





**La higiene y la economía  
de la ciudad hacen  
imprescindibles las reformas**

*El Sol*, 13 de marzo de 1932

*Manuel Príncipe*

---

**P**ara la minoría socialista del Ayuntamiento es motivo de viva satisfacción ver que la moción de nuestro compañero Saborit, presentada el 5 de agosto, para que se estudiase la reforma del sector de la plaza de San Francisco el Grande a Puerta de Toledo, haya servido de base a un estudio urbanístico tan acertado por varios aspectos como el hecho público en esta tribuna de *El Sol*. La importancia de nuestra propuesta era evidente, y su trascendencia grandísima, pues resulta que la citada reforma no es de las espectaculares, no es de las que se presentan al gran público para tener un éxito inmediato, y sí de las que pueden mejorar notablemente las condiciones generales y de tráfico de la ciudad. Comprendiéndolo así, nuestra minoría ha actuado tan activamente en la preparación de trabajos encaminados a este fin, proponiendo se tomasen determinados acuerdos para que la citada reforma no tropezase con insuperables dificultades, y por ello está justificado que en 6 de octubre último propusiésemos, sobre los cuarteles de San Francisco y del Rosario, la cesión de los mismos, y así hacer posible el concurso y la realización del proyecto y propuesta del nuevo viaducto sobre la calle de Segovia, que ha de sustituir al que amenaza con irse abajo, al actual, que, aunque no estuviera ruinoso, habría que tirarlo, porque es inadecuado e insuficiente para el servicio que hoy tiene que prestar.

Nuestra política, por tanto, ha resultado precursora de estos proyectos, y no puede ser nuestra conducta más que de franca ayuda, de entusiasta colaboración; eso sí, poniendo por delante el interés del pueblo de Madrid, el genuinamente municipal, y, naturalmente, dentro de este interés, los de nuestras ideas. No seremos una dificultad para estudiar los problemas que un vasto plan de reformas nos plantea en estos momentos en el municipio.

### **Saneamiento. Higiene pública**

La higiene pública en Madrid requiere un derribo enorme de la propiedad, que no cumple su finalidad social, que no cumple con elementales principios de higiene, que no cumple con las ordenanzas y que está fuera de los preceptos que señala cualquier ley de Sanidad o cualquier ley de Urbanización. No hay forma de ir a su desaparición como no sea a través de estas reformas, que, como consecuencia, traen incrementos de valores en las zonas afectadas por las mismas. Pero se tendrá que dar cuenta la propiedad que se halle en estas condiciones, produciendo, por otro lado, cargas a la Beneficencia Pública, que ha pasado a la historia el concepto tradicional de su valor, que está en franca

depreciación y que, como a todo en la vida, le ha llegado su turno y le toca muy de cerca su fin. Se habrán acabado además las inteligencias y los movimientos para obstaculizar la acción progresiva, de los afectados, que tendrá nuestra ayuda para buscar el remedio a las dificultades que se les origine a los vecinos, y ya se impondrán condiciones para que no estén expuestos a ninguna clase de atropellos. Conforme con el arquitecto Sr. Zuazo cuando claramente dice que hay que terminar para lo futuro con el equivocado concepto de la propiedad inmueble, a la que hay que considerar más por la eficacia social que ella significa que por sus rentas. Este saneamiento de los barrios y mejoramiento de viviendas ha de ser para que no se repitan los casos lamentables de la Gran Vía, que solo afectó la reforma a su parte externa, y hoy sufrimos las consecuencias con las calles estrechas, inservibles y las viviendas insalubres, lindando con las fincas más caras de Madrid, y se transforman también esos barrios populares, como Cuatro Caminos y otros, que podrían ser, por su situación, unos barrios sanos y alegres, no siéndolo hoy por la forma en que se han edificado.

### **La conveniencia es muy importante en el aspecto social**

En el aspecto puramente social, nos interesa hacer presente que es primordial el ir a la ejecución de un plan de esta naturaleza; pero se debe meditar cómo se llega a su realización y cómo se ponen los jalones, para que estas reformas no se planeen como se hizo con la citada Gran Vía, en donde el acierto de la idea no acompañó al de la ejecución, porque se tuvieron excesivamente en cuenta los resultados económicos y las consecuencias para la concesión de las obras de reforma, que luego resultaron de una lentitud desesperante, y que han producido serios perjuicios al comercio, a la industria y a todo el pueblo madrileño.

Se tiene el medio de llevar a la realidad estos proyectos de evolucionar en la disposición de las viviendas en los espacios abiertos, y hay que suponer que los adelantos, los avances y progresos en las viviendas sean puestos en la ciudad nuestra al día, como se hace en otras no menos necesitadas que Madrid, y de mejorar de condiciones urbanas. No podemos olvidar, lo que tenemos fe en nuestros ideales, que es en la vivienda donde más fácil se hace la socialización, y procuraremos, impulsando estas ideas, convertir en posibles estos proyectos y ensayar, si no en todo, en parte, la obra admirable del Ayuntamiento socialista de Viena, ejemplo para nosotros que nos ha de servir de guía y que hemos de procurar traducir castizamente en la capital de la República, ya

que esperamos vencer los prejuicios que sin fundamento se han creado alrededor de este problema.

### **El abastecimiento de la ciudad por medio de estas reformas**

Así como hoy nos absorbe en nuestra actuación los deseos de ver con maestros y escuelas a todos los niños de Madrid, apartados de la calle, de sus peligros, de su ambiente y de la mala educación, no tardará en que sea la finalidad de nuestras activas campañas la transformación del abastecimiento. Será momento oportunísimo cuando se concrete la ejecución de estas obras, pues entonces, por medio del tráfico ordenado con un sistema de red viaria moderna, se podrá hacer un plan de conjunto. Ver qué edificios son inservibles e ir al derribo de los mismos, pues resulta por esta causa carísimo el abasto, el trasiego y el asentamiento, dando lugar a la plaga de intermediarios que encarecen tanto la alimentación en Madrid. Los nuevos procedimientos de tráfico y las relaciones con las líneas de tranvías abaratarán el mismo.

### **El ferrocarril de cintura**

No quiero dejar de mencionar el interés que tiene la minoría socialista municipal porque se lleve a efecto la construcción del ferrocarril de cintura. Conozco todos los proyectos presentados, pero me abstengo de opinar sobre cada uno de ellos, porque pertenezco a una Ponencia que ha nombrado la Comisión de Fomento para estudiar el problema y emitir dictamen; pero lo que sí puedo decir sin faltar a la lealtad debida a mis compañeros de Ponencia es que yo conocía los proyectos desde que se iniciaron, pues por ser entonces secretario de la Federación Local de Obreros de la Edificación, me interesé por ellos, y luego he seguido todo cuanto alrededor del ferrocarril de cintura se ha dicho, y por tanto, puedo afirmar que ese ferrocarril tendrá un alto interés nacional, pues además de ser el que sirviera de paso para el enlace las líneas principales de España, serviría para que Madrid tuviese los apartaderos que hoy no tiene y pudiera hacer una completa política municipal de abastos y transportes.

Además, el ferrocarril de cintura sería una obra en la que encontrarían trabajo, primero, muchos trabajadores que hoy no lo tienen, y después, porque hallarían ocupación estable en los almacenes, talleres, etc., que se crearían, multitud de personas.

## **La técnica municipal ante estos problemas**

El planteamiento del vasto plan de Zuazo es una garantía para todos, porque tiene una larga gestión en un trabajo que lleva en sí la madurez necesaria y en las orientaciones que desde tiempo la técnica municipal dio a estos problemas. El alcalde, en sus declaraciones, muy acertadamente recuerda que la Junta Consultiva, formada por técnicos ilustres, presentaba en 1904 un plan amplísimo de reformas —muchas más que las que Zuazo propone, y quizá en esto se halle uno de sus aciertos—, de las cuales se ha servido para depurarlas, y, sobre todo, para relacionarlas con los planes de extensión de la urbe. En los días que corremos ya estamos orientados, y no ofreciendo las dudas que en 1904 se podían presentar. Por tanto, en estos proyectos se ve que hay una evidente aportación de trabajo municipal, y si la técnica municipal no acudió directamente a resolver este problema en su total complejidad, tiene su explicación, atraída como lo está por los proyectos urgentes planteados en los presupuestos extraordinarios y por las atenciones de la labor diaria de expedientes de organización, de estadísticas y de asuntos en marcha.

No puede pedírseles milagros a quienes tienen sobre sí carga tan pesada, y es de felicitarse que, quien esto proyecta, sea persona técnica que nos ofrece a políticos y a técnicos las máximas garantías. Por ello convendría que, siguiéndose en el estudio más definitivo, tomase el Ayuntamiento algún acuerdo que hiciese que no se perdiese el tiempo —siempre será más del debido para salir del presentado estado de crisis—, yendo a la formación de los trabajos que han de ser fundamento de los acuerdos permanentes para dar principio a las obras. Todos hemos de contribuir a ellos, hombres de la política, técnicos y administrativos que gobiernan la ciudad, y no hemos de poner dificultades para que Zuazo sea quien realice los estudios definitivos, de sus ideas y plan, siempre, claro es, con el público control del Ayuntamiento de Madrid, cuyos concejales serán en todo momento los fiscales severos de la obra.

## **La crisis de la edificación y el paro obrero**

No hay más solución permanente de trabajo que la que traería el derribo periódico de casas y la edificación continuada sobre las obras de reformas.

La piqueta de derribista llevaría detrás las herramientas todas que manejan nuestros compañeros de los diferentes oficios de la edificación, que no pueden más tiempo ver

con tranquilidad el estado de paro, que aumenta de día en día, para seguir con la incertidumbre del porvenir. Un plan como el propuesto es un seguro mientras dure, para que tengan labor en los quince o veinte años, y serviría para que avanzásemos socialmente todo lo que tan justamente nos corresponde, y recuperaremos el tiempo que se nos ha hecho perder por quienes no tuvieron la visión de las necesidades de Madrid.

No se puede pensar que las arcas municipales carguen, como hoy lo hacen, como lo hemos obligado a hacer conscientemente, con las obras extraordinarias, que pesan con exceso sobre la hacienda municipal. El capital que acudía a la industria de la edificación hay que hacer que vuelva a ella, si bien en forma distinta que hasta ahora, y para ello debe diferenciarse la propiedad que se va a levantar nuevamente, si trae progreso, si lleva en sí aires y sol, higiene y confort, de la que no hace más que causar daño, enfermedades y tristezas. La nueva propiedad se descargará de gravámenes onerosos, poniéndola inicialmente en ventajosas condiciones, como lo hace la ley que ha de aplicarse para las reformas interiores.

De la oportunidad no hay nada que hablar. De temer será que no se retarde con exceso la puesta en marcha de los primeros derribos.

### **Las consecuencias para la ciudad en los aspectos económicos**

Yo veo claramente que son favorables. No tengo más que recordar los barrios viejos que existían antes, por donde va hoy la Gran Vía. Es evidente que la incrementación de valores de la propiedad nos trae a las arcas municipales, trascurridos los años de excepción de impuestos, cantidades fuertes por las exacciones municipales. Solamente por esto, visto solo la trascendencia económica, sería motivo de ir a la transformación de determinados barrios; pero, con ser importantes estas consecuencias, lo es mucho más las que se derivan para el municipio del ordenamiento de la función del tráfico, que cada día va costando mucho más al Ayuntamiento y al vecindario, y no se puede pensar en buenas soluciones —ni cómodas ni baratas—, líneas de transporte urbano, sin estas reformas.

### **El interés público por encima de todo interés**

Nosotros, en nuestra actuación en la dirección de los destinos de Madrid, lo impondremos. No son aún los momentos de decidirnos por los medios de poner en marcha la

transformación de la capital —a la que queremos, además por la fuerza que en ella existe, que nuestras organizaciones obreras contribuyan poderosamente—; pero cuando lleguen, estaremos dispuestos, como ya lo hemos probado, a tener un concepto moderno de la responsabilidad de nuestros actos y a demostrar, como siempre, por encima de todas las conveniencias personales y de todos otros, los intereses de la ciudad, defendiendo su presente y preparando su futuro.

Debe recogerse la moción de Saborit, darle la amplitud que se deba, de acuerdo con esos planes, y que acudan a hacerla suya todos cuantos comprendan los momentos que atravesamos y las conveniencias de Madrid.