antes de la guerra, los beneficios de explotación sirvieron para cubrir, cada vez en mayor proporción, los gastos presupuestarios. En primer lugar, fueron las Empresas de suministro las que constituyeron importantes fuentes de ingresos, mientras las de transportes no proporcionaban beneficios. Por el contrario, los establecimientos de crédito y la explotación forestal producían importantes beneficios. En total, durante los últimos años de antes de la guerra los ingresos provenientes de la explotación de Empresas municipales suponían en conjunto los precisos para cubrir los subsidios un 12 por 100. Como el desarrollo de la actividad económica de los Ayuntamientos se efectuaba en relación a la importancia de la población, las grandes ciudades podían contar con ingresos más elevados. Después de la guerra, como consecuencia de la desvalorización monetaria, las Empresas municipales se encontraron en difícil situación, de tal forma que, en vez de proporcionar beneficios, tuvieron

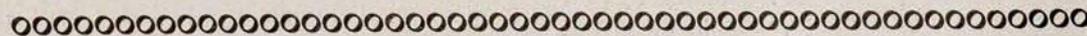
necesidad de subsidios. Pero su situación volvió a florecer cuando se efectuó la estabilización del marco, pudiendo en 1925 cubrir con beneficios un 8 por 100 del fondo de subsidios. Desde dicha fecha, como consecuencia de la aplicación de los métodos de racionalización, las Empresas municipales han podido realizar nuevos progresos, al extremo de que los ingresos en favor del presupuesto municipal se han acrecentado considerablemente para alcanzar su nivel de antes de la guerra.

Para dar una idea de la importancia de estos ingresos, respecto a la carga resultante de la concesión de subsidios en favor de instituciones de utilidad pública, es preciso destacar que en Alemania estos subsidios representan el doble de los beneficios netos obtenidos por las Empresas municipales.

En Holanda, en Italia y en Suiza, donde, como en Alemania, la importancia financiera de las Empresas municipales está reconocida desde hace mucho tiempo, las ganancias netas realizadas por estas Empresas han adquirido una importancia análoga en el aspecto presupuestario. También son en ellas las Empresas de aprovisionamiento y, en parte, las de transportes las que son productivas.

La situación financiera de las Empresas municipales es de una evidente importancia práctica, sin que sea una cuestión fundamental ni el fin mismo de la economía municipal. No son los resultados financieros y el método de explotación lo que caracteriza la actividad económica de los Ayuntamientos, sino, principalmente, el espíritu que se desprende de sus funciones sociales.

OSCAR MULERT



¡Qué mal suena eso del caudillismo a estas alturas!

En una República democrática de trabajadores el caudillismo tiene tan poco que hacer, que sobra la una o el otro.



En El Sol se ha publicado un magnífico retrato de lo que son las Cortes elegidas bajo el signo de la reacción derechista. Helo aquí:

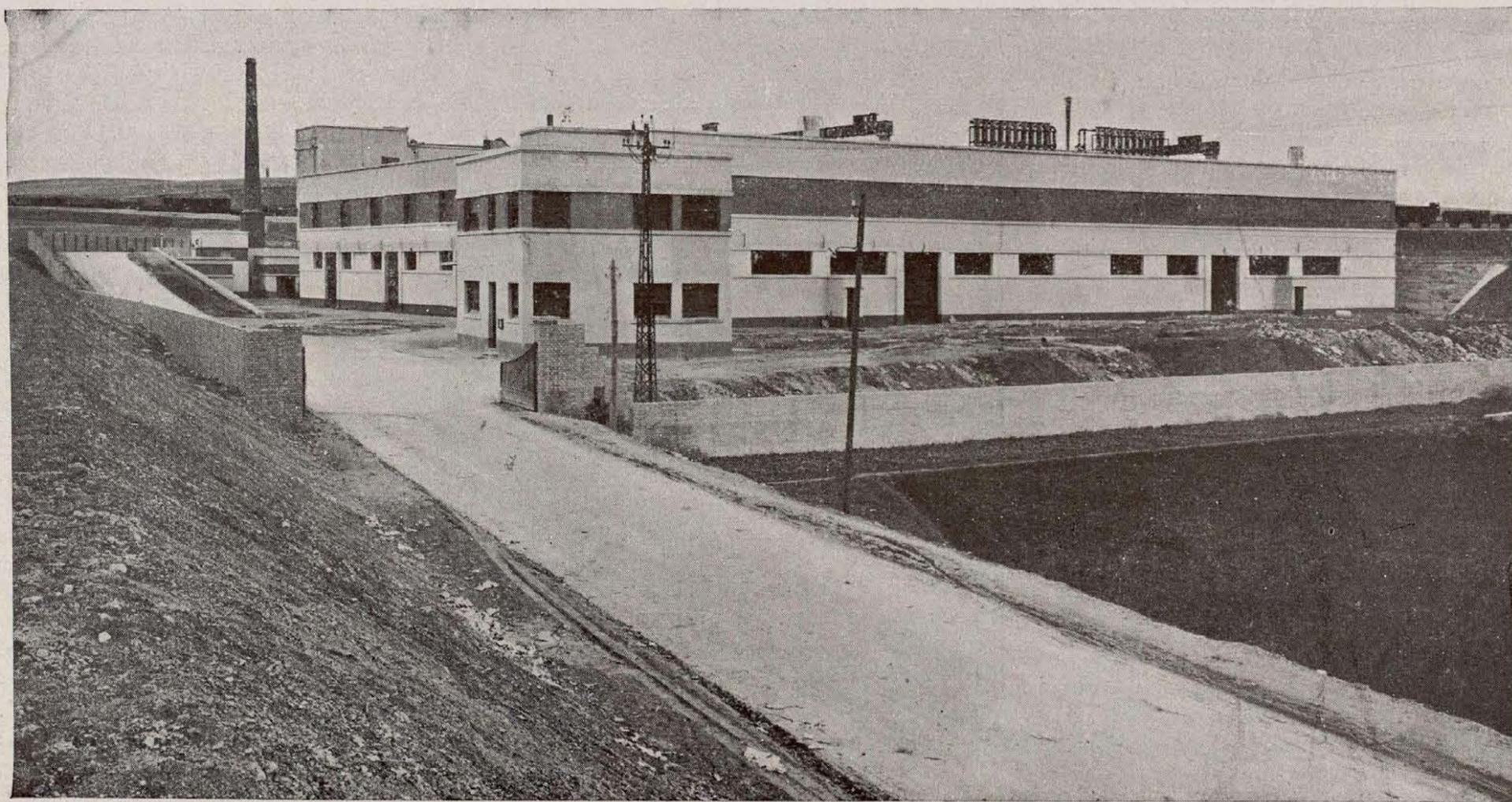
En esta Cámara no se habla más que de los intereses de una comarca para echarlos en contra de los de otra. Para unos, lo más importante es el trigo; para otros, la naranja; para los de más allá, la remolacha; para éstos, el queso; para aquéllos, la carne; para

estotros, la patata temprana. Si la Cámara constituyente se ocupó, acaso en demasía, de los intereses espirituales, ésta se entretiene con exceso en problemas materialistas que pueden satisfacer a un grupo de electores, un equipo de intereses; pero que, en realidad, por estudiarse fragmentariamente, por resolverse al signo inmediato de «pan para hoy y hambre para mañana», no forman una solución completa de la ordenación económica nacional.

Apliquense la recomendación los amigos políticos de El Debate, ministros y diputados, sin oposición en la Cámara y en mayoría desde noviembre de 1933, a pesar de lo cual el balance de su gestión es desastroso.

(1) Esto se refiere a la época en que había mayoría socialista en el Municipio de Viena, antes de ser ocupado por los elementos fascistas austríacos.

Compañía Madrileña
de
Mejoras Urbanas



Vista general de la fábrica que la Compañía Madrileña de Mejoras Urbanas, S. A., ha construido en Madrid.

Avenida Conde de Peñalver, 18, pral. izquierda

MADRID

Teléfono núm. 15047

La Federación Sindical Internacional y el plan de economía dirigida

(Continuación.)

EN principio, la clase obrera solicita la nacionalización de las instituciones de Banca y de seguros. Mientras se produce esta nacionalización total, importa crear órganos de control por el Estado, como oficinas nacionales de Banca y seguros, que puedan y deban, incluso en el período transitorio, controlar la política del crédito y de inversión. Estas reivindicaciones son planteadas porque las numerosas quiebras bancarias han demostrado claramente que una política racional del crédito encaminada a prevenir la disipación del haber económico nacional y a impedir los abusos que produce la parcialidad en el reparto del crédito, no es posible más que a condición de quitar su carácter capitalista a los Bancos.

Un reparto del crédito y una política de capitales basados en un plan nacional son las condiciones esenciales tanto para vencer la crisis cuanto para una gestión racional del conjunto de la economía.

Teniendo en cuenta que en numerosos países el Estado ha tenido que intervenir financieramente para evitar el hundimiento completo de los Bancos y del sistema económico, lo que hubiera entrañado consecuencias desastrosas para la economía, la clase obrera exige que esta participación financiera del Estado, concedida a veces a petición de los propios banqueros, sea aprovechada en beneficio del Estado, creando un poder de control en la política de crédito y de inversión de los Bancos. El Estado, es decir, la colectividad, debe controlar inmediatamente estas instituciones y ejercer su influencia financiera sobre ellas.

En el área internacional es imposible igualmente una acción sistemática en materia política monetaria, según las reivindicaciones obreras, a menos que los diferentes países hayan establecido un control que asegure una política de créditos y de inversiones de acuerdo con los intereses colectivos de cada economía nacional. Pero, al propio tiempo, la clase obrera se halla convencida de

que las mencionadas garantías no están aseguradas por la apropiación de los Bancos y de su sistema de crédito por el Estado, sino que éste tiene la obligación de organizar metódicamente el sistema de distribución de los Bancos, que actualmente se hacen la competencia, y, sobre todo, de poner término a los efectos perniciosos de la especulación. La regla que debe regir el reparto del crédito es conceder a todas las ramas de la economía los capitales necesarios en proporción a las necesidades de la economía nacional. Por ello la reivindicación de una política racional del crédito va a la par con la de una transformación sistemática del aparato del crédito.

Las oficinas nacionales de Banca deberán entregarse a esta labor durante el período transitorio del control de los Bancos, que debe servir para preparar su nacionalización. Los órganos públicos de crédito que en forma de instituciones oficiales o semioficiales, como las Cajas de ahorros y de crédito, tienen ya en todos los países un gran valor económico, son puntos de apoyo preciosos que pueden ya utilizarse para el establecimiento nacional de un sistema general de Banca y de crédito.

V. — Producción.

La característica de la situación económica mundial es que el sistema de producción, tanto de materias primas como de productos industriales, no solamente tiene una capacidad que excede en mucho a las necesidades, sino que muestra, al propio tiempo, un incremento desproporcionado de las industrias que elaboran instrumentos de producción en relación a las que fabrican artículos de consumo.

Esta doble falta tiene en su origen el método capitalista de la gestión económica, que no aspira a dar satisfacción a las necesidades, sino que hace funcionar la iniciativa privada pensando en la posibilidad de obtener un beneficio considerable. Las ramas industriales que prometen grandes beneficios, debido a la especulación, han sido objeto rápidamente de una supercapitali-

zación. Pronto los capitales acumulados en estas empresas no tuvieron una rentabilidad suficiente ante la imposibilidad de utilizar adecuadamente las instalaciones técnicas, a las que se había dado una extensión desproporcionada. El caos de la producción se agravó extraordinariamente con la guerra y su evolución posterior. En efecto, la ruptura de las relaciones económicas mundiales indujo a algunos países a dotarse de una industria nacional. Por otra parte, en el período de la postguerra, la exacerbación del nacionalismo y el renacimiento del imperialismo condujeron a una protección exagerada de las industrias nacionales. Estas restricciones provocaron la paralización de las transacciones mundiales, cuyo estancamiento alcanzó prontamente una inquietante proporción. La racionalización y los progresos de la técnica han contribuido a dar una extensión gigantesca a la productividad del esfuerzo humano, tanto en los medios industriales cuanto en la extracción de materias primas. Esta evolución ha determinado una capacidad de producción que excede en los órdenes nacional e internacional de las necesidades y utilización posibles. Esto ha modificado profundamente la estructura económica y social. La evolución ha hecho que el antiguo jefe de Empresa, independiente, se vea sometido a un estado de dependencia ante las organizaciones patronales. Organizaciones creadas tanto como contrapeso de las entidades obreras como por el deseo de contener, en beneficio propio, los excesos de la libre concurrencia. A medida que se acentuaba la desaparición del artesanado, masas cada vez más numerosas de la población fueron proletarizadas o investidas de nuevas funciones en la vida económica. Con esta evolución sociológica ha coincidido otra económica, llamada proceso de concentración, que, unida a tendencias claras de racionalización y de progreso técnico, han hecho que una multitud de Empresas de mediana y pequeña importancia hayan cedido el puesto a otras gigantescas, menos numerosas, pero infinitamente más potentes, que adoptaron la forma de *trusts*

o de enormes comercios con múltiples ramificaciones que ejercen, de hecho, la función de monopolios.

Las enormes posibilidades de producción, acrecentadas formidablemente en estos últimos años, han provocado una crisis de superabundancia que ha sumido al mundo en un paro gigantesco y en una penosa miseria, a pesar de la acumulación existente de riquezas. Los que poseen los medios de producción no han descubierto, para salvaguardar sus beneficios, otros remedios que reducir la producción, almacenar las mercancías producidas o la destrucción en masa de las mismas. Y esto ocurre cuando las necesidades de consumo hubieran hecho necesario el acrecentamiento de la producción y la utilización íntegra de las materias primas en general, y especialmente de las agrícolas. Una situación caótica creada por la superabundancia es el balance producido por el capitalismo al término de su evolución hacia el monopolio capitalista.

La clase obrera ha combatido constantemente el desarrollo del régimen capitalista, que ha coincidido con un vergonzoso desgaste del esfuerzo humano, lo que se ha traducido en la pérdida de millares de vidas.

Aun cuando el proceso de concentración, por su deseo de mantener el lucro como móvil principal de la actividad económica, ha acentuado pronunciadamente la inestabilidad del sistema de producción capitalista, la clase trabajadora lo acepta en principio, porque esta concentración, al constituir un poderoso elemento de coordinación en la actividad arbitraria y desordenada del gran número de Empresas aisladas, ofrece puntos de apoyo importantes para la transformación fundamental de la vida económica, según un plan de economía dirigida. La producción monopolizada, a que han llegado los trusts y las gigantes Empresas existentes, puede contar con nuestro principio de adhesión, porque permite una producción dirigida mucho mejor que si existiera un gran número de pequeñas Empresas. La clase trabajadora aprecia igualmente en los trusts, Sindicatos u organismos análogos, elementos utilizables para una economía dirigida, en la misma medida que se elimine el principio de la competencia que continúa inspirando estas entidades en sus aspectos interno y externo, se rompa la potencia de las clases poseedoras y se utilicen inteligentemente las formas de gestión económica, libres de la preocupación del beneficio e inspirándose racionalmente en la satisfacción de las necesidades. La posición adoptada por la clase obrera en

Almacén de tarjetas
postales y abanicos
al por mayor y menor

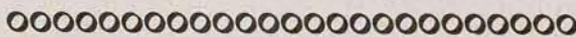
Hijo de F. Díez Pauperiña

Papelería - Imprenta
Objetos de escritorio
y artículos de piel

MAGDALENA, 32

Madrid

Teléfono 15123



relación al progreso técnico y a la racionalización hace ya bastante tiempo que ha sido claramente definida. El proletariado saluda el desarrollo del progreso técnico y acepta la racionalización, porque ambos permiten ahorrar esfuerzo humano. Desde el punto de vista de prestar un mejor y más cómodo servicio a la masa de población y de disminuir la jornada de trabajo, el progreso técnico y la racionalización son favorablemente acogidos por el proletariado. No obstante, éste combate el empleo de uno y otra por cuanto los dueños de la economía los utilizan en su único provecho y con perjuicio para la clase obrera. Para los patronos la racionalización y el progreso técnico no han sido, hasta el momento presente, más que medios que les han permitido aumentar sus beneficios y extender sus posiciones de privilegio. Pero, a pesar del formidable crecimiento experimentado, no han constituido ni un medio de mejor subsistencia de las masas, ni han servido para disminuir el precio de las mercancías. El resultado ha sido que millares de obreros y empleados han sido condenados al paro permanente.

Considerando estos hechos, la clase obrera pide que la jornada de trabajo sea adaptada al estado de la racionalización. La suma de trabajo necesario debe ser repartida equitativamente entre toda la mano de obra disponible. En nombre de la lucha contra el paro, el proletariado reclama, como medida urgente, la implantación de la jornada le-

gal semanal de cuarenta horas (cinco días) en todas las Empresas y en todos los países. Aun cuando la propia clase obrera se da cuenta de que para asegurar al mundo una mayor satisfacción de sus necesidades, y para reintegrar todos los individuos al trabajo, es indispensable una reducción mayor de la jornada de trabajo.

Estas medidas deben encontrar su complemento en una política reglamentada del mercado nacional e internacional del trabajo, en la que debe asegurarse una influencia decisiva a la clase obrera. Las instituciones nacionales de colocación y orientación profesional han de ser puestas en estrecha relación con una Bolsa internacional de trabajo que tenga por misión la colocación mundial de la mano de obra necesaria. Uno de los medios a seguir, de acuerdo con esta política del mercado de trabajo, sería un programa internacional de trabajos de utilidad pública que tendría que tomar en consideración las necesidades del plan dirigido de las grandes unidades económicas, asegurando la indispensable cooperación con los órganos de dirección de la futura economía de satisfacción de las necesidades.

Considerando que ha sido roto el ciclo que hubiera podido conducir, por el progreso técnico, a la reducción de la jornada de trabajo, a la baja de los precios y al aumento del consumo, lo que a su vez determina la reintegración de la mano de obra en una gran cantidad, debido a que los capitalistas continúan persiguiendo la consecución de un lucro, la racionalización había de acentuar fatalmente la catástrofe económica, que es el fin del capitalismo. Ante esta situación, la clase obrera exige que los medios de producción sean expropiados y entregados a la colectividad. Lo reclama con tanta mayor energía cuanto que la violencia de la crisis ha hecho que el Estado, es decir, la colectividad, tenga de hecho importantes participaciones en la producción, por las intervenciones efectuadas para impedir el hundimiento de Empresas de importancia vital, o, al menos, indispensable, para las economías nacionales, por lo que el Estado se ha convertido, de manera frecuente y en gran escala, en el principal suministrador de créditos a la industria, por medio de las instituciones adecuadas.

La clase obrera pide que todas las Empresas que gocen o hayan gozado del apoyo del Estado sean sometidas a su control permanente y sean elementos que formen parte de la economía pública, por lo que reclama la creación, a título de medida transitoria, de una oficina de economía dirigida. A juicio

de la clase obrera, tales intervenciones pueden impedir que la crisis se agrave y, como consecuencia, se evita un acrecentamiento de la miseria; pero no puede evitar el renacimiento de catástrofes económicas análogas. Le parece indispensable, por consiguiente, que las intervenciones del Estado en la vida económica no se produzcan al azar y arbitrariamente, sino, por el contrario, en una forma ordenada para hacer frente a una situación efectiva de miseria. El fin positivo debe consistir en la dirección de la economía capitalista hacia una transformación fundamental que sirva para atender las necesidades.

Abstracción hecha de estas medidas de naturaleza transitoria, la clase obrera considera que deben ser transferidas a la colectividad las industrias básicas, las riquezas del subsuelo, las industrias que se refieren a la obtención de materias primas, toda la industria relativa al suministro de energía (agua, gas y electricidad), los transportes y medios de comunicación.

En forma especial la clase obrera exige la nacionalización íntegra de la industria minera y sus Empresas anexas; la de la industria siderúrgica, comprendidas las de recuperación y extracción de metales; la de la industria química, incluso la producción de abonos sintéticos; la de las ramas más importantes de la industria de materiales de construcción, y especialmente el cemento; la transferencia íntegra al Es-

tado de todas las Empresas de importancia vital que se ocupan del aprovisionamiento del agua, gas y electricidad.

Por motivos de orden económico y político, la clase obrera exige que, en consonancia con la nacionalización de la industria metalúrgica, la de armamentos sea puesta bajo el control absoluto del Estado.

Únicamente cuando el conjunto del mecanismo de la producción, desde la industria de materias primas a las transformadoras e incluso las perfeccionadoras, tenga, gracias al control del Estado, como fin primordial el interés general, será cuando puedan ser eliminados los inconvenientes y perjuicios que resultan de la forma actual de producir, pudiendo sustituir el actual régimen incoherente, que es el agente verdadero de catástrofes económicas, por una economía dirigida.

En el instante en que se haya efectuado la nacionalización de las principales industrias convendrá someter el volumen y forma de la producción, y especialmente el progreso técnico y la aplicación de medidas de racionalización, al control efectivo de las oficinas centrales de economía dirigida adecuadas a cada rama de industria, las que tendrán atribuciones para regular la producción desde el exclusivo punto de vista de la satisfacción de las necesidades. La economía, actuando en este sentido, exige que el conjunto del resto

de las actividades económicas que continúan desempeñándose en su infinita diversidad por pequeñas y medianas Empresas privadas sea controlado en forma que en la futura economía dirigida se hallen también sometidas a dicho principio las Empresas nacionalizadas. La economía dirigida, que tiene como principio fundamental el de atender en la medida de lo posible el que las necesidades estén cubiertas, no puede renunciar ni a la pequeña Empresa ni al artesanado, que proporcionan a la colectividad un determinado número de productos de consumo que son indispensables.

En el marco estructural general de la economía dirigida los diversos sectores de la industria deberán encontrar su centro orgánico propio en oficinas que, a su vez, estarán subordinadas a otra central superior que tenga como atribuciones la dirección y gestión de la economía en general.

En el orden internacional, la clase obrera exige que, tanto respecto a la producción de materias primas como en las industrias transformadoras, se establezca una colaboración metódica y sistemática que se inspire en el reparto internacional de las funciones económicas para poner término, por un lado, al desaprovechamiento de las materias primas, y, por otro, para alcanzar el máximo de resultado útil en la realización de cubrir internacionalmente las necesidades.



Una vista general de Zurich, la hermosa ciudad suiza; ofreciendo magnífico contraste el gran lago que lleva el mismo nombre de la población con la nieve que corona las montañas.

En tanto no se haya conseguido esta reglamentación internacional de la producción convendrá, a título provisional, reglamentar el régimen internacional de la misma, por medio de convenios obligatorios, debiendo ponerse al servicio de esta reglamentación los consorcios y Sindicatos internacionales.

VI. — *Los transportes y el régimen de distribución.*

Todos los defectos y fallos que caracterizan el sistema económico capitalista se concentran en el sector de los transportes, de los medios de comunicación y, en un grado mucho más pronunciado, en el mecanismo comercial de aseguramiento de la distribución de los productos y aprovisionamiento de las masas. El régimen de concurrencia causa en el comercio interior un desaprovechamiento de fuerza y de trabajo que excede en mucho de su verdadera utilidad. Los impedimentos y las rivalidades, la competencia desordenada han provocado un plétora de los órganos de reparto que no solamente es inútil, sino que encarece los precios. El resultado es que la mercancía tiene que pasar por una larga serie de intermediarios antes de llegar al verdadero consumidor. Un derroche enorme de mercancías, seguido de una disminución de calidad, es el inevitable tributo de esta errónea organización. La plétora exagerada del mecanismo comercial, fuente de graves perjuicios para la masa de consumidores, es en la generalidad de los países la consecuencia típica de la incoherencia capitalista.

La clase obrera, por sus Cooperativas de consumo, ha creado desde hace años la forma más adecuada y menos onerosa de aprovisionamiento de artículos de primera necesidad a las poblaciones, organizando el reparto de las mercancías por medio de dichas instituciones. En numerosos países las Cooperativas de consumo han llegado a ser, al lado de los consorcios comerciales (grandes almacenes de venta), centros principales de aprovisionamiento de grandes núcleos de población, y constituyen un ejemplo utilizable para la organización de todos los servicios de distribución del sistema económico.

La clase obrera pide que el organismo de distribución de mercancías se organice pensando en cubrir las necesidades, eliminando radicalmente los intermediarios superfluos y onerosos, a fin de que la mercancía recorra el camino más corto y más rápido para llegar al consumidor. El productor encontrará así un beneficio, y el consumidor tendrá que pagar un precio mucho más re-

ducido por la supresión de los beneficios percibidos por los intermediarios.

Mientras no pueda suprimirse la economía basada en el beneficio, y el principio de satisfacer las necesidades haya armonizado la producción y el consumo, la clase obrera pide se impulse el desarrollo de las Cooperativas de consumo, que deben gozar de la protección del Estado. Los consorcios comerciales deben estar sometidos al control de la oficina de monopolios, lo mismo que los que explotan grandes almacenes considerados como Empresas comerciales monopolizadoras, especialmente desde el punto de vista de su política de precios.

En régimen económico de satisfacción de necesidades, el reparto de las mercancías de gran consumo está asegurado metódicamente por una oficina de economía dirigida del comercio interior. Esta oficina, en colaboración con las de dirección económica, y especialmente con las que se refieren a las producciones industrial y agrícola, tendría por misión determinar el volumen de las necesidades y asegurar un reparto perfecto y rápido de las mercancías. Esta oficina del comercio interior tendrá el monopolio de todos los artículos de gran consumo, sin que por ello se renuncie al concurso de las pequeñas y medianas Empresas para el suministro de otros productos. Todas las Empresas comerciales, mientras no se hallen estatizadas, estarán sometidas al control de la oficina reguladora del comercio interior, a fin de prevenir las desviaciones que puedan poner en peligro el principio inicial de la economía dirigida.

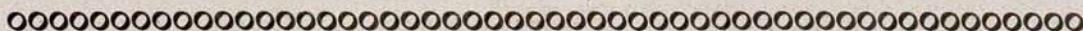
El avituallamiento de la población, si se trata de cubrir necesidades vitales, especialmente el agua, gas y electrici-

dad, debe constituir un monopolio del Estado.

En el momento presente estas Empresas se encuentran, en su mayoría, formando parte de la economía pública. La clase obrera pide la eliminación de todas las influencias capitalistas en la producción y reparto de estas riquezas. Las Empresas que se refieren al suministro de agua, gas y electricidad, así como su red de distribución, deben ser transferidas al Poder público o sometidas, cuando menos, a su control. La condición esencial para un abastecimiento perfecto del conjunto general de población, en régimen de atención de necesidades, es la posesión y explotación metódica de los medios de transporte. La clase obrera pide que el Estado posea los principales medios de transporte en común y del de la mercancía de gran consumo. Los transportes ferroviarios, la gran navegación y los transportes automóviles a gran distancia deben ser dirigidos por el Estado en beneficio de la colectividad. Igualmente debe estar sometida al control del Estado la nevegación aérea y todo lo que con ella se relacione, propugnando al propio tiempo por su internacionalización.

Esperando la implantación de una economía en que el reparto cubra las necesidades de la economía general, la clase obrera pide que la explotación de los transportes se racionalice, y que las Empresas de distribución se hallen sometidas a una oficina reguladora de la economía pública. En el período transitorio el Estado debe dedicarse a suprimir los abusos del régimen actual de reparto, creando monopolios especiales del comercio de determinadas mercancías.

(Continuará.)



El ex marqués de Villabragima ha dado una charla ante una tertulia de estómagos agradecidos, abordando temas municipalistas. El vástago de Romanones se lamentó de que "el personal absorba en el Municipio de Madrid el 50 por 100 de los ingresos municipales". ¿Qué opinarán de esta lamentación los centenares de romanonistas enchufados en la Casa de la Villa? Porque lo gracioso es que Villabragima y los de su cuerda se han distinguido como técnicos del municipalismo tan sólo en eso de colocar amigos y paniaguados. ¡Y luego se lamentan de que suban los gastos municipales! La verdad es que hay gentes que se atreven a todo...



Conocemos el escrito que ha lanzado

un determinado sujeto pretendiendo desautorizar la labor de reorganización obrera que está llevando a cabo en la provincia de Toledo el diputado a Cortes socialista y compañero nuestro Fermín Blázquez. Los trabajadores de la provincia de Toledo conocen bien a sus enemigos, y entre ellos no se encuentra el camarada Blázquez, que desde hace treinta y cinco años viene consagrando a la defensa de las ideas socialistas y de la táctica de la Unión General. Cuidese de sí mismo el desautorizador y examine si está con fuerza moral al frente de la Federación de Trabajadores de la Tierra, cuando la realidad es que los delegados al Congreso nacional de esa Federación eligieron a otros hombres, de autoridad, capacidad y responsabilidad archiprobadas.

Mataderos y Mercados

SISTEMA DE TRIBUTACIÓN AL AYUNTAMIENTO POR EL CONCEPTO DE OPERACIONES QUE REALICEN LOS COMISIONISTAS.

DADO lo complejos que a primera vista aparecen estos conceptos, he de aclarar lo siguiente:

En todo mercado de abastos al por mayor convergen elementos variados y de actuación distinta, que son: *introdutores* (cosecheros o exportadores) y *comisionistas* o *asentadores*. Los primeros, o sean los *cosecheros*, por carecer de conocimientos comerciales, por falta de tiempo y las más de las veces por no afectar a sus propios intereses, ceden su mercancía a favor de los *comisionistas*, para que éstos, especializados y aptos para proceder a su venta, realicen esta función mediante el abono de una *comisión* fijada y de conformidad entre ambos. Si fundamentalmente es evidente y cierto lo expresado, resultará que el Ayuntamiento debe percibir un derecho o arbitrio sobre la mercancía que se introduce en Madrid, y este arbitrio municipal deberá satisfacerlo el introductor cosechero, pagando la mercancía por unidad, bulto o por kilogramos, en la forma que más adelante he de exponer.

Pero al comisionista que ejerce su profesión en una dependencia municipal, cual es un mercado central de abastos, ¿le exime de abonar un canon al Ayuntamiento por este ejercicio?

Entiendo que ya que es facultad del Ayuntamiento condicionar, limitar y conceder autorizaciones para el ejercicio de los comisionistas en el mercado central, es lógico que si estos industriales se dan de alta en la contribución industrial, pero el Ayuntamiento rechaza o no concede autorización a favor de estos comisionistas, innegablemente éstos no pueden realizar sus operaciones. Por ello, y a mayor abundamiento por otras razones, cuales son las de que, dentro de ser públicos los mercados es labor de los Municipios legislar y percibir ingresos por la prestación de servicios municipales, entiendo que, independientemente de cobrar el Ayuntamiento por las frutas, hortalizas y verduras en la forma que acuerde, deberá exigir tributación municipal a los señores comisionistas.

Varias modalidades tiene a su alcance el Ayuntamiento para obtener un canon o ingreso de cada comisionista:

a) Por concesión de nave a cada comisionista (en el mercado).

b) Por licencia anual para ejercer sus operaciones (en el mercado).

c) Por un tanto por ciento sobre ventas que realice (en el mercado).

Entre estas varias proposiciones, y en la cuantía que señale el Ayuntamiento, insisto en que debe estudiarse y resolver en forma de aumentar ingresos naturales y justos.

ARBITRIOS MUNICIPALES SOBRE INTRODUCCIÓN DE FRUTAS, HORTALIZAS Y VERDURAS EN LA POBLACIÓN DE MADRID.

Frutas.

Todas las frutas, en general, deberán satisfacer impuesto municipal, con la aplicación del concepto o cuota que determine el Ayuntamiento de dos céntimos en kilogramo, a deducir tara, en las frutas en fresco, con inclusión de los plátanos, artículo que, sin saber los motivos, ni antes ni ahora ha satisfecho ninguna clase de impuesto municipal.

Las frutas secas y nueces, avellanas, castañas, etc., satisfarán el impuesto de un céntimo en kilogramo.

Como antecedente significativo, expongo que multitud de Ayuntamientos de España perciben derechos municipales por kilogramos. Entre ellos, y como importantes, están Valladolid, Vitoria, Bilbao, San Sebastián y otros muchos. Además, anticipo que en nada repercutirá al consumidor, siempre y cuando que se amplíe forma y sistema a seguir en política de abastos. Y bien microscópico resulta el impuesto antedicho, y, sin embargo, para el Ayuntamiento representa esta modalidad de impuesto un aumento de más de millón y medio de pesetas anuales sobre el actual impuesto de 0,30 y 0,25 pesetas en bulto.

Hortalizas y verduras.

Por las hortalizas y verduras en general deberá percibir el Ayuntamiento un céntimo en kilo, y sobre las patatas, y en atención a que es un producto necesario y de consumo importante, percibirá medio céntimo en kilo.

Existen, tanto en frutas como en verduras y hortalizas, variedades de verdadero capricho o lujo en las que deberían recargarse los impuestos municipales, porque, repito, son artículos de lujo o capricho.

SISTEMA DE EFECTUAR SU RECAUDACIÓN.

En las salidas de *pequeña* y *gran velocidad* de cada estación férrea de Madrid se instalarán pabellones con el personal suficiente para tal recaudación; siendo indispensable para efectuar el aforo y salida de la estación la presentación de documentos, tanto de *salida* de la Compañía consignando el peso, como de la guía de origen reseñando características del cosechero, procedencia y peso.

En las entradas a la población de Madrid, y por personal municipal, se efectuarán las mismas exigencias. En el acto del pago se extenderá un duplicado consignando conceptos y cobro, según declaración del transportista, consignatario o remitente, para que en caso de fraude o mala fe siempre exista un responsable. En estos impresos se advertirá la obligación de introducir la fruta u hortaliza aforada en el mercado de abastos, con la expresa condición de fijar la multa y responsabilidad del contraventor de esta disposición.

Dicho documento de aforo deberá acompañar a la mercancía para el visado de los funcionarios municipales del mercado de abastos, como asimismo a disposición de toda autoridad o representante municipal.

El Ayuntamiento creará una sección de motoristas para vigilar el fiel cumplimiento de estas disposiciones.

En el mercado central de abastos se comprobará la introducción de la mercancía con el documento de aforo, reseñando características interiores. En dicho edificio se instalarán dos básculas giratorias para efectuar pesadas hasta 10.000 kilogramos.

Todo funcionario municipal del mercado estará autorizado para proceder al repeso en los casos en que tenga duda o sospeche error, y si resultara diferencia en más, tendrá un *duplo de impuesto* y, por separado, abonará el derecho de repeso, de 15 pesetas.

Las cosas que hacían las hadas...



*... las cosas que se hacían solas
en los cuentos de nuestra niñez,
ahora las hace, como por manos
de hadas, LA ELECTRICIDAD*

L*E 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*

Unión Eléctrica Madrileña

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



CASA
BENITEZ

SASTRERIA y

CONFECCIONES

SECCIÓN NIÑOS
SECCIÓN MEDIDA
SECCIÓN SEÑORAS
SECCIÓN UNIFORMES
SECCIÓN CONFECCIONES

Rosalía de Castro, 42
(Antes Infantas)
Teléfono 17149
MADRID