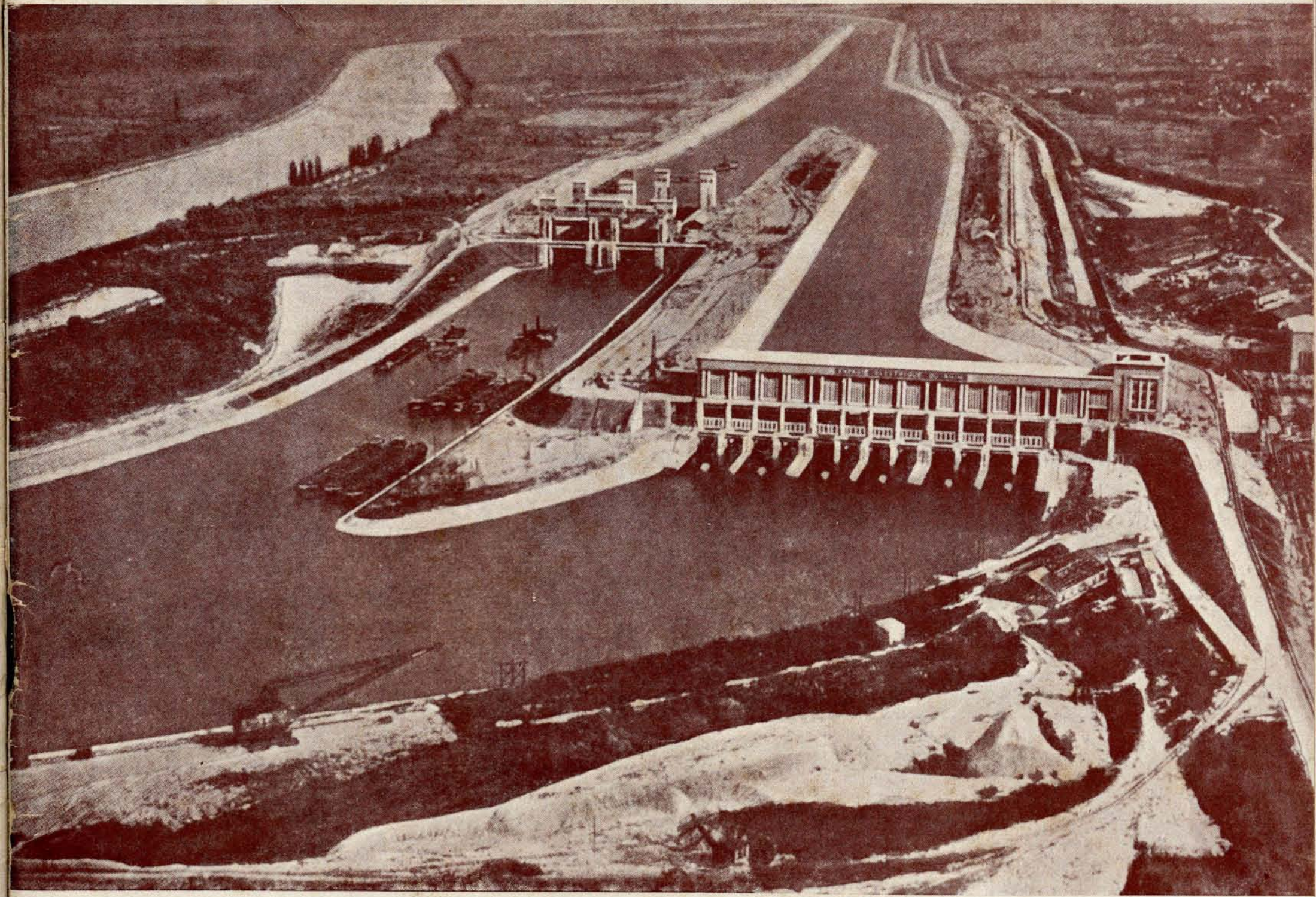


TIEMPOS NUEVOS



REVISTA QUINCE-
NAL ILUSTRADA

Número 31

TIEMPOS NUEVOS

REVISTA QUINCENAL ILUSTRADA

Director: ANDRES SABORIT
Subdirector: MANUEL MUIÑO
Administrador: MARIANO ROJO

ECONOMÍA COLECTIVA
MUNICIPIO Y PROVINCIA
LEGISLACIÓN SOCIAL
PROBLEMAS AGRARIOS
TRANSPORTES
LA ESCUELA Y EL NIÑO
ARTE Y TURISMO
SEGUROS Y COOPERACIÓN

Precios de suscripción:

Año 24 pesetas.

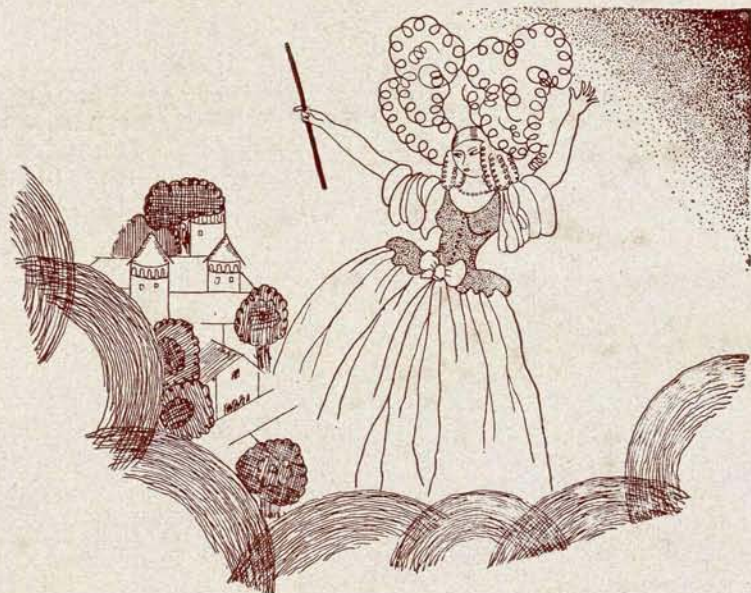
Semestre 14 —

Trimestre 7,50 —

Número suelto, 1,50 ptas.

Gonzalo de Córdoba, 14, 1.º izq. - Teléfono 46661

MADRID



Las cosas que 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

Le interesa a usted conocer todas las aplicaciones que tiene la electricidad en los menesteres del hogar y de la oficina, porque cada una de ellas representa más economía o mayor comodidad. Sin perder tiempo, puede usted conocerlas todas, tan sólo con visitar la exposición completa que tiene instalada

Unión Eléctrica Madrileña

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

LA EXPOSICION DE MUEBLES NUEVOS M. MALDONADO, CONSTRUCTOR

VARIEDAD ~

~ SOLIDEZ

Inmenso surtido en camas de hierro y bronce - Mobiliario para oficinas - Material escolar

DESPACHOS - COMEDORES - DORMITORIOS - TAPICERIA MODERNA (gran confort)

PRECIOS DE VERDADERA ECONOMIA

Talleres: CONDE-DUQUE, 48
Teléfono 42096

~ MADRID ~

Despacho: LEGANITOS, 4
Teléfono 15294

SE PUBLICA LOS DÍAS 10 Y 25 DE CADA MES

TIEMPOS

NUEVOS

Director:
ANDRÉS SABORIT COLOMER

Redacción: GONZALO DE CÓRDOBA, 14 - Teléfono 46661

La reforma interior de Madrid



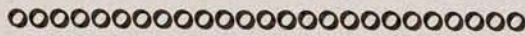
EL vocal que suscribe disiente del dictamen emitido por la Junta Consultiva al apreciar el valor de la reforma urbana proyectada por los arquitectos Sres. Sáinz de los Terreros y Díaz Tolosana, pues mientras en aquél se la declara conveniente, el informante entiende, ratificando la opinión que expuso en el expediente (folio 193), que la reforma es de muy dudosa conveniencia, y aun podría notarse de perjudicial y perturbadora para resolver el grave problema de tráfico que aflige a Madrid en su centro.

El estudio del expediente mismo acredita que hasta el presente, por lo menos, todos los informes técnicos han coincidido en no juzgar conveniente el ensanchamiento y regularización de la calle de la Concepción Jerónima, que constituye el tramo central de esta Gran Vía circular.

No hubo disparidad de pareceres, en cambio, tocante a la conveniencia de ejecutar el tercer trozo (Puerta Cerrada-Santo Domingo), que forma parte de otros estudios de vías envolventes, tales como los presentados por el arquitecto Sr. Zuazo y el esquema de reforma interior trazado por la Oficina municipal de Urbanismo.

Tampoco ha suscitado oposición técnica esencial el intento de ensanchar la calle de la Cruz, aunque existan diferencias de criterio respecto a la ampli-

tud con que debe tratarse esa mejora, a condición siempre de darle sólo el carácter de una vía de cruce central del



La reforma interior de Madrid sigue ocupando la atención de los técnicos y de aquellas personas que siguen de cerca los asuntos municipales.

La Junta Consultiva Técnica Municipal tiene sometido a su estudio desde hace tiempo este problema, y en su seno se han expuesto ideas y proyectos de alto interés con este motivo. El ingeniero director de Vías y Obras, D. José Casuso, suscribió, en unión del arquitecto también municipal don Fernando García Mercadal, un voto particular que en líneas generales aprobó, en agosto de 1934, el Ayuntamiento destituido en octubre del mismo año, publicado en TIEMPOS NUEVOS en su número 16, correspondiente al 10 de diciembre del mencionado año.

Desde aquella fecha se ha seguido debatiendo el asunto, sin tomar ninguna resolución, y ahora, al ponerse nuevamente enfrente los diferentes criterios, el señor Casuso ha presentado un nuevo voto particular, tan interesante o más que el anterior; y como se han hecho públicos otros criterios, pero no el voto particular mencionado, le publicamos en el presente número de TIEMPOS NUEVOS, ofreciendo así a nuestros lectores una información que les permitirá tener un mayor conocimiento de asunto de tanta trascendencia para Madrid, y por reflejo para otras ciudades que esperan saber las resoluciones que aquí se adopten.

tráfico en dirección norte-sur, para servir fines limitados en la transformación viaria del centro de Madrid.

En el mes de agosto último, la Junta Consultiva hubo de dictaminar acerca del problema general de la reforma interior de la capital, y el acuerdo que por unanimidad adoptó respecto a la reforma de los Sres. Terreros y Díaz Tolosana, condensado en la segunda de las conclusiones de aquel dictamen, vino también a ratificar esencialmente los pareceres reseñados.

Finalmente, la Comisión gestora municipal, a propuesta de la especial designada para el estudio de la reforma interior de Madrid, aprobó en 28 de diciembre del año último el plan general de las que sucesivamente han de acometerse en el interior de la ciudad, así como las ordenanzas de uso y volumen que habrán de regirlas.

El plan aprobado comprende once reformas viarias, clasificadas por orden de prelación. Ocupan los lugares primero y segundo las denominadas San Francisco-Puerta de Toledo y plaza de España-San Bernardo, las cuales constituirán una Gran Vía norte-sur, trazada al oeste de Madrid.

Las reformas tercera y cuarta forman la llama por la Sección de Urbanismo Vía circunferencial, que unirán las plazas de Santo Domingo-Fermín Galán-Puerta Cerrada-Progreso.- Antón Martín y de las Cortes,

Con el número octavo figura en el plan el ensanchamiento de las calles de la Cruz y Doctor Cortezo, destinadas a servir un cruce central de la circulación, como antes se ha dicho.

Y no se incluyó en él la reforma de la calle de la Concepción Jerónima, trozo integrante de la llamada Gran Vía circular que motiva este informe.

Con los antecedentes expuestos, créese dejar demostrado que la opinión sustentada en este voto particular se halla fundamentalmente de acuerdo con todos los dictámenes que hasta ahora se han emitido por los organismos técnicos municipales en relación con el estudio de la reforma interior de Madrid.

Pero precisa asimismo que en él se expongan los fundamentos en que descansa la impugnación que por su autor se hace al dictamen de la Junta, los cuales tienen tal fuerza y trabazón, por lo menos así lo piensa, que constituyen el cuerpo de doctrina que habría de inspirar la concepción de la reforma interior de nuestra ciudad.



Uno de los motivos principales que justifican el planteamiento de una reforma interior es el que se relaciona con la necesidad de corregir la congestión del tráfico en el seno de una gran población.

Que Madrid sufre en su centro una creciente y ya agobiante congestión de su tráfico urbano, es una verdad conocida por todos y que no puede ser discutida.

No es difícil tampoco señalar las causas del mal, aunque importa descubrirlas para proporcionarle con mayor acierto el remedio pertinente.

Basta echar una ojeada a los planos más antiguos que se conservan de Madrid, tales como el famoso de Teixeira de 1656 y los posteriores, para deducir claramente que la estructura vial de nuestra ciudad en la extensión que abarca su interior no ha sufrido modificación apreciable en su trazado desde el siglo XVII, es decir, en las tres últimas centurias, si se exceptúa la apertura de las avenidas del Conde de Peñalver y Pi y Margall, etc., y alguna otra ampliación de menor cuantía.

La Puerta del Sol, que pudo dar entrada al recinto madrileño del tiempo de los árabes, es hoy, como era en el siglo XVII, el punto de confluencia de unas arterias radiales y de penetración en la capital, enlazadas con el exterior por caminos o vías ordinarias que hoy cons-

tituyen algunas de las principales carreteras que atraviesan nuestro país hasta el litoral en las direcciones de todos los puntos cardinales.

De las vías que integran ese haz, unas, como las calles de Alcalá, Fuenarrabal y Hortaleza, son, en efecto, no más que travesía de carreteras principales o secundarias, como acontece con las dos primeras, que forman parte de las de Madrid a Francia, por la Junquera y por Irún.

Otras, como las calles de Preciados, Mayor y Carretas, se enlazan, si no directamente, con pequeña desviación, con las carreteras de Madrid a La Coruña, Extremadura, Toledo, Andalucía y Castellón.

Y así podría decirse con propiedad que Madrid tiene acusadas en la estructura actual de su núcleo interior las características que geográfica y políticamente corresponden a su situación central en la península y a la función rectora que le incumbe como capital de la nación.

Sabido es que en tiempo de Felipe IV, en el año 1625, se promulgó una real cédula mandando al Ayuntamiento de Madrid preceder a la construcción de unas tapias o cerramiento de la villa, y que, como consecuencia, durante dos siglos y medio o algo más la ciudad no pudo crecer en extensión, aunque se incrementase su población con la construcción total de su suelo o la elevación de alturas en las sucesivas reconstrucciones efectuadas.

Ese límite físico puesto al crecimiento de la ciudad puede decirse que se reforzó materialmente con la construcción de puertas de entrada monumentales, algunas de las cuales todavía se conservan.

La formación de nuestra ciudad explica claramente que la Puerta del Sol y sus alrededores hayan constituido durante más de tres siglos el centro vital de la población, el asiento natural de su comercio y el foco del movimiento

principal de la vida urbana en el interior.

Esta tendencia centripeta de la actividad madrileña se ha visto favorecida en los tiempos modernos al establecerse los servicios de transportes colectivos explotados por virtud de concesiones otorgadas por el Estado.

Así, la red de tranvías tiene, característicamente también, en una estructura radial, confluyendo en la Puerta del Sol muchas de las vías principales de gran recorrido, agravando la congestión del tráfico rodado, como es sabido.

Y la de ferrocarriles subterráneos que ha empezado a construirse y está desarrollándose en nuestros días, tiene en explotación o construcción varias líneas que concurren igualmente en el lugar mencionado.

Se ha trazado este breve bosquejo histórico urbano para deducir que las dificultades, y aun pudiera decirse el ahogo que el movimiento de peatones y el tráfico rodado experimentan en el interior de Madrid, son debidos a la centralización que a la vida urbana ha traído la concurrencia de vías principales en la Puerta del Sol, las que, por otra parte, apenas han recibido ampliaciones adecuadas en sus anchos durante los últimos tiempos.

Y si la congestión del tráfico tiene su explicación causal en un proceso histórico de centralización, lógicamente se desprende que los remedios del mal sólo pueden hallarse haciendo que las reformas urbanas promuevan la descentralización de las comunicaciones y de las actividades urbanas en el interior de Madrid.

Es ésta una idea que importa hacer resaltar en este informe.

El Ayuntamiento de Madrid, con fecha reciente, y a los fines de imponer restricciones en el disfrute de la vía pública, ha declarado calles congestionadas muchas de las situadas en torno de la Puerta del Sol y proximidades, y establecido la circulación de sentido único en gran número de sus calles centrales.

En el plano que se adjunta están representadas y acuareladas con tinta oscura las declaradas congestionadas.

Todas ellas vienen a estar sensiblemente encerradas dentro del perímetro con línea gruesa en el plano, y que pasa por las calles y plazas siguientes:

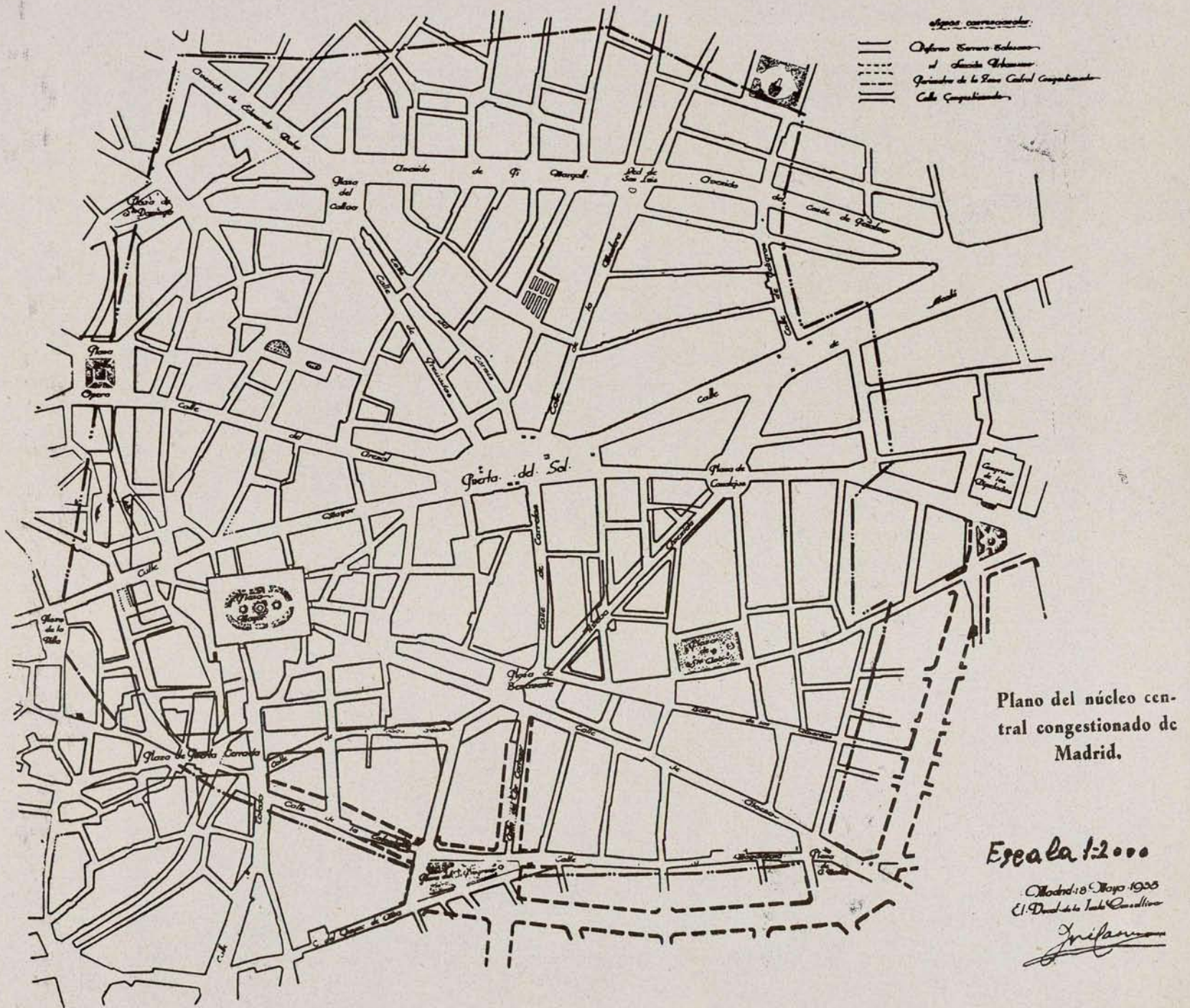
Nicolás María Rivero, Ventura de la Vega, León, Antón Martín, Magdalena, Progreso, Colegiata, Puerta Cerrada, pla-

Cuartos existentes en Madrid en los últimos 50 años — por quinquenios.





Plano del término municipal de Madrid en 1845.



Plano del núcleo central congestionado de Madrid.

Escala 1:2000

Madrid, 10 Mayo 1908
El Director de los Tránsitos

J. Infante

za de la Villa, Fermín Galán, Santo Domingo, San Bernardo, Flor Alta, San Onofre, Rosalía de Castro, plaza de Bilbao, Clavel y Peligros.

Dentro de este perímetro se hallan también la casi totalidad de las calles de circulación en sentido único.

Por tanto, el vocal informante considera la extensión encerrada por ese límite como el núcleo congestionado del interior de Madrid.

¿Cuál puede ser el tratamiento racionalmente indicado para corregir o aliviar por lo menos este mal?

Las soluciones sugeridas por los señores Zuazo, Terreros y Díaz Tolosana, y la bosquejada en su esquema por la Sección de Urbanismo, tienden esencialmente a remediarlo con la creación de una vía circular que desvíe el tráfico central.

El estudio atento de la estructura viaria de las principales ciudades europeas, en relación con la marcha de su movimiento urbano, ha conducido a sentar como doctrina de la moderna ciencia urbanística el importante principio siguiente:

La manera más eficaz de proteger el núcleo central congestionado en una gran ciudad consiste en la creación de un anillo de diámetro conveniente y compuesto de calles de amplia sección, capaz de funcionar como una vía colectora y desviadora del tráfico exterior conducido por vías de penetración bien articuladas con el anillo protector.

Estos anillos o circuitos protectores tienen por misión canalizar el tráfico exterior al través de los tramos que los forman, a fin de que el tránsito discurra tangencialmente al núcleo central, de-

jando tan sólo penetrar el que tenga ese especial destino.

¿Reúne estos caracteres la llamada Gran Vía circular de que son autores los Sres. Terreros-D'az Tolosana?

El vocal que suscribe cree firmemente que no; porque adolece de los graves defectos siguientes:

a) No ser propiamente circular, quiere decirse cerrada.

b) No constituir verdaderamente un anillo protector del núcleo congestionado, en el que penetra sin envolverlo.

c) Desarrollarse a las inmediaciones de la Puerta del Sol, de la que distará doscientos metros, según el eje de la calle de Carretas, y ciento cincuenta en el de la carrera de San Jerónimo.

d) Crear nudos densos de circulación en la plaza de Benavente y en Puerta Cerrada, en cada uno de los cuales con-

curren ocho calles de importancia diversa, entre ellas las de Atocha, Toledo y Segovia, que son penetraciones de carreteras principales que recogen gran parte del tráfico exterior y el procedente de estaciones en la zona sur de Madrid.

Estos enunciados requieren algunos comentarios aclaratorios.

La Gran Vía circular de los Sres. Terreros y Díaz Tolosana no puede cerrarse en sí misma por la insuficiente latitud de la calle de Peligros, de imposible reforma a causa de su coste.

Contando con las avenidas del Conde de Peñalver, Pi y Margall, etc., el circuito tendrá, pues, una abertura correspondiente al trozo de la calle de Alcalá comprendido entre la de Sevilla y aquella avenida.

Y si se le considera artificialmente cerrado a través de este tramo de la calle de Alcalá, entonces se transfiere a esta importante vía de penetración una circulación de tránsito que perturbará la función que específicamente y por naturaleza le corresponde como vía radial que es, y no envolvente.

Examinada en el plano, apreciará cualquiera que la reforma de los señores Terreros y Díaz Tolosana, enlazando directamente las calles de Segovia con la de Alcalá a través de las de Concepción Jerónima y Cruz ensanchadas, crearía una verdadera vía diametral en Madrid a distancia muy próxima de la Puerta del Sol.

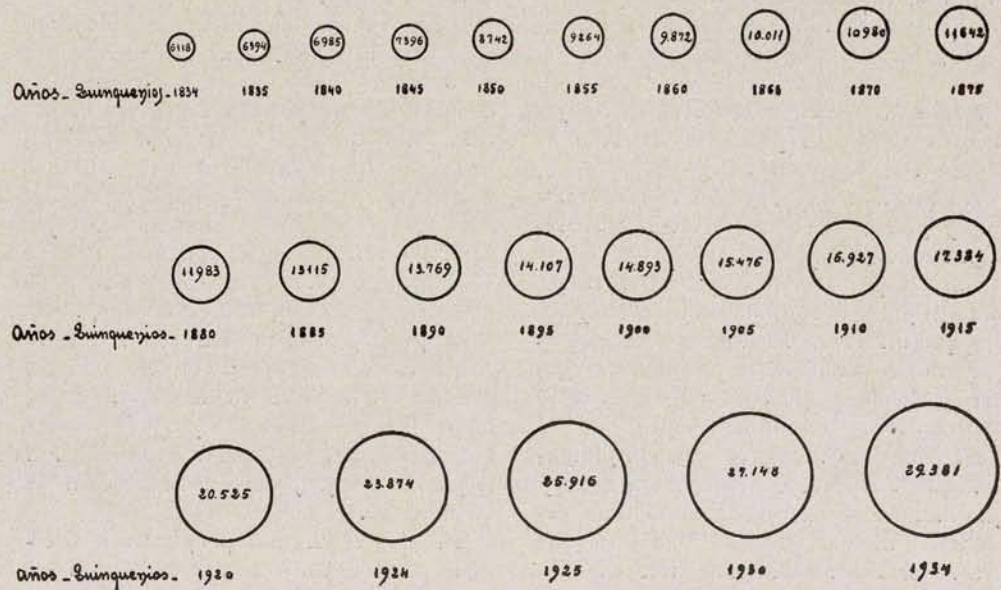
Difícil es de comprender cómo se puede aliviar la congestión del tráfico en el centro haciendo penetrar en él con vías de gran sección el tráfico periférico de la ciudad.

Por la ley del menor esfuerzo que los vehículos siguen siempre, las vías que, por tener mayor continuidad en su recorrido, más amplia sección o más atractivos naturales, ofrecen mayores facilidades o rapidez al tráfico, o son más gratas para los usuarios de vehículos de turismo o de lujo.

No es por ello difícil pronosticar que si se realiza esta reforma la calle de Sevilla y parte de la de Alcalá se verían más congestionadas que hoy lo están con el incremento del tráfico que aquella acarrearía.

Téngase en cuenta que la proyectada Gran Vía circular, con la pretensión que abrigan sus autores de levantar en la calle de la Cruz y Concepción Jerónima edificios de once plantas, sin contar con las de sótano y subsótano, va a producir una enorme concentración constructiva capaz de albergar y de atraer, por efecto de las actividades que van a crearse en la zona, una numerosa población, que complicará ya por sí sola

Cuartos destinados a industria



la congestión que trata de remediarse. Si a ello se agrega la aportación del tráfico de tránsito que debiera encontrar un camino de desviación bastante alejado de la Puerta del Sol y de sus alrededores, se comprende fácilmente a qué grado puede llegar la agravación del problema circulatorio del centro con la apertura de esta vía.

Por esta parte, la encrucijada Alcalá-Sevilla y la plaza de Canalejas, que son vértices del circuito que habría de formarse, no tienen capacidad para servir un tráfico tan intenso; siendo, además, económicamente irreformables en razón a la importancia de los edificios que las rodean.

En la plaza de Canalejas se articularían cinco ramas viales, y para regular en ella bien la circulación sería preciso establecer la circulación cíclica o giratoria, cosa materialmente imposible por la insuficiencia de sus dimensiones.

Se ha realizado un estudio a base de ordenar el tráfico en la plaza de Canalejas como se si tratase del cruce de sólo dos vías, dando alternativamente paso a los vehículos en una u otra dirección.

La principal estaría constituida por las calles de Sevilla y avenida de la Cruz; la otra dirección correspondería a la carrera de San Jerónimo, en sus dos tramos, a la que se considera agregada la calle del Príncipe.

Pues bien: aun con esta simplificación del régimen circulatorio, acontecería que los coches que de la calle de Alcalá pasasen a la de Sevilla no podrían continuar por la Carrera de San Jerónimo,

porque encontrarían su marcha obstruída por las circulaciones correspondientes al primero o al segundo tiempo de marcha.

La única solución que se ofrecería a los coches sería la de pasar de Sevilla a la nueva avenida de la Cruz, para que, dando la vuelta en esta última donde pudieran, continuaran en su turno por la propia calle de la Cruz hacia la Carrera de San Jerónimo.

Otro tanto acontecería con los coches que de la calle del Príncipe hubieran de pasar a la nueva calle de la Cruz, pues para conseguirlo habrían de continuar hasta la de Sevilla, para dar en ella la vuelta.

Calcúlese el rodeo que se obligaría a dar a esos vehículos y la perturbación que la circulación de las calles de la Cruz y Sevilla sufriría con las maniobras que aquéllos habrían de realizar para cambiar de dirección dentro de ellas.

Se ha de notar que la calle del Príncipe, dotada de importantes comercios, en la que existen los teatros de la Comedia y el Español, y que puede recoger parte del tráfico procedente de las calles de las Huertas y Atocha-San Sebastián, seguirá teniendo, como hoy, un no despreciable movimiento de vehículos, aunque sólo circulen en un sentido.

El vocal informante tiene el convencimiento de que si en la plaza de Canalejas es hoy difícil a determinadas horas la regulación del tráfico, sería punto menos que imposible si se abriese en la calle de la Cruz una calzada capaz para

seis vías, que puede originar cuatro circulaciones en dos sentidos.

Pero, al fin, se trata de una cuestión que puede discutirse hoy mismo sobre el plano, viniendo obligados los que afirman lo contrario a aportar la demostración gráfica de su aserto.

Dificultades semejantes de circulación habrían de encontrarse en la encrucijada Alcañá-Sevilla y en la de Nicolás María Rivero-Alcañá-Pelgros.

Ambas son hoy lugares congestionados y puntos de conflicto de la circulación rodada de Madrid.

Parece que sus autores se han inspirado al planear esta reforma en el ejemplo que ofrece en la ciudad de Viena la vía anular conocida con el nombre genérico de Ring, la cual fué asiento de fortificaciones demolidas.

El Ring, de Viena, es una vía poligonal que envuelve la ciudad antigua y que distará de su centro como unos seiscientos metros, siendo de advertir que dentro de ese recinto no existe en Viena un lugar tan congestionado como la Puerta del Sol en Madrid y que, además, no penetran en aquél las vías de tranvías.

En la capital vienesa el Ring tiene, en efecto, los caracteres típicos del anillo colector del tráfico exterior y protector del núcleo antiguo de la ciudad, tal como se ha definido en este escrito.

Su anchura es de cincuenta y siete metros. En sus márgenes se han construido suntuosos edificios públicos, tales como el Parlamento, la Universidad,

el Ayuntamiento, el Palacio de la Opera, museos, etc., y se han dejado espacios libres dedicados a jardines y parques, de los que el más importante es el Stadt-Parck.

Claro es que con esta grandiosidad sólo puede crearse una vía envolvente aprovechando los terrenos de una zona desmilitarizada y cedida gratuitamente a la Municipalidad o en otras condiciones económicas parecidas.

Pero el ejemplo de Viena, a juicio del informante, demuestra precisamente que la aplicación que de él pretende hacerse al crear la Gran Vía circular en nuestra ciudad es por completo equivocada.

El principio urbanista relativo a la creación de circuitos envolventes en las grandes ciudades se encuentra, sin duda, mejor interpretado en el proyecto redactado por el arquitecto Sr. Zuazo o en el esquema bosquejado por la Sección de Urbanismo.

En ellos el circuito propuesto envuelve al de la Gran Vía circular de los señores Terreros-Tolosana y desde luego al núcleo congestionado de Madrid, señaladamente el de la Sección de Urbanismo; y aunque el trazado del señor Zuazo adolece de graves inconvenientes que el informante hubo de señalar a su tiempo, es lo cierto que constituiría una solución, aunque defectuosa, preferible a la de la reforma que se está examinando.

En los informes que con carácter particular han redactado los arquitectos señores Terreros-Tolosana para ilustrar el

conocimiento de la Junta respecto a su proyecto, se sienta la afirmación de que la reforma de la calle de la Colegiata que integra el circuito de la Sección de Urbanismo es económicamente irrealizable, a causa de ocupar gran parte de una de sus líneas de fachada.

Mas esto sólo implicaría acaso un mayor coste de la mejora, seguramente nada exagerado, dada la cuantía de las cifras a que ascienden siempre las reformas interiores.

La presencia de la catedral disminuiría, desde luego, la superficie de solares valorizados por la reforma; pero, en cambio, reduce la superficie expropiable y, por tanto, el presupuesto de gastos.

Lo curioso es que la afirmación se haga por los autores de la Gran Vía circular, en cuyo proyecto el principio económico que la rige es el de cargar al Ayuntamiento los gastos de urbanización, el importe del aumento de superficie vial, valorada al precio de solar, más los honorarios del proyecto. Y como el precio del metro cuadrado de solar sólo depende del coste de las expropiaciones y demoliciones y de las superficies ocupadas por las fincas demolidas, claro es que si disminuye aquel coste y esta superficie, su relación, que es el precio de unidad del solar, se mantendrá sensiblemente constante.

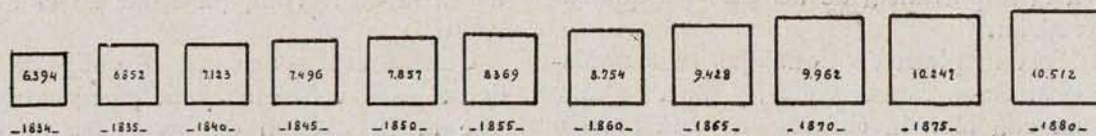
No hay razón, pues, para afirmar que el ensanchamiento de la calle de la Colegiata sea irrealizable por costoso, si los Sres. Terreros-Díaz Tolosana admiten todas las consecuencias que se derivan de la fórmula que económicamente rige su proyecto.

En los propios informes particulares facilitados por estos señores se hacen observaciones relacionadas con las dificultades que por razón del perfil longitudinal ofrecería la apertura de las vías plaza del Progreso-Antón Martín y Antón Martín-plaza de las Cortes, propuestas por la Sección de Urbanismo.

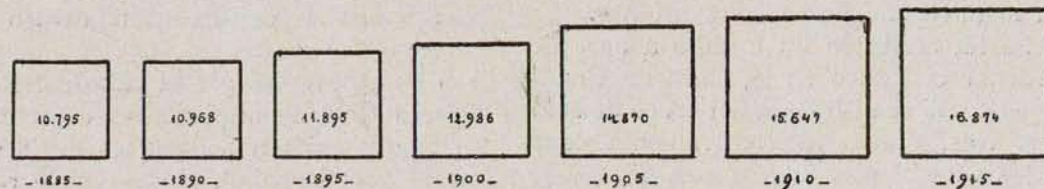
Mas ha de tenerse en cuenta que la Sección de Urbanismo no ha desarrollado los proyectos de esas reformas, de las que tan sólo ha trazado unos esquemas que dan idea de las mismas, y cabe, por tanto, que mediante estudios más completos se lleven al trazado definitivo las rectificaciones de detalle que consientan un mejor asiento de esas nuevas vías sobre las zonas que atraviesan, salvando las dificultades que presente el relieve del suelo.

Es obvio que en todo caso los inconvenientes de que pudieran adolecer las vías del esquema de la Sección de Urbanismo no acreditarían que fuera buena la reforma de los Sres. Terreros-Tolosana, sino a lo más que eran tan poco

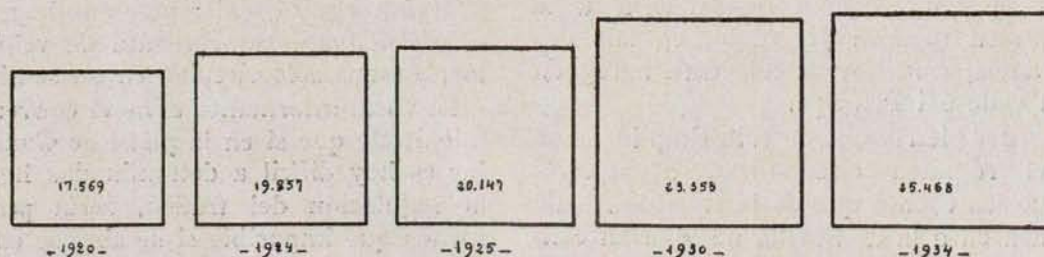
FINCAS



AÑOS - QUINQUENIOS -



AÑOS - QUINQUENIOS -



AÑOS - QUINQUENIOS -

recomendables como su Gran Vía circular, salvo que sus autores piensen que de no ser posible la realización del proyecto de la Sección de Urbanismo, solo es viable el que ellos presentan.

El autor de este voto particular expuso ante la Junta Consultiva su convicción de que el problema de crear un anillo o circuito que preserve eficazmente el núcleo central de Madrid no estaba ni mucho menos agotado en soluciones prácticas con las que hasta aquí se han ofrecido por los técnicos a la consideración de la Municipalidad o de la opinión pública.

Y en corroboración de este aserto, el informante indicó otro trazado posible para la vía anular colectora del tráfico que se describe a continuación.

En el proyecto del Sr. Zuazo la vía Santo Domingo-Fermín Galán-calle Mayor-Puerta Cerrada se prolongaba hasta la calle de Toledo, al norte del Mercado de la Cebada.

Este trazado es el más amplio de los que se han sugerido hasta ahora por los proyectistas de reformas interiores para constituir la parte oeste de la vía envolvente.

En planta y perfil puede decirse que es casi perfecto.

Los dos tramos Santo Domingo-Mayor y Mayor-Toledo tienen longitudes no muy diferentes.

El quebranto de la alineación en la calle Mayor resuelve acertadamente en el perfil longitudinal el cambio de pendiente en *lomo de asno* que se forma en la calle nombrada.

En cada uno de los dos tramos el perfil cóncavo proporcionaría excelentes perspectivas, y al prolongarse la reforma desde Puerta Cerrada a la calle de Toledo se sanearía una barriada a la que corresponde una densidad de población comprendida entre mil y dos mil habitantes por hectárea.

Pues bien: recogiendo esta idea del proyecto del Sr. Zuazo, el vocal informante indicó a la Junta Consultiva, y repite en este voto, que era dable unir las dos grandes plazas que habrían de proyectarse en la confluencia de Toledo-plaza de la Cebada-San Millán y sobre la actual de Antón Martín con una gran vía que ampliase en anchura las calles de San Millán, Duque de Alba y Magdalena, ampliando asimismo la plaza del Progreso.

Aunque no se han hecho los estudios de tanteo necesarios, se tiene por cierto que el trazado de esta Gran Vía reúne condiciones favorables, tanto en planta como en perfil.

La reforma de la calle de la Magdalena, entre las de Olivar y Atocha, sanearía, además, una barriada califica-

da como de hacinamiento de la vivienda, pues la densidad de población alcanza la cifra de dos mil habitantes por hectárea.

Desde Antón Martín podría continuarse el trazado hasta la plaza de las Cortes, como propone la Sección de Urbanismo, siendo de notar que la vía Duque de Alba-Magdalena vendría a ser no más que una rectificación de detalle en el trazado de aquélla, y el Sr. Zuazo ha propuesto para la vía trazada al sur de la plaza del Progreso.

Si estudios más detenidos demostrasen que, en efecto, ofrecía dificultades invencibles el trazado Antón Martín-plaza de las Cortes, censurados en sus escritos por los Sres. Terreros-Tolosana, aún cabe intentar otra solución para completar el circuito envolvente del núcleo central, sin penetrar en él.

Y es la que, a juicio del informante, ofrecería el trazado Antón Martín-calle de Cervantes, para desembocar en la plaza de Cánovas.

Esta desembocadura tendría las inestimables ventajas de poder distribuir en esa amplísima plaza todo el tráfico que canalizase la Gran Vía envolvente, conduciéndole hacia la zona este de Madrid a través de las calles de Felipe IV, Antonio Maura y Alcalá-Zamora, de amplitud sobrada para cumplir ese fin.

Esta vía, con una o dos alineaciones rectas, podía tener un perfil longitudinal excelente.

En la calle de Cervantes habría, naturalmente, de respetarse el Palace Ho-

tel y obtener el ensanchamiento a expensas de la otra línea de fachada.

No se desconoce que esta circunstancia y la necesidad de expropiar una finca moderna valiosa y parte de la iglesia de Jesús encarecería el coste de la reforma en su desembocadura en la plaza de Cánovas. Mas este inconveniente y el que supone la transformación de la iglesia de Jesús, reconstruida ha poco tiempo, no parece que debieran hacer desistir de la apertura de esa vía, que puede reunir otras condiciones tan notoriamente beneficiosas para completar el anillo viario central, pues es de advertir que la iglesia de Jesús, aunque muy frecuentada por los fieles madrileños, no es un monumento artístico ni histórico.

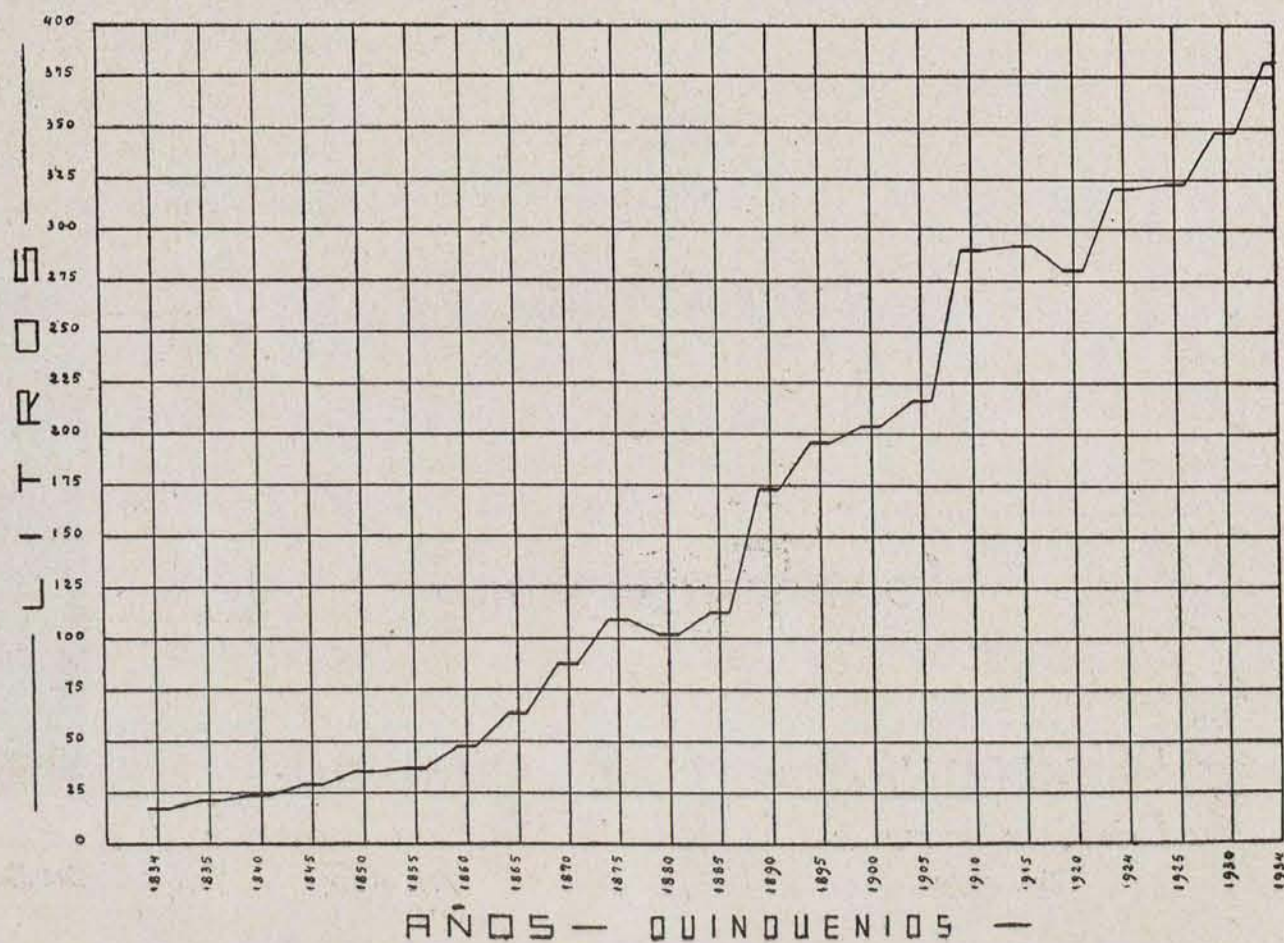
La transformación del templo, acomodándolo a la apertura de una Gran Vía, le daría, por otra parte, mayor importancia y realce.

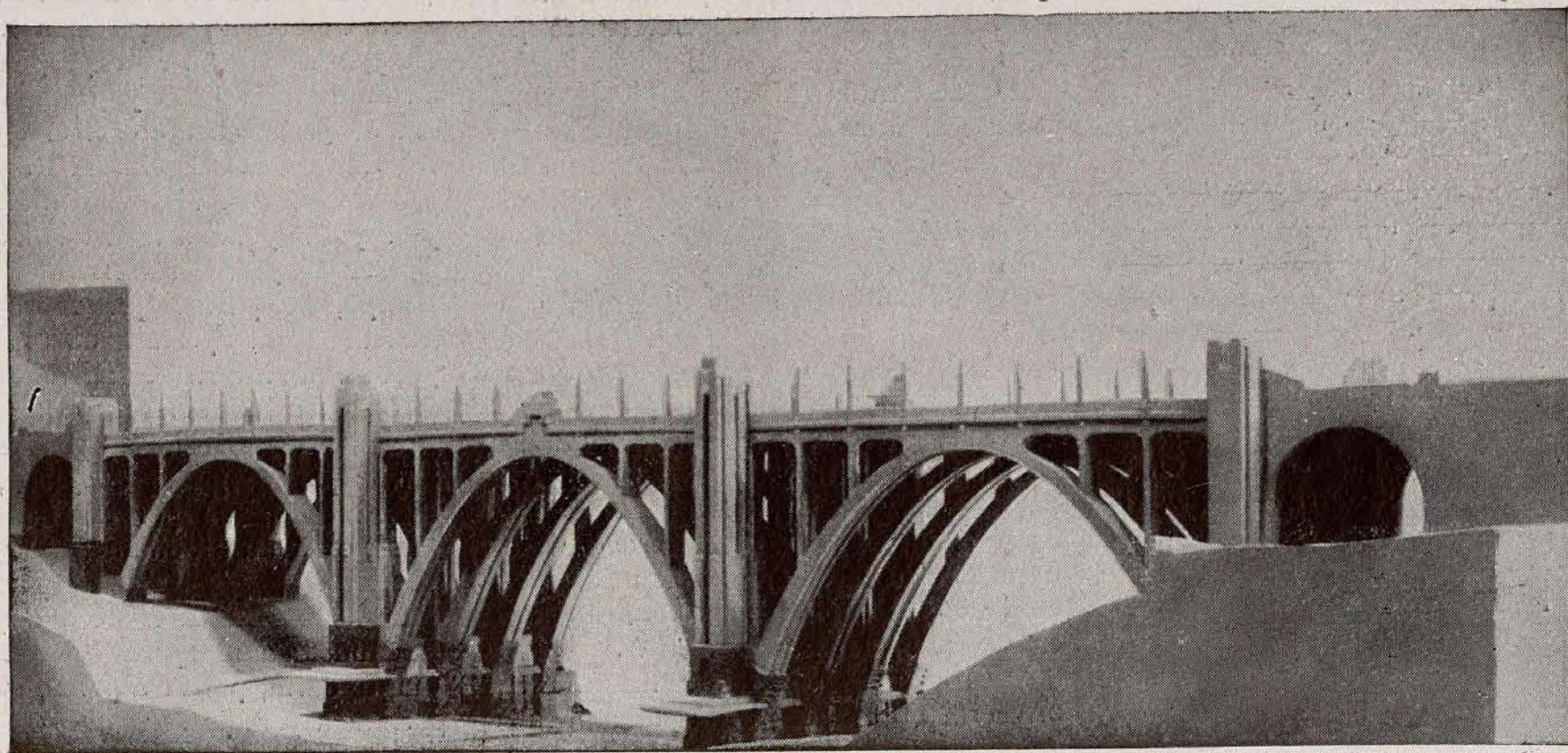
Con estas propuestas, el vocal que suscribe ha pretendido demostrar que, como dejó afirmado, no se han agotado hasta el presente las soluciones posibles para formar una Gran Vía que coopere eficazmente a la descongestión del tráfico y a la descentralización de la vida urbana.

Para ello se estima esencial, como viene manteniéndose en este informe, que ese circuito envuelva ampliamente la zona congestionada, situándolo a distancia prudencial de la Puerta del Sol.

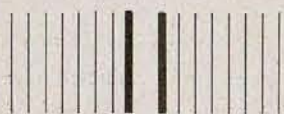
El propuesto por la Sección de Urbanismo y el que como **modificación** se

CONSUMO DIARIO DE AGUA POR HABITANTE





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



Eguinoa Hermanos

Construcciones de toda clase de obras



Especialidad

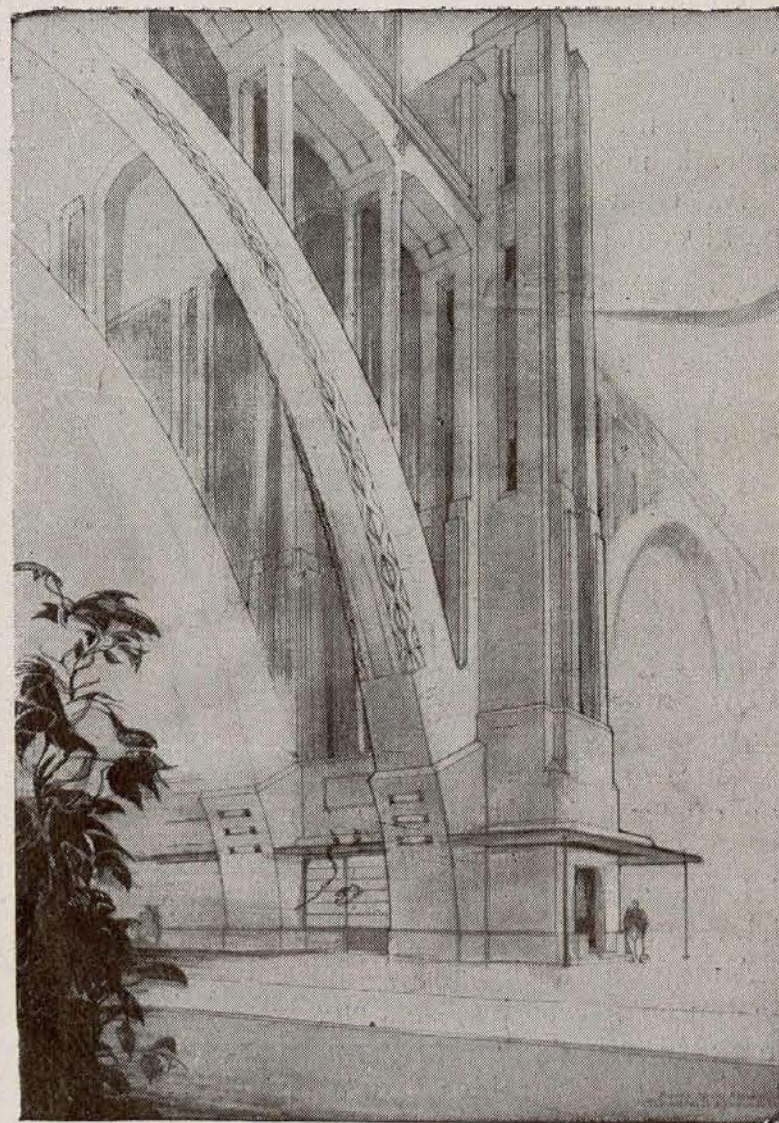
en

hormigón armado

PAMPLONA:
Leire, número 2
Tel. 2873



MADRID:
Sagasta, 1 y 3
Tel. 45107



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

describe en este escrito la rodearían a distancia como de unos quinientos metros en el trozo de la calle de la Magdalena y de unos quinientos o setecientos en los tramos de Antón Martín-plaza de las Cortes o Antón Martín-plaza de Cánovas, distancias no exageradas y más bien inferiores a las que corresponden al Ring de Viena respecto al centro de esta ciudad.

Es cierto que la actual Gran Vía se trazó a menor distancia de la Puerta del Sol y que de ello se hace argumento en el dictamen para justificar el trazado Concepción Jerónima-Cruz de la Gran Vía circular; pero ha tenerse en cuenta, de un lado, que no es preciso que el circuito tenga una perfecta simetría respecto a la Puerta del Sol, y de otro, que la avenida de Pi y Margall quizá se encuentra demasiado próxima a aquella, y que por tal causa la congestión de la plaza del Callao tiene que dejar sentir su influencia por desbordamiento del tráfico en la misma Puerta del Sol, inconveniente que ha de tratar de corregir la reforma interior.

La creación de las grandes plazas Toledo-plaza de la Cebada y la de Antón Martín ampliada consentiría la distribución del tráfico a prudente distancia de la Puerta del Sol, impidiendo que llegase a ésta o a sus alrededores el que tuviera ese particular destino.

Obsérvese cómo funcionaría la calle de Toledo, que es una de las principales arterias de penetración en Madrid.

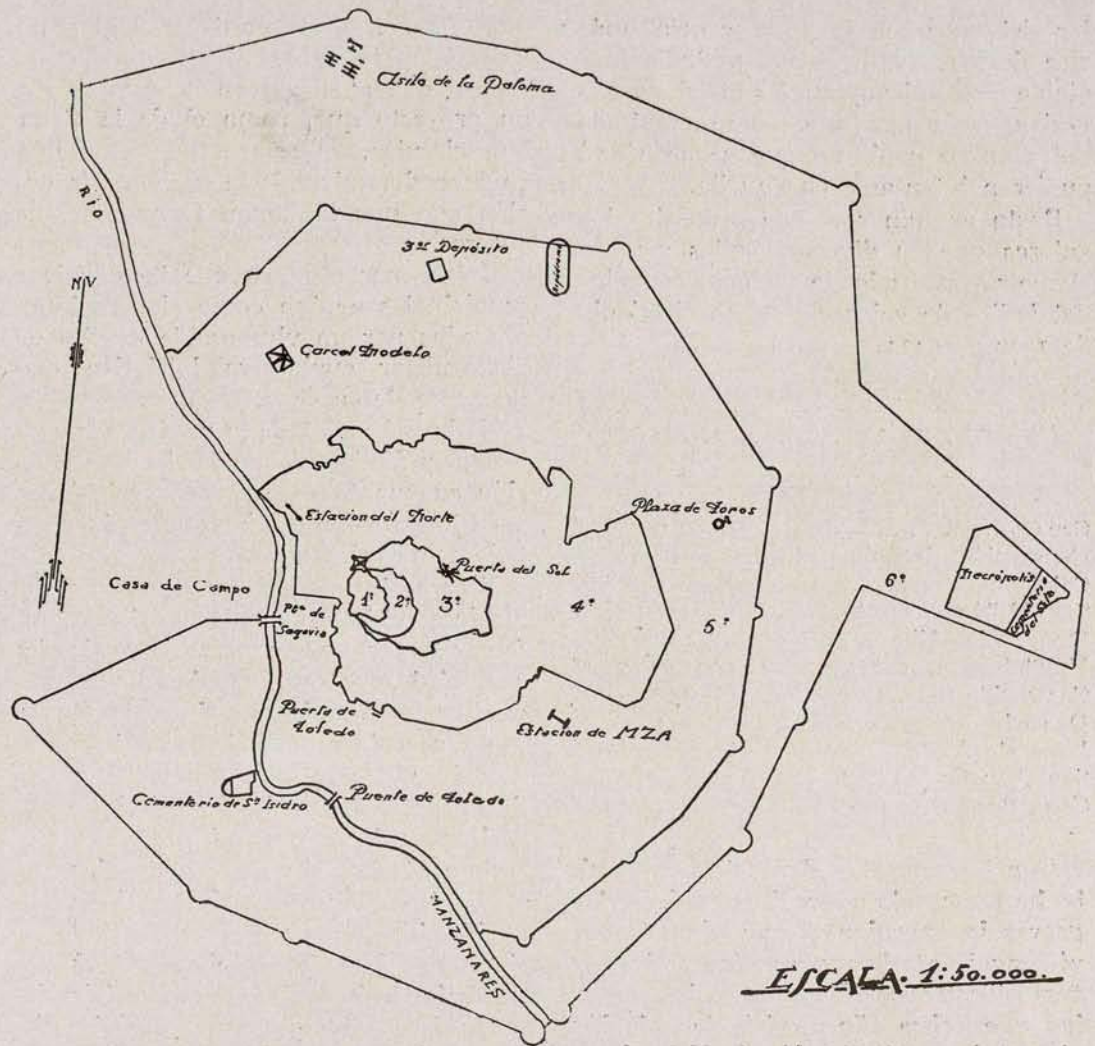
En la glorieta de las Pirámides se tiene un primer nudo circulatorio, que por la amplitud de las vías en él concurrentes repartiría el tráfico hacia el oeste, este y en dirección de la propia calle de Toledo.

Después, en la glorieta de la Puerta de Toledo, situada a unos setecientos metros de la anterior circulación, se halla igualmente una amplia plaza, donde puede distribuirse por las rondas, continuando el de penetración por la calle de Toledo.

En ésta, y a unos quinientos metros, encontraría la nueva plaza de Toledo-Cebada, y en ella articuladas las dos grandes ramas de la vía anular que se propone.

Parte del tráfico se dirigiría hacia Antón Martín o plaza de Santo Domingo, desviándose del centro.

El que prosiguiera hacia el norte, por la calle de Toledo, encontraría otro centro de distribución en la plaza de Puerta Cerrada, y a través de las calles de pequeña sección que a ella afluyen podría continuar hasta la Puerta del Sol o proximidades; pero se comprende que después de las tres derivaciones principales que sufriría en las tres



primeras plazas antedichas, sólo penetraría en el centro de Madrid el que tuviera ese destino, y para ello a través de calles estrechas de reducida capacidad circulatoria.

Es decir, que la gran arteria General Ricardos-calle de Toledo funcionaría de acuerdo con los principios establecidos en la técnica urbanista moderna más depurada.

Otro tanto ocurriría con la arteria calle del Pacífico-calle de Atocha, que cuenta también con los importantes nudos circulatorios de la glorieta de Atocha y gran glorieta de Antón Martín, antes de llegar a la plaza de Benavente, que, como la de Puerta Cerrada, sólo daría paso al tráfico que se dirigiera a la Puerta del Sol.

La amplitud de los trazados que se preconizan en este voto particular contribuiría poderosamente a descentralizar en corto plazo la vida madrileña, que es una de las finalidades esenciales que debe perseguir la reforma, como ya se ha indicado.

Lo mismo que el tráfico, las actividades ciudadanas se desvían fácilmente hacia los lugares que ofrecen comodidades y atractivos para realizar la vida en común.

Se contribuiría asimismo a dilatar la

extensión de la zona comercial, sin perturbar la ya próspera, por lo menos en relación con nuestra economía, que tiene asiento estable en el centro de Madrid.

En este orden de ideas, es de señalar también que uno de los inconvenientes que han de achacarse a la reforma Terreros-Tolosana es que atraería preferentemente las explotaciones comerciales o de placer, con perjuicio de las hoy instaladas en las calles vecinas, tales como las del Príncipe, Espoz y Mina, Victoria, Núñez de Arce, la misma carrera de San Jerónimo, etc., originando una desvalorización comercial de estas calles del interior y perturbando inmotivadamente la distribución de valores económicos en la zona.

En orden a la facilidad que los diversos trazados comparados puedan ofrecer para su realización, es de señalar la circunstancia interesante de que la descentralización de aquéllos llevaría la reforma a calles y distritos en que la construcción y el terreno alcanzan menores valores y donde, por tanto, el coste de la transformación sería más llevadero para la capacidad económica de la ciudad.

Produciríase, además, la disminución o, por lo menos, la estabilidad del va-

lor del suelo en la zona central más rica de Madrid, haciendo por ello más viable económicamente las ulteriores sucesivas reformas que, como resultado del plan de conjunto que se acordara, pudieran intentarse en aquélla.

Basta examinar a este propósito los valores que en diversas calles alcanza el metro cuadrado de terreno, tomados del índice de valoraciones en el trienio de 1930 a 1933:

CALLES	Límites del valor asignado al metro cuadrado de terreno.
Cruz	450,80 a 656,88
Concepción Jerónima.....	257,60 a 540,96
Colegiata	193,20 a 218,96
San Millán.....	154,56
Duque de Alba.....	257,60
Magdalena	244,72 a 270,48
Castrovido	128,80
Quevedo	115,92
Lope de Vega.....	167,44 a 218,96
San Agustín.....	218,90 a 322,00
Cervantes	167,44 a 206,08

Con lo expuesto, el vocal que suscribe ha procurado poner de manifiesto los graves inconvenientes que ofrece como vía envolvente la proyectada por los señores Terreros y Tolosana, y las ventajas que sobre ella tendría la solución abocetada por la Sección de Urbanismo o la nueva que se sugiere en este informe.

Se comprenderá cuán profundo y sincero es el convencimiento que abriga el informante acerca de este particular y cuán grandes son los estímulos que le impulsan a sostener tenazmente su parecer frente al dictamen acordado por la mayoría de la Junta.

A su juicio, se trata de una cuestión

vital para el porvenir de Madrid y no hallaría perdonable ni disculpable la tibieza que mostrase en la oposición a un proyecto que, como el de la Gran Vía circular, se reputa de totalmente equivocado, salvando la excelente intención con que lo hayan formulado sus autores.

Créese por algunos que los técnicos municipales actúan como si estuvieran atacados por un vituperable prurito de obstaculizar cualquiera iniciativa que no nazca de su seno.

Nada más lejos de la verdad, sin embargo, y fácil será aportar la demostración en cuanto se presenten soluciones para la reforma interior que estén acertadamente orientadas.

Y como los capitales y Empresas que puedan emplearse en ellas no tienen preferencia por una u otra determinada, con tal de que sea financieramente productiva, es notorio que si se plantea alguna ventajosa para la ciudad y prometedora de legítimos beneficios, no ha de faltar la aportación económica necesaria para llevarla a cabo.

Se contesta así a los comentarios que a los Sres. Terreros-Tolosana haya sugerido la reforma Puerta de Toledo-San Francisco, por el hecho de haber quedado desierta la subasta celebrada.

Ha de considerarse que no es lo mismo realizar una reforma generosamente concebida, con sujeción a unas ordenanzas constructivas muy rigurosas que limitan las alturas y amplían las exigencias en punto a espacios libres, elevando la proporción de éstos al 60 por 100 de la superficie, como indican los señores nombrados, que planear la suya de la calle de la Cruz, con aspiración a elevar once plantas sobre el suelo, regateando además la superficie de

patios mancomunados, que no alcanza la proporción del 25 por 100.

Elévese el tipo de subasta en la reforma San Francisco-Puerta de Toledo, o modifíquense las ordenanzas de construcción que hayan de imponerse, y se verá cómo la reforma es financieramente realizable.

Hasta aquí el estudio del proyecto de Gran Vía circular, en cuanto afecta al trazado y a la conveniencia de su realización, que son notoriamente los aspectos básicos del problema.

Con ello podría darse por terminado este largo voto particular.

Quedan, sin embargo, algunas cuestiones que importa recoger, aunque sea someramente.



Refiérese una de ellas a la amplitud con que deba tratarse la reforma de la calle de la Cruz, si en vez de ser una vía de gran tráfico sólo ha de servir, como la misma calle del Dr. Cortezo, necesidades de circulación más restringidas.

Sobre este punto la posición fundamental del ingeniero que suscribe puede enunciarse así: las calles deben tener en sus calzadas y aceras las anchuras correspondientes a la función que han de desempeñar.

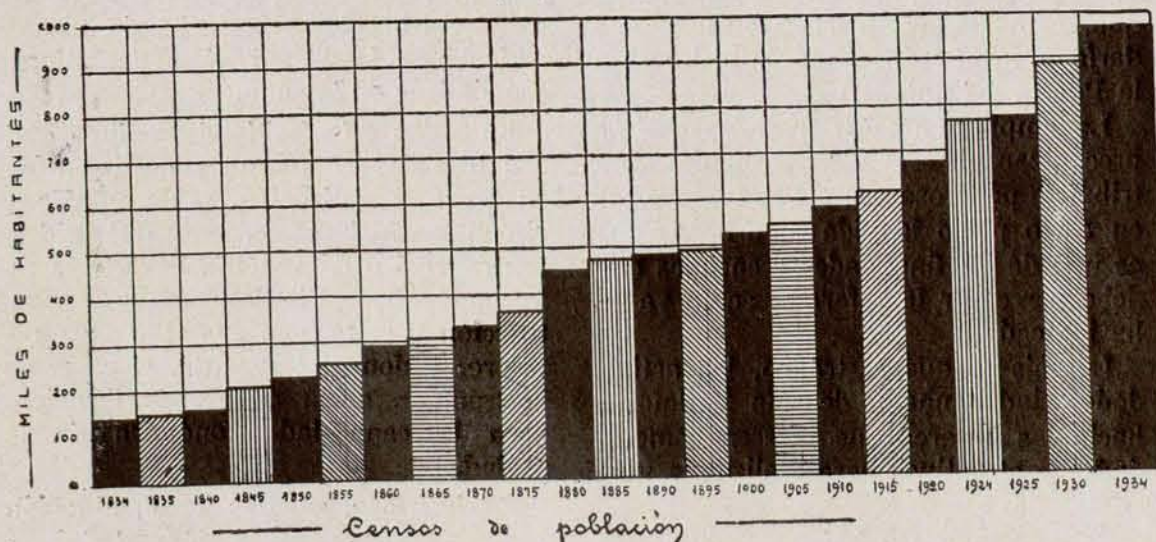
Si la calle de la Cruz ha de tener una calzada capaz para seis vías, la anchura de veinticinco metros que se le señala es pequeña y debiera elevarse a treinta o treinta y tres metros, como se acredita con el propio ejemplo de la avenida del Conde de Peñalver.

Por la misma causa es pequeña esa anchura para la Gran Vía Santo Domingo-Puerta Cerrada, cuya utilidad por nadie es discutida.

Mas si la calle de la Cruz no ha de servir más que una circulación limitada, con disponer de una calzada de cuatro vías cumpliría ampliamente su cometido, y para ello con una anchura entre fachadas de veinte metros y aun de dieciocho tendría amplitud suficiente.

De contrario, se dice que la experiencia demuestra que las calles resultan estrechas con el tiempo, inclinándose algunos por ello a proponer mayores anchos, tal como el de veinticinco al de la calle de la Cruz; pero el informante ha de hacer notar a este respecto que hay diferencia entre proyectar calles en la extensión de Madrid, donde nada se opone económicamente a dotarlas de las más prometedoras dimensiones, y planear reformas en su interior, que es como decir en el cuerpo mismo de la ciudad, donde solamente pueden llevarse a cabo en extensión limitada y a cambio de onerosísimos gastos.

CRECIMIENTO DE LA POBLACION DE MADRID



¿Cómo puede dudarse que una nueva calle de la Cruz, con veinte metros de anchura, rodeada de las calles y callejuelas que constituyen el dédalo viario de nuestra ciudad interior, sería una amplísima vía?

Se ha recordado ante la Junta a este propósito que en París la calle de Lafayette, que por los Sres. Terreros-Tolosana se cita entre las grandes reformas ejecutadas por el barón Haussmann, sólo tiene un ancho de veinte metros ochenta centímetros, con una calzada de doce metros ochenta centímetros, y tén-gase en cuenta que la calle Lafayette tiene dos mil ochocientos metros de longitud entre el bulevar Haussmann y la plaza de la Villette, y que continuada después con la avenida de Alemania y la calle de París, atraviesa el bulevar de las fortificaciones, siendo una vía de penetración en la ciudad.

Pueden citarse asimismo las calles de Rivoli, Louvre y de Cuatro de Septiembre, en París, que, respectivamente, tienen veintidós, veinte y veinte metros de latitud, con doce metros de calzada.

En definitiva, siempre parecerá ilógico dar a la calle de la Cruz, si sólo ha de ser una vía de cruce central en extensión limitada, igual anchura que a la Gran Vía Santo Domingo-Puerta Cerrada, que todos están conformes en que debe tratarse como una vía importante de tráfico.

Se dirá que los autores de la reforma han procurado escatimar el ancho de la calle, eligiendo el de veinticinco metros, que a duras penas permite establecer una calzada de seis vías; pero, en cambio, consiente disfrutar de los beneficios anejos a las grandes alturas de la construcción adyacente, achaque que suele ser común a toda reforma planeada con la esperanza del lucro que reporta, aunque sea legítimo.



No precisa recoger en este voto particular las observaciones que su autor hizo sobre otros aspectos del proyecto de la Gran Vía circular Terreros-Tolosana, relacionados con los errores padecidos al formular el proyecto, o con la base económica sobre que fundan sus cálculos, porque, aparte que de este particular se trató con amplitud en el informe aludido, el propio dictamen de la Junta Consultiva formula acertadas observaciones a este respecto, con las que en general se encuentra conforme el infrascrito.



En forma de nota al dictamen se agregan algunas consideraciones para de-

mostrar la eficacia que las obras de reforma interior pueden tener de presente o en lo por venir en el alivio de la crisis de trabajo, suponiendo que así se impugna alguna observación hecha en contrario por el informante ante la Junta.

No se expresó con claridad, sin duda, o no fueron bien interpretadas sus palabras.

Es de por sí evidente que toda obra contribuye a remediar en mayor o menor grado el paro obrero, y, por tanto, no se quiso decir que la de la Gran Vía circular no pudiera ser eficaz a tal fin en sazón oportuna, es decir, dentro de uno o dos años.

Lo que se pretendió es salir al paso de las halagadoras promesas que se hacen por los interesados a la opinión pública, como si fuera posible que las obras de construcción en la Gran Vía proyectada hubieran de comenzar dentro de pocos meses.

Acontece que en el número de *El Sol* correspondiente al 11 del mes actual, y en la sección destinada a información municipal, se da cuenta de que la Junta Consultiva aprobó el proyecto de los Sres. Sáinz de los Terreros y Tolosana, añadiéndose en el párrafo final que estos señores afirman que a últimos de julio o primeros de agosto podían empezar las obras de construcción de esta Gran Vía en la parte de la calle de la Cruz.

El texto no ha sido rectificado por sus autores, y hay que suponer por ello que interpreta fielmente lo que manifestaran.

Sin embargo, es bien sabido que no hay posibilidad alguna de que estas obras comiencen en la fecha prometida en el periódico nombrado.

En el mejor de los casos, el proyecto necesita ser reformado y rehecho.

Si en la nueva redacción se alterasen las expropiaciones, sería preciso exponerlo de nuevo al público para que los expropiados pudieran conocer las variantes.

Luego había de informarse por los organismos técnicos municipales, por las Juntas provincial y central de Sanidad y aprobarse por el Avuntamiento y por el ministerio de la Gobernación.

Conseguido todo esto, habría que sacarlo a subasta, por plazo de sesenta días.

Adjudicadas las obras, consignada la fianza, etc., han de comenzarse las expropiaciones, conseguir el desaloje de comerciantes y vecinos, demoler fincas, etc., etc.

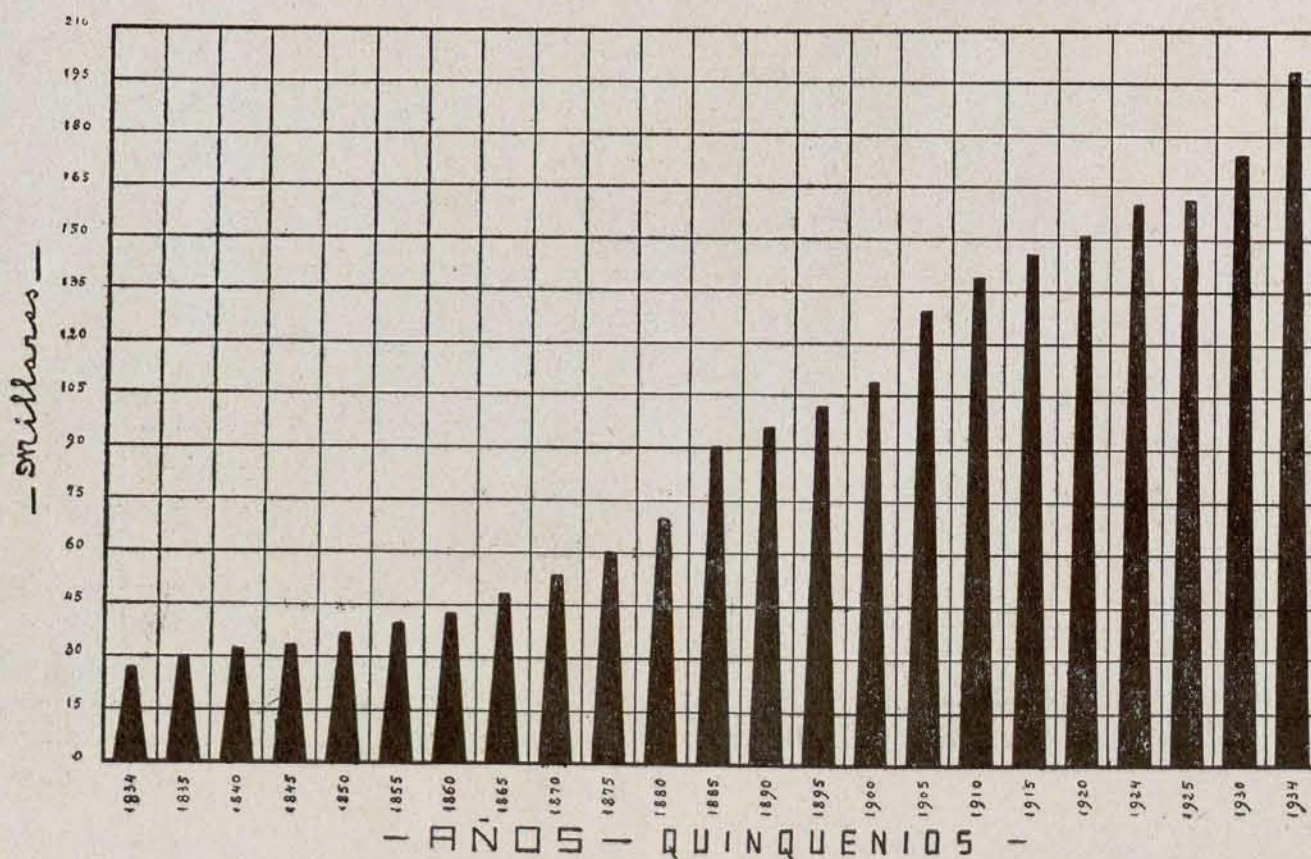
¡Dígame si en serio se puede ofrecer a la opinión el comienzo de las obras para fecha tan próxima!

Y el caso es que no es del todo inocente esa ficción, porque con ella se pone a la técnica municipal y a quienes hagan oposición al proyecto frente a la opinión pública, y quizá frente al mismo Avuntamiento, siendo por ello obligado contraponer la justa rectificación en este escrito, podría decirse que en estricto derecho de defensa.

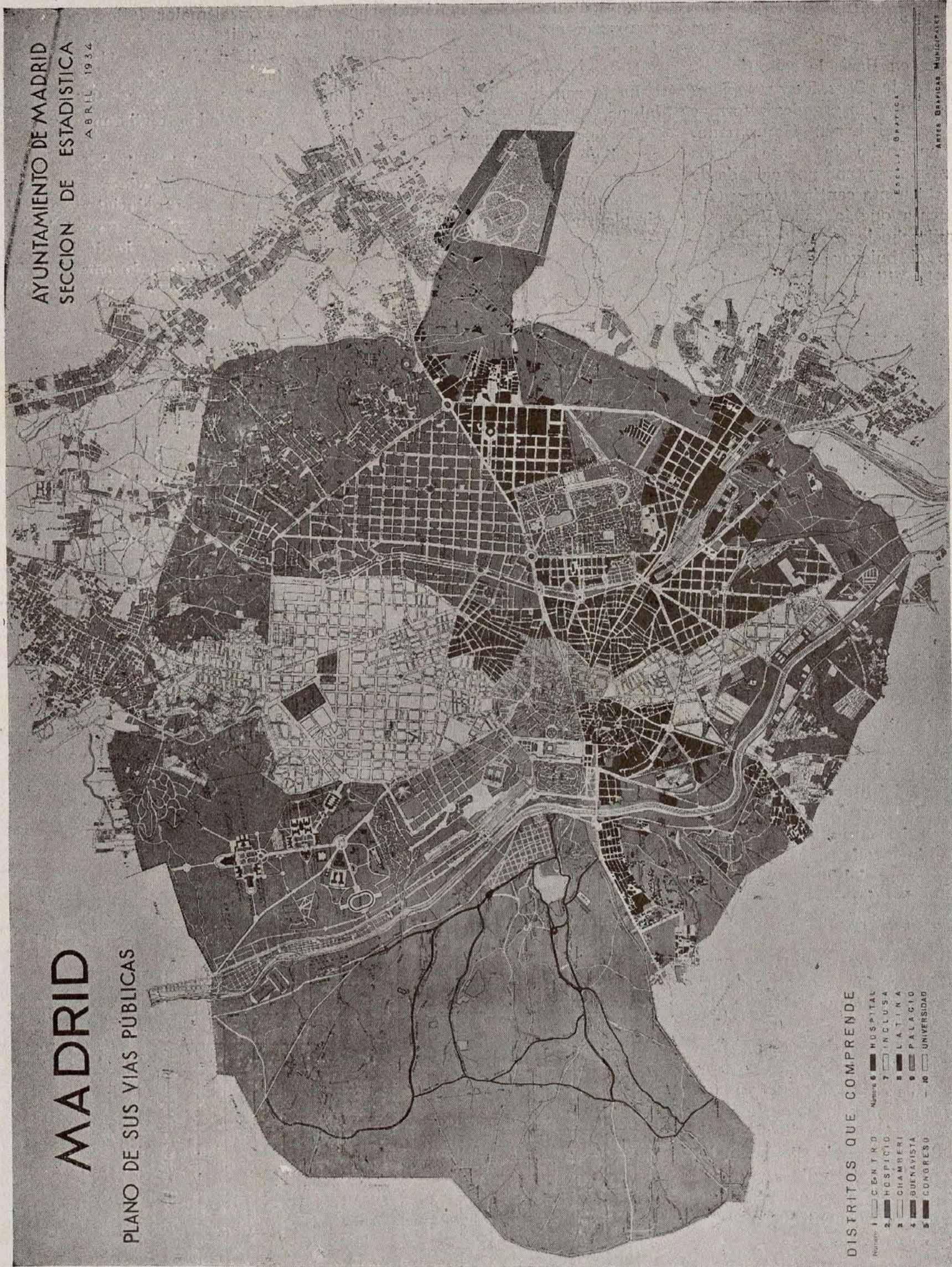


Finalmente, y en relación con el punto anterior, es de toda oportunidad traer

- CUARTOS HABITADOS -

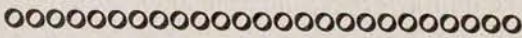


En forma de nota al dictamen se agregan algunas consideraciones para de-



Plano del término municipal de Madrid en 1934.

a este voto particular la referencia de que la Comisión gestora municipal ha aprobado en estos días una moción redactada por algunos señores gestores, que tiende precisamente a adoptar medidas en colaboración con una política general de lucha contra el paro involuntario, y en la que se propone la construcción urgente de un sistema de vías públicas. Estas han de ser las principales, aún no abiertas, del plan de ensan-



La electrificación de las líneas ferroviarias a Avila y a Segovia dió mucho que discutir en cuanto se relacionaba con la adjudicación del concurso.

Los Sres. Guerra del Rio y Cid, cuando sucesivamente ocuparon la cartera de Obras públicas, manifestaron dos criterios diametralmente opuestos en cuanto a la adjudicación del concurso.

En periódicos y revistas hemos leído fuertes diatribas en relación con la adjudicación de este concurso; pero el resultado final es que la electrificación no se lleva a la práctica, y las Compañías ferroviarias van poniendo en servicio algún que otro automotor para hacer creer al público que va a estar mejor servido con este medio de locomoción, y que vaya olvidando así todo lo relacionado con la electrificación, que es lo que desea la Empresa del Norte, pues no tiene el menor interés en que esto se haga, debido a que sería lo que impulsaría definitivamente las obras de los Enlaces Ferroviarios y las del directo Madrid-Burgos, que son las dos obras a las cuales ha declarado la guerra la mencionada Empresa.

che y los tramos primeros de las más importantes del plano ordenador de la extensión.

Este propósito de comenzar la realización del proyecto de extrarradio, en principio sancionada por virtud del acuerdo municipal referido, se halla conforme con el parecer que la técnica municipal ha expresado en diferentes ocasiones respecto a la conveniencia de acometer sin demora esas obras, anticipándolas o simultaneándolas, por lo menos, con las que se estimen precisas de la reforma interior.

Así se propuso en la conclusión novena del dictamen que la Junta Consultiva aprobó por unanimidad en la sesión celebrada el 22 de agosto de 1934, y en el que fueron ponentes el arquitecto señor Mercadal y el ingeniero que suscribe este voto particular.

Esta conclusión dijo lo que literalmente se copia y consigna como remate de este voto particular:

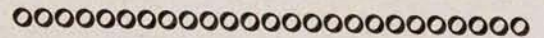
Esta propuesta de realización simultánea de reformas en el interior de Madrid y de obras de urbanización en el extrarradio define el criterio que la técnica municipal tiene en esa materia, y que puede sintetizarse diciendo que las primeras son de realización lenta, y, en general, antieconómicas; al paso que las segundas pueden desenvolverse con ma-

yores facilidades por el menor coste de las expropiaciones y los escasos perjuicios que representan para la pequeña población desalojada, sin contar su inapreciable valor como instrumento eficaz en manos de la corporación municipal para contener el encarecimiento del suelo.

Madrid, 18 de mayo de 1935.

José CASUSO

Vocal de la Junta Consultiva



Se os requiere para la defensa del Estado y para la restauración y reorganización del Estado republicano. Invitamos a la defensa de la República; no de un partido, ni de un Ministerio, sino de las instituciones del régimen; a la defensa de la política escolar de la República, a la defensa y restauración de la economía nacional, y de la política social, de la República. No nos basta decir, ni bastaría a la República, que nos oponemos a los jornales de hambre, que nos oponemos a las persecuciones de carácter económico, que queremos establecer la protección a la clase trabajadora. Todo esto está bien, pero no basta. Es necesario que la República funde una política social de renovación y de transformación. No hay más remedio, y ésta es una de las piedras fundamentales que tendrá que sentar la República restaurada.—MANUEL AZAÑA.

(Del discurso de Bilbao.)

Fomento de Obras y Construcciones

===== S. A.

Madrid - Barcelona - Zaragoza

===== Oficina en MADRID:

Plaza de las Cortes, número 9

Las corrientes del Socialismo universal

Predominan la realidad y la sensatez

UNA buena parte de la prensa radical de esta capital y del resto del país se halla empeñada en una vivísima campaña cuyo objeto es presentarme ante los trabajadores como un ambicioso vulgar que, dominado por la chifladura de ser ministro, olvida a Marx y desiste de hacer la revolución social.

Me llama mucho la atención esta clase de propaganda. ¿Cómo pueden aspirar, sinceramente, los radicales a que nosotros echemos abajo el Gobierno burgués, si ellos se disponen a ocuparlo de nuevo con la ayuda de los burgueses, de la Iglesia católica, de no pocos nacionalistas agresivos, del proteccionismo oligárquico, de grupos militares y de algunos cachafaces que no supo descalificar para siempre la revolución del 6 de septiembre?

¡Es verdaderamente extraordinario este radicalismo que aspira a que los socialistas le soplemos la dama haciendo antes que ellos la revolución social! En un diario radical de gran formato, que aparece en una importante ciudad del sur de la provincia de Buenos Aires, se me recuerda, después de haberme obsequiado con el espeluznante calificativo de «entregador del proletariado», lo siguiente: «Carlos Marx hablaba de la implantación del Socialismo después que la clase proletaria hubiera roto toda influencia burguesa por los medios violentos de la revolución.» Y comentando esta referencia a Marx, dice el articulista: «El pro-

OOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOO

Leed y propagad

“Marxismo y antimarxismo”

En el número 10.131, correspondiente al día 7 del pasado junio, ha publicado nuestro querido colega «La Vanguardia», de Buenos Aires, órgano del Partido Socialista argentino, un artículo de Nicolás Repetto titulado «Las corrientes del Socialismo universal: Predominan la realidad y la sensatez», que reproducimos en el presente número de TIEMPOS NUEVOS, por estimarlo de gran interés tanto por el contenido del artículo como por ser su autor uno de los hombres más destacados en el Socialismo argentino por su recia personalidad y por su historia dentro del Partido y en las filas del Socialismo internacional.

OOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOO

letariado no logrará su emancipación del yugo burgués por el camino del comicio, brindado por la misma burguesía que lo oprime, veja y explota bárbaramente.» Pero, entonces, ¿para qué habrán resuelto los radicales de Buenos Aires levantar la abstención a fin de volver al camino del comicio?

En el artículo que comento se habla de «remachar aún más las cadenas que oprimen al proletariado», de «la explotación del hombre por el hombre», de la «necesidad de derrumbar el actual régimen social por medio de la insurrección abierta del proletariado», y se termina dando a los trabajadores del país este consejo preciso: «Seguid la línea de la vanguardia proletaria, al fin de la cual está la tan ansiada meta socialista.»

No se sabe si en esta campaña periodística hay infiltraciones comunistas o si se trata simplemente de una postura defensiva de los radicales, que sienten temblar la tierra bajo sus pies. Tal vez se trate de una y otra cosa; pero es demasiado burda para que el socialista menos perspicaz no se percate al instante de su propósito confusionista y de su método engañoso. ¡Los radicales echando abajo a la burguesía, ellos que son una de las dos ramas — la más cle-

rical, militarista y reaccionaria — de la burguesía argentina!

Cuánta torpeza hay en todo esto. Explicarla no resulta fácil, a no ser que haya sido provocada por el desconcierto de los radicales al saber que en las próximas elecciones no nos presentaremos a los comicios con la plataforma de la revolución social. ¡Qué gran lástima para ellos!

Hago notar una coincidencia que debe llamar la atención de los socialistas: la prensa que ha atacado más rabiosamente mis declaraciones en el Congreso socialista extraordinario es la radical y la cléricofascista. Un órgano de esta última me calificó de «traidor que contiene a las masas y desaconseja la revolución social». Esto significa que los cléricofascistas desearían ver a las masas empeñadas en algún movimiento subversivo.

Pero llegan oportunamente de Europa noticias que justifican mis palabras del Congreso y me consuelan de todas esas diatribas, tan groseras como estúpidas. Y son noticias que se refieren al Socialismo francés, considerado hoy por los ortodoxos como el Socialismo que más hace honor a la sana tradición marxista, lo que le ha permitido fusionarse casi con el comunismo de dicho país.

Jamás he hablado de participación de nuestro Partido en los ministerios. No lo he hecho, no porque me enmudezca el problema, sino porque aquí no se ha presentado jamás la oportunidad de hablar de esa cuestión. De lo que yo he hablado muchas veces es de la aptitud de nuestro Partido para el Gobierno y de la necesidad de que lo hagamos gravitar sobre la marcha de los asuntos

OOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOO

Leed y propagad

“El Programa de Erfurt”

públicos en proporción a su importancia numérica, a su innegable preparación colectiva y a sus capacidades individuales.

Los socialistas franceses están dispuestos — así como ya lo han hecho los belgas — a participar en un Gobierno de colaboración con grupos burgueses, aunque de tendencia izquierdista. Y las condiciones que ponen para entrar en esa coalición están representadas por cuestiones reales, por problemas del día, todo lo cual está de acuerdo con una táctica idéntica a la que nosotros preconizamos: trabajar sin descanso y de acuerdo a nuestras líneas generales, para mejorar todos los días y en todas partes un «poquito» las condiciones de vida del pueblo.

¿Cuáles son las condiciones impuestas por la extrema izquierda francesa para participar en una conjunción ministerial de partidos progresistas? El propuesto programa de acción comprende: la defensa de las libertades públicas, la implantación de la representación proporcional, la lucha contra la especulación, la nacionalización de las industrias de la electricidad y del seguro, re-



NICOLÁS REPETTO

descuento de bonos del Tesoro por el de Francia, represión de los abusos y despilfarro del presupuesto, suspensión del pago de las amortizaciones a las obligaciones no contractuales, contribución exclusiva del Estado al seguro social, jornada de cuarenta horas, ejecución de grandes obras públicas, supresión del mercado a término de cambios, revalorización de los productos agrícolas, di-

solución de las ligas fascistas, acuerdos colectivos internacionales para el desarme, la estabilización de las divisas y la organización de los cambios. Para la aplicación de este programa piden la disolución del Parlamento y el llamamiento a nuevas elecciones sobre el sistema de la representación proporcional.

Se ve, pues, cómo la extrema izquierda parlamentaria francesa, llamada a gobernar en colaboración con los burgueses del partido radical, propone como condición un programa de acción que no implica la revolución social ni mucho menos, sino un conjunto de reformas que no es más extremo, ni más orgánico, ni más oportuno que ninguno de los varios planes de acción presentados por nosotros al Parlamento o al electorado del país.

Si se juzgan las cosas con serenidad y, sobre todo, con sinceridad, se llega a la conclusión de que el Socialismo francés, como el Socialismo belga y como el de los países restantes, es impulsado por corrientes en las que prevalecen la realidad y la sensatez.

NICOLÁS REPETTO

El hombre de negocios

necesita como instrumento de trabajo una obra que resuelva rápidamente sus dudas, que le informe de todo lo que desee saber sobre conocimientos generales de Arte, Ciencia, Industria, Comercio, Geografía, Historia, Derecho, etcétera, etc.

Una enciclopedia cualquiera no le puede satisfacer sus deseos de una manera completa. En general, los artículos son demasiado escuetos e incompletos, faltan muchos temas, y no tienen bastantes ilustraciones para hacer ver gráficamente los temas estudiados. Sólo hay una obra en el mundo que le puede satisfacer por completo.

La ENCICLOPEDIA ESPASA

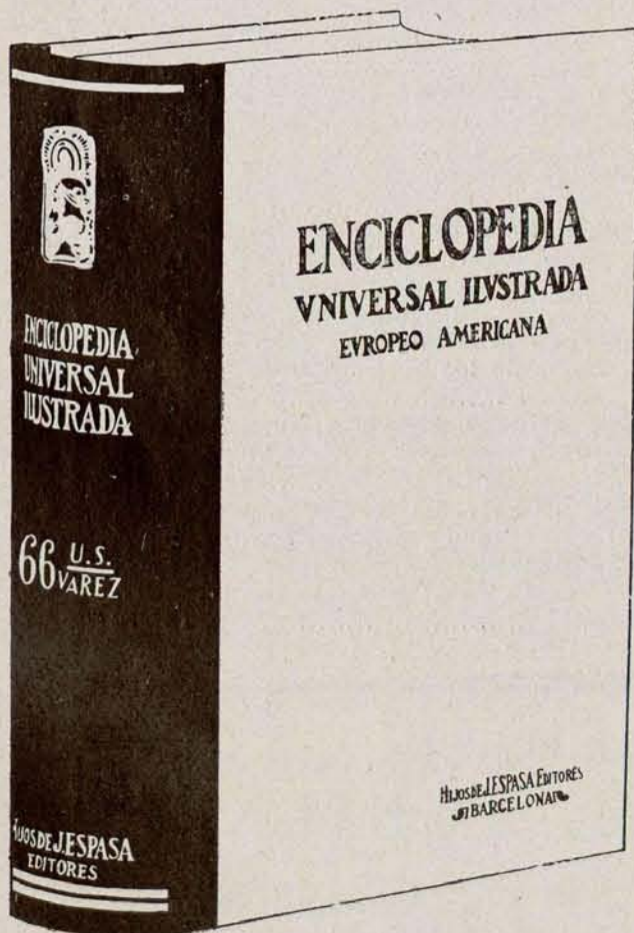
es la obra cumbre de su género

155 millones de palabras, 3 millones de voces, 150 mil ilustraciones en negro y en color. Es decir, triple que la enciclopedia similar más conocida.

Y EL ADQUIRIR LA ENCICLOPEDIA MEJOR DE NUESTRA EPOCA ESTA AL ALCANCE DE TODOS

Pida folletos ilustrados y condiciones de adquisición en su librería o en

ESPASA - CALPE, S. A.



CASA DEL LIBRO: Avenida Pi y Margall, 7

Ríos Rosas, 24. Apartado 547. MADRID

Biblioteca de Ideas y Estudios Contemporáneos

Pesetas.		Pesetas.		Pesetas.	
R. N. Coudenhove - Kalergi: Paneuropa	5	cracia y los problemas de las nuevas sociedades democráticas.....	12	del concepto médico sobre la responsabilidad de los delincuentes	5
Francis Delaisi: Las contradicciones del mundo moderno	10	— La inquietud del mundo...	5	S. Voronoff: Estudio sobre la vejez y rejuvenecimiento.	6
Hans Driesch: El hombre y el universo.....	5	Max Nordau: La esencia de la civilización.....	7	— A la conquista de la vida.	5
— El acto moral.....	5	Romain Rolland: Vida de Ramakrishna	5	— El sexo en la civilización. Edición dirigida por V. F. Calverton y S. Schmalhausen, con una introducción por Havelock Ellis..	15
Georges Gurvitch: Las tendencias actuales de la filosofía alemana.....	7	— Vida de Vivekananda.....	5	Dr. Carrasco Cadenas: El problema de las vitaminas en la alimentación doméstica	2,50
Alvaro Fernández Suárez: El futuro del mundo occidental	5	— El evangelio universal.....	5	PEDAGOGIA, PSICO-TECNIA	
Guglielmo Ferrero: Entre el pasado y el porvenir.....	6	W. C. Dampier-Dampier-Wetham: Historia de la Ciencia	12	Thomas Alexander y Beryl Parker: La nueva educación en la República alemana	10
— Las mujeres de los Césares	3,50	Abel Rey: El eterno retorno y la filosofía de la física.	6	César Camargo y Marin: El psicoanálisis en la doctrina y en la práctica judicial	12
— La unidad política del mundo	3	— La filosofía moderna.....	6	E. Claparède: Cómo diagnosticar las aptitudes de los escolares	6
— El fin de las aventuras....	6	A. A. Vasseur: La leyenda evangélica	6	Marcelino Domingo: La escuela en la República.....	7
Ghandi: La joven India.....	5	Dr. Cabanés: Los grandes neurópatas	5	S. Fridman: Los problemas de la pedagogía marxista.	5
Dean Inge: La ética cristiana y los problemas modernos	7	I. V. Stalin: Plan para 1934.	5	Alexandre Gali: La medida objetiva del trabajo escolar	6
Dr. Gustave Le Bon: El desequilibrio del mundo.....	5	BIOLOGIA Y SEXOLOGIA		Dr. A. González: Nacimiento y evolución de la inteligencia	5
— La vida de las verdades...	5	E. Bleuler: El pensamiento disciplinado en la Medicina	6	Dr. J. Goyanes: Del sentimiento cómico en la vida y en el arte.....	6
— Psicología de los tiempos nuevos	5	Ramón y Cajal: La mujer (tela)	5	Rodolfo Llopis: La revolución en la escuela.....	5
— Los fenómenos físicos y sociales	5	Dr. Cabanés: Los grandes neurópatas	5	Ing. César Madariaga: La reeducación profesional.....	15
— Ayer y mañana.....	5	Dr. A. Delmás: La personalidad humana. — Su análisis	6	— La formación profesional de los trabajadores.....	20
— Estudio de las civilizaciones y de las razas.....	6	Dr. Maurice de Fleury: La angustia humana.....	5	Gervasio Manrique: La selección de los niños bien dotados	5
— Incertidumbres de nuestros días	5	H. Heiman: La vida sexual de la juventud contemporánea	5	José Peinado Altable y Juan Jaén Sánchez: Psicología pedagógica	4
— La evolución actual del mundo	5	Dr. A. Hesnard: Psicología homosexual	5	Jean Perret: La orientación profesional	6
— Bases científicas para una filosofía de la Historia.....	6	Dr. P. Janet: La medicina psicológica	5	A. Pinkevich: La nueva educación en la Rusia soviética	10
Gina Lombroso: La tragedia del progreso.....	7	Dr. H. Jaworski: Para rejuvenecer	5		
H. de Man: Más allá del marxismo	8	Lazurski: Clasificación de las individualidades	10		
— El placer de trabajar.....	8	Ben B. Lindsey: La rebelión de la moderna juventud..	6		
— Socialismo constructivo...	5	— Matrimonio de compañía.	10		
— La idea socialista.....	7	— La vida peligrosa.....	10		
Henri Massis: La defensa de Occidente	5	Dr. Georges Lakhowski: El secreto de la vida.....	6		
M. Muret: El ocaso de las naciones blancas.....	6	S. Metalnikow: La inmortalidad y el rejuvenecimiento en la biología moderna...	6		
Francisco Nitti: La democracia (dos tomos):		A. W. Nemilow: La tragedia biológica de la mujer.....	5		
Tomo I. La formación de las democracias modernas y las formas de reacción antidemocráticas	12	Dr. Henry Verger: Evolución			
Tomo II. La antidemo-					

TODAS ESTAS OBRAS PUEDEN ADQUIRIRSE A PLAZOS

De venta en librerías y en casa del editor, M. AGUILAR

Marqués de Urquijo, 43

MADRID

Apartado 8011