



# La Ciudad Lineal



Revista de higiene, agricultura, ingeniería y urbanización.

AÑO X

Redacción y Administración: Lagasca, 6, primero.

NÚM. 259.

Madrid (Chamartín) 30 de Enero de 1906.

## Sumario.

**M. Molano:** Culto al árbol.—**L. Fatás y Montes:** La aglomeración de las grandes ciudades.—**Marcelo Sanz:** Sports nacionales.—**A. M.:** 9.<sup>a</sup> Fiesta del Arbol en la Ciudad Lineal.—**M. Campos:** Disemia y belleza.—**Bibliografía:** Dr. M. Casañet: Cartilla antialcohólica.—**Por las revistas:** El agua y la fiebre.—Equivocaciones humanas.—El pirogranito.—**La Farándula.**—**Urbanización:** Nuestras noticias.—Imprenta.—Compañía del Ferrocarril de la Moncloa al Pacífico.—Anuncios.

## CULTO AL ÁRBOL

El árbol y las Escuelas. — El «Touring-Club». Manual del árbol.

Cuando hablamos de culto al árbol, claro está que no nos referimos á España, aunque escribimos para España. Entre nosotros, donde no sabemos si por salvajismo é incultura ó por atavismo de nuestros antecesores «los hijos del desierto» tanto gustan las llanuras peladas, no hubiera nunca aparecido, sino como simplemente ridícula, la idea que acaba de ser vertida por el *Touring-Club*, de Francia.

En tanto nosotros despoblamos salvajemente nuestros montes; en tanto los árboles de nuestros paseos se secan y los de nuestros campos se talan, en otras partes se miran con un respeto justo. ¿El árbol, en suma, no es un sér viviente, aunque su vida sea muy otra que la nuestra? ¿No nos ofrece en él la Naturaleza una de sus obras más bellas y más útiles? Siendo así, nosotros «hombres», ¿por qué no hemos de coadyuvar á la obra de la Naturaleza? La tierra agradece la buena voluntad del hombre. Un pequeño esfuerzo nuestro le premia con donos multiformes. Un grano depositado por nuestras manos, es devuelto con creces. Un árbol plantado es algo más que un árbol en el porvenir. Son sus ramas potentes, sus flores, su sombra, su oxígeno, su belleza, sus frutos.

Cuando viajando por los países donde se ama al árbol hemos visto los cuidados del hombre hacia ellos y la gratitud ópima y fructífera de la Naturaleza hacia estos cuidados, no hemos podido menos de recordar, con pena, nuestras llanuras desiertas, áridas, agresivas y con justicia para con nosotros, que tan inhumanamente las tratamos. El cuadro de Castilla es y será siempre nuestro baldón. Nuestras ciudades son las vengadoras de nuestra negligencia.

Comparad los árboles urbanos de una ciudad

francesa con los nuestros. Son árboles... *felices*, protegidos de cualquier choque por medio de aparatos especiales; bien regados, bien podados, respetados, en suma. Los nuestros dan lástima. Un indígena cualquiera los tuerce cuando son aún débiles, otro les golpea, otro les clava como si fueran muros y les utiliza para una necesidad acaso imbécil.

Nuestras *Fiestas del Arbol* son, acaso, precursoras de mejores tiempos, que falta hacen... Y este es el único consuelo que nos queda.

A menos de habernos encerrado en una muralla de brutalidad, no pudimos menos de ceder á las sugerencias y enseñanzas de tan simpáticas iniciativas. Esperemos algo del futuro y sigamos el ejemplo de otros pueblos, no sabemos si mejores ó peores, pero que por lo menos aman algo: las bellezas únicas del mundo vegetal, la influencia dulce y balsámica sobre la vida que sólo ellas ejercen sobre la vida.

El movimiento en pro de los árboles crece de día en día. En Inglaterra, en Alemania, en Francia, reviste los caracteres de un verdadero culto. Y este culto ha pasado ya de la esfera privada á la oficial.

No es un particular abnegado el que allí, como aquí en España, se preocupa de la vida del árbol. Son muchos particulares, muchos ciudadanos, una mayoría, en suma, la que pesa sobre el Estado y le obliga á dar forma oficial á sus buenos deseos.

El *Touring-Club* ha propuesto que se enseñe oficialmente en las escuelas, que se haga conocer el valor del árbol. Y á este fin ha presentado al Ministro de Instrucción pública el plan para un programa de una asignatura que se titulará *Nociones de conocimientos silvo-forestales para la escuela primaria*. Anexa á esta asignatura aparecía otra más curiosa, que vendrá á ser un *Manual del árbol y de su higiene* al alcance del niño.

Estas obras, acompañadas de grabados sugestivos, tienden á presentar de un modo gráfico, propio para herir las imaginaciones infantiles, todos los beneficios que puede producir un árbol y todos los desastres que puede acarrear su destrucción.

Los manuales serán distribuidos gratuitamente en las escuelas. Y en ellos se hablará siempre de espléndidas fiestas relacionadas con la agricultura, que encauzarán los espíritus desde los primeros momentos de su evolución por los derroteros de una vida más en contacto con la Naturaleza, la verdad y la vida... ¿No habrá ningún *Touring-Club* en España que se encargue de lo mismo?

Manuel Molano.



## LA AGLOMERACIÓN DE LAS GRANDES CIUDADES

No es necesario decir que la tuberculosis es más frecuente entre los que habitan las grandes ciudades que en los que viven en las localidades pequeñas, hasta el extremo de que se pretende que hay relación entre la proporcionalidad de tísicos y la densidad de la población. Esto, que en general es verdad, obedece á la debilitación que produce en el organismo animal la falta de sol y de oxígeno, del que están á media ración los individuos que viven hacinados, como sucede en las grandes urbes. Y ello es tan cierto que, para la mortalidad general, hay una relación exacta entre el número de individuos que habitan en una casa y la proporción en que sucumben; en Londres viven, por término medio, en cada casa, ocho personas y hay una mortalidad de 23 por cada 1.000 habitantes; en Berlín, que hay una aglomeración de 32 personas por casa, la mortalidad sube á 25; en París, hay 35 y la mortalidad ya es de 28; en San Petersburgo, hay 52 y 41, respectivamente, y en Viena, en fin, en que cada edificio es ocupado por 55 individuos por término medio, mueren anualmente el 87 por 1.000. En Madrid es habitada cada casa por un número de personas análogo al que hay en Berlín; pues si bien en los distritos del Congreso, Buenavista y Palacio se calcula que hay de 23 á 26 edificios, están los de la Latina con 35 personas; el del Hospital con 38 y el de la Inclusa con 39; nuestra mortalidad en 1900 fué de 32,19 por 1.000.

Que el oxígeno es un agente más necesario para la vida que la más suculenta alimentación, os lo prueba el hecho por todos conocido de la facilidad con que se curan las anemias y otros procesos de desnutrición enviando á los enfermos que las sufren á los pueblos pequeños; allí no tienen la alimentación rica ó azoada con que se nutren en las capitales; allí carecen de otros recursos higiénicos y terapéuticos que en Madrid, por ejemplo, se dispone, y, sin embargo, es caso que se comprueba á diario ver cómo ha sido suficiente el trasladarse al campo para recobrar la salud.

Esto es debido, repito, á que allí penetra abundantemente por la respiración ese elemento tan indispensable para la vida, que no ha sido posible sustituirle con alimentos escogidos y abundantes, ni con el hierro y demás reconstituyentes salidos de la farmacia; no hallo extraño que entre la población trabajadora de Bruselas haya casi doble número de tuberculosos entre los obreros que tienen sus industrias en talleres cerrados que entre los que las ejercen al aire libre.

L. Fatás y Montes.

## SPORTS NACIONALES

### EL TIRO DE BARRA

En asuntos de sport, la costumbre, la más obedecida de las tiranías, ha sido vencida por la moda, otra tirana que extiende el imperio del capricho por el mundo entero. No otra cosa nos ha sucedido con nuestros juegos y ejercicios de carácter y sabor nacional, que quedan relegados al olvido mientras los de carácter exótico van ocupando las preeminencias y adquieren carta de naturaleza en nuestro país.

¿Es que son más higiénicos?, ¿más emocionantes?, ¿más vigorosos que los nacionales? No. Nuestros juegos nacionales llenan perfectamente todas las generales de la ley; lo que hay es que unos como el juego de la pelota que no tiene rival como

ejercicio gimnástico de destreza, agilidad, fuerza, vista y cálculo, lo han prostituido; los otros no se han reglamentado.

Si analizamos muchos juegos extranjeros de reputada fama universal y los comparamos con los nuestros, no resisten la comparación por ser aquéllos una trivialidad; eso sí, muchas reglas, mucho equipo, mucho y muy caro instrumental; los nuestros, escasas reglas, sin indumentaria especial y rústicos pertrechos.

La campaña hoy comenzada es exclusivamente de reivindicación de los juegos nacionales; iniciamos, pues, el renacimiento y comenzamos por el más típico: el tiro de barra, que viene á ser entre los juegos, lo que la jota en la música popular.

Antes de continuar, vamos á dirigir un ruego á nuestros lectores, y es que nos manden cuantos datos y cuantas noticias tengan relación con este juego, porque no es posible en un solo artículo expresar cómo debe practicarse, menos todavía como se practica hoy en las distintas regiones españolas, tal como Aragón, Navarra, ambas Castillas, Vascongadas, Extremadura, Andalucía, etc., etc.

Claro es que lo que hoy decimos es sencillamente referir como se ejecuta ó se ejecutaba este juego en Castilla en la ya lejana fecha de nuestra juventud.

### LA BARRA Y SUS REGLAS

1.º La barra debe ser de acero, no muy suave, para que no se doble ni se deforme por los choques; debe ser de forma cilíndrica; por un extremo en dos cortes de pluma, y por el otro en punta aunque no aguda (como lo indica la figura 1.ª): *a*, boca ó lado de los tiros en cortes de pluma; *b*, punta que que-

0,80 metros.

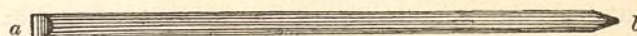


Fig. 1.ª—4 kilogramos.

da encima de la mano al tirar; si se vuelve y choca en el terreno con el extremo *b*, no se cuenta la tirada.

2.º Su máximo de longitud debe ser de 82 centímetros y su peso no bajará de cuatro kilogramos, ni pasar de cuatro y medio ó cinco kilogramos para adultos.

Por lo cual nosotros aconsejamos que sea la barra de 80 centímetros y cuatro kilogramos de peso. En las Vascongadas y Navarra suelen jugar con barras bastante más pesadas, que en algunos casos alcanzan un doble peso del que generalmente tiene la barra corriente; las llaman *barrones*; entonces el juego no es tan elegante porque es solo la fuerza bruta la que se exhibe y triunfa, no la destreza.

Para que el juego llene las condiciones de higiénico y resulte con la elegancia, corrección y artístico, debe jugarse con barras del peso y longitud que hemos aconsejado; entonces el triunfo es del más diestro, del que tiene los músculos educados y al servicio de su voluntad.

### JUGADORES

Jugar á la barra pueden hacerlo gran número de jugadores al mismo tiempo, tirando por turno, uno de cada bando; cuando juegan *dos* se dice mano á mano, pero puede jugarse *dos* á otros *dos*, *cuatro* á otros *cuatro*, y así sucesivamente.

Cuando se juega mano á mano, si los tiradores no resultan iguales se dan ventajas que se estipulan antes de comenzar y consiste en determinado número de *barras*. Por ejemplo, el tirador más fuerte da al partido *dos* medidas del largo de *barra*, de modo que si el más fuerte no supera en su tiro en más de dos barras de largo, el triunfo será del contrario; para que



valga la tirada, ha de superar el ancho de un pie de los jugadores, pues tirando mano á mano para que uno gane, debe haber, como minimum, esa diferencia.

Los partidos pueden ser á un lance ó á los dos que se pueden ejecutar con la barra. Si es á un lance, se entiende que los jugadores sólo tirarán á pecho, y si es á dos lances, entonces á pecho y á piernas.

3.º Para tirar á pecho, que es la forma más corriente, se hacen en el suelo dos hoyos de la forma del pie, lo suficiente profundos para que por delante formen un tope algo más alto que el grueso del pie, abiertos por detrás para la entrada franca; la distancia de uno á otro será de 70 centímetros y el correspondiente al pie derecho unos 15 centímetros más retirado de la dirección del tiro.

4.º Todo tirador, una vez colocado en los hoyos, con la barra en la mano y mientras bracea, puede levantar los talones: el derecho al llevar la barra por delante atrás, de derecha á izquierda; el talón izquierdo, al ir la barra de izquierda á derecha, de delante á atrás, con lo que la cintura toma mayor flexibilidad y los brazos un movimiento de báscula más amplio y menos duro que si los talones permanecen fijos al suelo. Las puntas de los pies no se moverán de su sitio ni durante el braceo ni mientras esté la barra en el aire.

5.º Tirando á pecho está permitido coger una piedra ó peso cualquiera en la mano izquierda para favorecer la energía del brazo izquierdo y el movimiento de rotación de la cintura, cuyos brazos hacen el efecto de un volante.

Llevar peso en la mano izquierda favorece al buen tirador, porque para serlo es condición indispensable saber manejar muy bien el brazo izquierdo que es el que establece la diferencia entre dos de la misma fuerza.

El partido no se computa tirada á tirada.

Supongamos el caso más simple. Dos juegan á un lance y estipulan que tirarán seis veces cada uno, ó dicho en otros términos, á seis tiros, porque se supone que harán casi siempre lo que se llama en el juego tiro. Pues toda tirada en que el jugador no haga tiro, no se cuenta su alcance, aunque doble de la del contrario (ó contrarios); por tanto, es preciso hacer tiro para que tenga valor la distancia recorrida por la barra; hacer tiro significa que la barra llegue á su término, sin dar vuelta alguna en el aire, chocando en el suelo (terreno) con el extremo que al lanzarla iba hacia abajo ó sea el corte.

Para los seis tiros convenidos tirará cada uno seis veces, alternando, y se mide el tiro más largo de cada uno á contar desde una raya que se traza desde el centro de los pates. El número de tiros que cada jugador haya hecho, poco significa. De las seis tiradas ganará el partido el que aunque solo haya hecho un tiro con tal que éste sea más largo que todos los de su rival. Por el contrario, si el que tiró largo no hizo tiro, gana el que tiró corto ó hizo tiro.

Lo mismo sucede cuando los jugadores son cuatro, seis ú ocho en bando; gana el partido el que hizo el tiro más largo.

El orden de tirada es por turno, formando parejas número uno de cada bando; tiran uno tras de otro, después dos y dos, y así sucesivamente, hasta que todos hayan tirado, repitiendo las veces que se hayan estipulado.

#### DIRECCIÓN DE LOS TIROS

Los tiros son rectos y oblicuos (á derecha é izquierda), todos valen y se cuentan, para lo cual se miden por si fuesen más largos que los que llevan buena dirección, que por lo general son los de más alcance, porque los que caen á la izquierda del tirador y que se llaman *agarrados*, van oblicuos á ese lado por que no se soltó la barra á tiempo, en cuyo caso resultan más cortos que si la hubiesen soltado oportunamente; los que se van por el lado derecho del tirador, se llaman *idos*, y es que se

ha escapado la barra antes del momento preciso, por cuya circunstancia también suelen ser más cortos; véase la figura 2.ª.

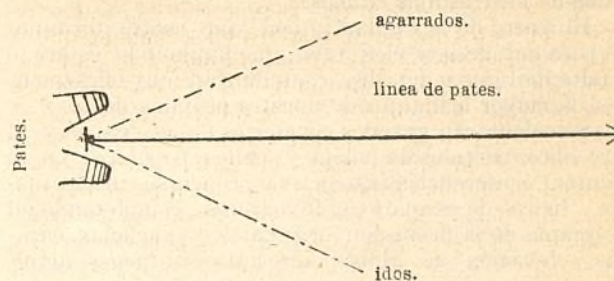


Fig. 2.ª

Para tirar á piernas, se hace desde una línea que se traza delante de los pates y se observan también las reglas de no mover los pies ni pisar la raya antes que la barra llegue á su término.

6.º Los jugadores se colocan al final del terreno, los jurados en el final y otros en los pates para tomar nota de la infracción de las reglas.

7.º Para todos los tiradores el punto de tirada es el mismo y el que va á tirar es el encargado de recoger y llevar la barra, precisamente con la mano izquierda, no tomándola con la derecha hasta entrar en los pates.

Todo esto hace que el partido se desarrolle despacio como conviene á un ejercicio de esta naturaleza para que cada jugador descansa el tiempo necesario y esté en pleno uso de sus fuerzas.

Cuando el juego es á dos lances, se unen el tiro más largo á pechos y á piernas, y vence el bando que los ha hecho.

El juego de barra es tradicional entre nosotros, tiene más lances y produce más emociones de lo que á primera vista se cree.

Como único medio de que este saludable ejercicio ocupe el rango que entre los deportes le corresponde, se crea un campeonato en España, también se crearán premios y cuanto sea necesario para que la juventud vaya dejando las diversiones del género infimo, por los ejercicios varoniles de nuestros sports nacionales, que además de servir de honesto recreo para el espíritu, fortalecen y vigorizan el cuerpo.

MARCELO SANZ.

## 9.ª Fiesta del árbol en la Ciudad Lineal.

**Duración de la fiesta.—Los preparativos.—Campeonatos de cultura intelectual y física.—Ejercicios preparatorios para el campeonato de tiro de barra.**

Para solemnizar la nueva plantación del arbolado, hecha en este invierno en la Ciudad Lineal, celebraremos en el presente año, como en los anteriores, nuestra ya tradicional Fiesta del árbol.

Dada la gran importancia que ha adquirido nuestra fiesta en los últimos años por sus fines educativos, y para que éstos tengan mayor amplitud y eficacia, su duración será de tres días en vez de uno que fué la de las anteriores.

Los días elegidos son: viernes, sábado y domingo, de la última semana de mayo ó de la primera de junio, habiendo dado ya comienzo los preparativos de los va-



riados festejos y de los diversos actos de cultura intelectual y física que se han de verificar durante el transcurso de los tres días citados.

El teatro de la Ciudad Lineal, que estará terminado para entonces, y el frontón, que también lo estará ó á falta de ligeros detalles, contribuirán muy eficazmente á la mayor brillantez de nuestra próxima fiesta.

Se celebrarán grandes conciertos en el teatro y al aire libre; partidos de pelota y bailes populares en el frontón; conferencias instructivas, concursos intelectuales y físicos de escolares y de obreros, completando el programa de la fiesta con originales y variadas cucañas, elevación de globos aerostáticos, fuegos artificiales y otros divertidos y vistosos festejos.

De todo ello iremos dando cuenta detallada á medida que se vaya ultimando su organización definitiva, pudiendo anticipar como noticia interesante, que uno de los campeonatos físicos que más han de llamar la atención del público, será el de tiro de barra, ejercicio genuinamente español, que nos proponemos darle toda la importancia que merece para que ocupe entre los deportes el lugar que le corresponde.

Habrán dos campeonatos de tiro de barra: uno especial para escolares y otro general para adultos. Para ambos campeonatos se verificarán ejercicios preparatorios todos los domingos, de diez y media á doce y media de la mañana, en la calle principal de la Ciudad Lineal, cerca del teatro. Empezarán el domingo 11 de febrero, con arreglo á las condiciones y reglas especiales que publicaremos en nuestro número próximo y, con mayor anterioridad, si es posible, en los periódicos de gran circulación y por medio de carteles en los coches del ferrocarril-tranvía de la Ciudad Lineal.

Las inscripciones para tomar parte en los ejercicios, se harán el mismo domingo hasta una hora antes de dar comienzo, ó en los días anteriores en las Oficinas de la Compañía Madrileña de Urbanización, Lagasca, 6, primero, y en la calle del Prado, 10, gimnasio, debiendo advertir que, en el caso de tener que limitar el número de tiradores por ser éste excesivo, se dará preferencia á los que con mayor antelación hayan sido inscriptos.

En otro lugar del presente número damos á conocer el juego de la barra, admirablemente descrito por nuestro querido amigo el distinguido profesor de educación física D. Marcelo Sanz, con cuyo valiosísimo concurso contamos para llevar á la práctica, bajo su inteligente dirección, nuestras iniciativas referentes á los campeonatos físicos, parte interesantísima de nuestra próxima fiesta.

A. M.

## Disemia y Belleza.

*Disemia* es el título de un libro escrito por el doctor Lahmann, de Alemania; la traducción de la palabra que nos ocupa significa también corrupción ó descomposición de la sangre, causa primera de todas las enfermedades.

Ha sido traducido al francés de la quinta edición alemana, y, según tenemos entendido, dentro de poco nos será enviado en castellano.

Como acontece siempre con obras de positiva importancia, el libro del Dr. Lahmann ha sido recibido por la prensa alemana con mucha indiferencia y las revistas de medicina han tratado de sofocarlo con el silencio; no obstante, apareció con éxito la quinta edición alemana y la primera en francés.

En Italia la *Rivista internazionale d'igiene* del profesor Eugenio Tazio, de Nápoles, tradujo una buena parte de la obra y decía en su introducción: «El gran mérito de la obra del Dr. Lahmann, aparte de los profundos conocimientos que revela, es la fuerza del buen humor que le ayuda á derribar con éxito los viejos prejuicios de la antigua fisiología».

He aquí uno de los capítulos que el autor titula *Falta de Belleza*:

Sin salud no hay belleza. Mejor aún, la verdadera salud equivale á la belleza. En tal sentido, la pastora tirolesa tiene razón al decir en la canción á su raquítico pretendiente de la capital: «Nosotras no somos bonitas, pero estamos sanas.»

¿Dónde encontrar con los tiempos que corren belleza entre nosotros? El inteligente no la encuentra casi en ninguna parte.

Al lado de la cara más bonita, si desde luego el color del cutis y de los labios no acusan la disemia, se ven padres cuyo exterior, más ó menos enfermizo, es decir, feo, parece decir: ¡Oh belleza! eres de la misma pasta de los que te rodean, pues te alimentas como ellos y tienes la misma degeneración de la sangre que ellos padecen. Por casualidad has conservado hasta hoy el color fresco de la juventud, pero pronto pasará. Tal bello semblante habrá cedido á los treinta años á una disemia grasa; tal otro, se pondrá feo por la disemia flaca; aquí, manchas rojizas de la piel; allí, dientes averiados por los manjares mascados ardiendo. No tendréis la suerte de encontrar una belleza que haya pasado de los cuarenta, y tanto es así, que está uno obligado á resignarse con el recuerdo de la célebre Ninon del Enclos, la sexagenaria que siempre se conservó bella.

Y, ¿de dónde proviene esto? De la propagación de la disemia.

Ya hemos tratado de la desfiguración causada por las disemias grasa y flaca; del crecimiento imperfecto de los dientes, por consecuencia de la falta de cal, y de la destrucción precoz de la dentadura, que proviene, ya de tomar bebidas y manjares demasiado calientes, ya del efecto de los fermentativos ácidos que acompañan á todo catarro gástrico en las personas disémicas.

El raquitismo, aparte de las malas dentaduras, nos ofrece cráneos desfigurados (cuadrados) y miembros torcidos, y hace desviar la espina dorsal. Los bultos y carrillos de la piel que desfiguran el semblante, provienen de una circulación imperfecta de la sangre ocasionada por la disemia ó por el uso de un vestido irracional. La sangre refluye hacia la cabeza, hacia la cara sobre todo, pues es la única parte del cuerpo en contacto continuo con el aire y deposita allí todo lo que le es inútil por ser el solo sitio estimulado por el aire.

La cara está obscurecida por el aire hasta el cuello, y aun allí el cutis está bien cargado de sangre, pero en la mayor parte de los casos, el resto del cuerpo es de una palidez enfermiza.

Las manchas rojizas provienen sin duda de una descomposición precoz, bajo la influencia de la luz, de los glóbulos rojos de la sangre, que no poseen sino una vitalidad imperfecta, mientras que esta descomposición debiera normalmente producirse en el hígado.

¡Ojos desmesuradamente saltones y la miopía, no contribuyen por cierto á embellecer, ni tampoco las narices hinchadas por la escrófula!

Todos estos defectos y muchos otros, pueden ser evitados, pues son consecuencia de la disemia dietética.

El hombre es capaz de criar hermosos animales, pero está demasiado enorgullecido para sacar provecho de ellos aplicándolo á su persona. El hombre civilizado



parece complacerse en buscar la ventaja de ser la criatura más fea de la tierra. Pero, ¿no hay en esto un gran peligro?

El hombre sin belleza no tiene fácilmente el sentido de la estética, y degenera física y moralmente. El tipo criminal, que reúne en sí solo todos los signos de la decadencia física y moral, es alta prueba de lo que decimos.

La sociedad moderna encierra en su seno toda la escala, las gradaciones sucesivas de seres humanos, desde el hombre noble y hermoso, en el cual todo, por dentro y por fuera, es armonía, hasta los últimos desdichados que pueden criar la disemia, los moralmente desequilibrados y hasta los criminales vulgares.

Se escribe y habla mucho de la degeneración de la mujer moderna; esto es sencillamente ridículo. En dos generaciones puede la mujer, que tanto se acerca al niño, la única criatura que merece ser llamada humana, volver al tipo normal, mientras que el hombre no llegará a él ni en cinco generaciones.

Lo que las influencias disémicas de algunas generaciones; lo que el tabaco y el alcohol han dañado al hombre, y lo que las influencias horribles de la vida moderna han ocasionado de males, no puede decirse.

Hombres con lentes y calvos se han permitido señalar la degeneración de la mujer. Emma Rossi les ha contestado gallardamente en su ensayo: «La degeneración de la belleza en los hombres»; no obsta que ella haya olvidado citar en su ensayo la causa principal del mal: la disemia.

Basta comprobar el hecho de que el hombre y la mujer se fijan mutuamente en su degeneración, y que buscan el medio de impedir la degeneración progresiva de la humanidad.

M. Campos.

(De la Revista Vida y Naturaleza).



Dr. M. Casañet. CARTILLA ANTIALCOHOLICA. Madrid, 1905.

El Sr. Casañet, antiguo interno de los hospitales de Madrid, conocido por sus diferentes publicaciones científicas (*Un caso de tétanos traumático, Estudio etiológico del mareo, Úlcera del duodeno, El corsé como prenda ante higiénica*, etc.), hace en la presente una verdaderamente útil y humanitaria.

Estimando, como él mismo dice, que la lucha anti-alcoholica es, ante todo, cruzada de civilización y de progreso, su trabajo, en el que de un modo científico y gráfico unas veces, y popular otras, pone de manifiesto los errores y preocupaciones que existen sobre el tema, es obra meritísima por ser producto de quien ha estudiado a fondo la materia. El índice de ella puede dar idea (ya que no de la amenidad y habilidad con que está escrita y de los conocimientos e investigaciones personales del autor) del plan amplio y completo que la informa. Trata en su primera parte («Lo que se bebe»): De las diferentes bebidas; bebidas fermentadas y destiladas; los alcoholes todos son tóxicos; la rectificación; ¿es bebida higiénica el vino?; vino natural y adulterado; aceites, esencias, *bouquets*; esencia del ajeno; las me-

jores bebidas. En su segunda parte, al estudiar *La influencia del alcohol sobre la salud*, hace conocer los efectos del alcohol sobre el estómago, hígado y riñones; sobre el pulmón, los vasos sanguíneos y el corazón; el alcohol y el cerebro; la acción paralizante del alcohol; sus relaciones con la fuerza muscular y la inteligencia; su falsa acción tónica y alimenticia; las enfermedades contagiosas, la salud y la mortalidad. Y en la tercera parte (*La familia y el alcohol*) la descendencia del alcohólico; lo que gasta el que bebe; el alcoholismo en España y por qué se bebe alcohol.

La obra del Sr. Casañet, profusamente ilustrada, muestra gráficamente, por lo tanto, los efectos del alcohol en los órganos más importantes para la vida. A simple vista, y aun para los profanos en medicina, presenta por medio de fotografías comparadas dos terribles estragos producidos en el estómago; por ejemplo: por la *gastritis ulcerosa*, tan común en los bebedores; en las arterias, por los *coágulos* y las *dilataciones* aneurismáticas; en el corazón, por el llamado *engrasamiento* de los bebedores; en el cerebro por la *meningitis alcohólica*, etc. Como muestra del valor personal de las apreciaciones debidas al Sr. Casañet, he aquí algunos realmente originales que dicho señor hace sobre esa vulgaridad tan extendida que suele considerar al alcohol como un alimento:

«Alimento es toda sustancia que, introducida en el estómago, mediante la digestión, sirva ó sea capaz de formar tejidos análogos de nuestro cuerpo á la par que suministre calor. Así, el pan, la carne, las legumbres que comemos, forman los músculos, huesos, cartílagos ó ternillas, etc., etc., de nuestro cuerpo.

Algunas experiencias (sobre todo las llevadas á cabo por Atwater y Benedict) han demostrado que quizá el alcohol posea algunas de estas propiedades, considerando, sin embargo, que el uso del alcohol es muy perjudicial... Ya hemos manifestado que el uso moderado de las bebidas fermentadas no causa perjuicios. ¿Pero el alcohol es, propiamente hablando, un alimento? De ningún modo; es más medicamento que alimento, y me fundo para hacer esta afirmación:

1.º Todo aquel que temporalmente bebe alcohol, hácese borracho. Ningún alimento produce la embriaguez.

2.º Cuando un hombre no tiene hambre, ni sed, no desea comer ni beber más. Un bebedor, al fin de la comida ó á cualquier hora, hállase siempre dispuesto á tomar una ó más copitas. El alcohol lejos de disminuir este deseo, lo aumenta. Todo alimento que no sacie, no es verdadero alimento.

3.º Los verdaderos alimentos no engendran en el hombre violentas pasiones que le conducen al crimen, al suicidio ó á la locura, como sucede con el alcohol; y

4.º El uso habitual de los verdaderos alimentos, entretiene y sostiene el buen estado del organismo, mientras que el uso habitual del alcohol deteriora y destruye todos los órganos.



El agua y la fiebre.

El Dr. Baumgarten hace conocer un tratamiento muy sencillo de la fiebre. En la *Revista de ciencias médicas y sociales* dice que el agua ejerce una influencia beneficiosísima en los enfermos de fiebre.



Según él, cuando empieza el estado de calor, las únicas aplicaciones de agua que se deben hacer son las lociones. Si la fiebre avanza podrán emplearse compresas, renovándolas cada quince ó veinte minutos, pues se calientan rápidamente.

Además se hará beber agua al enfermo, de una manera regular, cada quince ó veinte minutos. La cantidad que debe absorber es indiferente. Jamás debe impedirsele que beba.

Ciertas personas consideran necesario dar vino á los febricitantes. El Dr. Baumgarten lo considera un veneno que opera sobre el corazón. Cuando alguna vez en un caso extremo se da vino á los febricitantes, se nota una acción tónica en verdad, si bien pasajera, y que una vez que cesa de actuar, sume al enfermo en una mayor debilidad.

**Equivocaciones humanas.** La *Renovación*, de Buenos Aires, publica una lista humorística de las equivocaciones que más generalmente y más sin razón comete la mayoría de los mortales; entre éstas las hay tan curiosas como estas:

El hombre está equivocado:

*Cuando cree que cuantas más horas el niño está en la escuela más aprende.*

*Cuando cree que cuanto más violentos sean los ejercicios gimnásticos y más fatiga le proporcionen, tanto más saludables serán y provechosos.*

*Cuando cree que cuanto más come, más fuerte y grueso será.*

*Cuando cree que cada hora robada al sueño, es una hora ganada.*

*Cuando cree poder recomendar á otra persona un remedio que él mismo ha probado, sin saber si los SÍNTOMAS y las CAUSAS del mal son las mismas.*

*Cuando no teniendo apetito cree que debe comer, sin embargo, para no debilitarse.*

**El Pirogranito.** La edición española del *Scientific American*, habla de un producto denominado *Pirogranito* que es un material de construcción inventado por el Dr. Kristoffwith, cuya base es una mezcla en proporciones variables, según el objeto, de arcilla roja común y de arcilla refractaria. Esta mezcla, después de amasada y comprimida, se somete á una temperatura elevadísima, convirtiéndose en un producto compacto, homogéneo, sin grietas ni vitrificaciones, que puede afectar todas las formas que se desee y cuya dureza iguala á la del granito.

La resistencia es proporcional á la presión á que se somete la mezcla; comprimiéndola á mano puede llegarse á una resistencia de 1.300 kilogramos por centímetro cuadrado, y haciendo uso de la prensa hidráulica puede elevarse mucho más esa cifra.

La coloración puede variar pudiendo imitar todos los mármoles y pórfidos.

Su dureza es muy superior á la del cristal al cual raya, por consiguiente. Una baldosa de pirogranito necesita una presión de 260 toneladas para deshacerse. Este material es más barato que el ladrillo refractario y desde luego que el mármol y granito.

## LA FARÁNDULA

### Segunda representación de esta Sociedad.

El elegante teatro de la Princesa se vió el día 24 por la tarde concurridísimo, no había una localidad vacía; en palcos y butacas no se veían más que caras bonitas que premiaban con sus sonrisas y aplausos la labor de los distinguidos aficionados que tomaron parte en las obras representadas.

En *La Monja Descalza*, obra de difícil desempeño, estuvieron incomparables; la Srta. Gil, en el papel de Magdalena, demostró una vez más que es una verdadera actriz; la Srta. León hizo una Justa inimitable, bordando su parte y conquistando muchos aplausos juntamente con la Srta. Sampedro, que fué una tía Canora parlanchina y entrometida.

El Sr. Lara, que tenía á su cargo la parte más difícil de la obra, está de enhorabuena; la tarde del 24 no se le borraré fácilmente de la imaginación; los aplausos que recibió, muchos y merecidos, resonarán largo tiempo en sus oídos; los conquistó en buena lid, luchando con grandes dificultades, pues la parte de Don Damián, que es la que tenía á su cargo, está llena de escollos que salvó de manera magistral. Los Sres. Lara (G.), Pérez é Isern, coadyuvaban con la buenísima interpretación que dieron á sus respectivos papeles al éxito que obtuvo *La Monja Descalza*.

En *El Chiquitín de la Casa* se distinguieron todos los actores, mereciendo aplausos á cada escena, á cada entrada y salida; estuvieron preciosísimos todos ellos, no pudiendo decir cuál estuvo mejor, pues todos, sin excepción, hicieron reír al público muchísimo, no oyéndose más que alabanzas por todas partes.

Al Sr. Director de escena envió mi más cordial y sincera enhorabuena; directores como él harían falta en muchas compañías; las obras están divinamente ensayadas, no faltando el más mínimo detalle en escena; esperamos con verdadero interés la función próxima.



### Nuestras noticias.

**Aguas.**—Se ha colocado contador para el suministro en la finca de D. Faustino Rodríguez.

\* \*

**Vías férreas.**—En la Estación de Tetuán se está construyendo el portalón de entrada de aspecto bastante agradable y se modifican las vías de acceso al cochetero suavizando la pendiente en términos de gran comodidad para el personal y de facilidad para todos los trabajos.

\* \*

En el Arroyo de los Chopos se han sustituido trescientos metros de carril viejo de hierro, que se empleará en demarcar calles y lotes, por carril bueno de acero.

\* \*

**Material móvil.**—Se han pagado á la Sociedad Española de Material ferroviario, antes Orenstein y Koppel, por el séptimo plazo de dos coches de viajeros que llegarán á ésta en el presente mes, la cantidad de 925 francos, que al cambio de 22,92 y medio por 100, hacen pesetas 1.137,05.

\* \*

**Cuestión con la Sociedad de los Tranvías del Norte.**—Varios años hace que solicitamos la prolongación de nuestra línea desde Cuatro Caminos hasta el Hipódromo por la calle de Ríos Rosas. Nosotros pedíamos vía independiente de la que hay establecida en el paseo de Santa Engracia para no molestar ni ser molestados por el Tranvía del Norte.



Se nos obligó á tener un trozo de vía común con el Tranvía del Norte y dicha empresa ha dilatado todo cuanto ha podido el manifestar la causa de su negativa á darnos el peaje á que viene obligada por su concesión. Estrechada al fin por los requerimientos reiterados de la Jefatura de Obras públicas contesta lo que van á ver nuestros lectores. A continuación publicamos nuestra réplica. El público sensato nos juzgará á todos.

\*\*

**Comunicación de la Jefatura de Obras públicas.—Fomento.—Tranvías.—Número 3.310.**

El Director de la Société Anonyme des Tramways de Madrid et d'Espagne, «concesionaria del tranvía del Norte de Madrid, á quien en cumplimiento de lo decretado por la Dirección general de Obras públicas con fecha 8 de noviembre último hubo de requerir esta Jefatura para que ampliara con todo detalle las razones de carácter técnico ó legal en que se fundaba su negativa hecha á la Compañía Madrileña de Urbanización, de convertir el peaje sobre su línea en un corto trayecto de la calle de Santa Engracia, en favor de las locomotoras y vehículos del tranvía de vapor de Cuatro Caminos al Hipódromo, de que es peticionaria la referida Compañía, y cuyo proyecto fué aprobado con varias prescripciones por Real orden de 1.º de agosto de 1904, dice á esta Jefatura con fecha 3 del actual, lo siguiente:

«En contestación á sus atentos oficios de los días 22 y 26 de diciembre próximo pasado, que hemos recibido respectivamente los días 26 y 29 del mismo mes, tengo la honra de participar á V. S. que para contestar de un modo terminante á los puntos que nos interesa en dichas comunicaciones, sería preciso tener los planos del material y muy especialmente de las locomotoras, dándonos entre otros datos interesantes la anchura de las mismas, la distancia entre los ejes y el peso que tienen; la anchura, la capacidad y el peso de los coches, así como la composición de los trenes, y un plano á gran escala de los cambios y cruzamientos de vía. Debemos añadir, que, á pesar de no poseer los elementos necesarios para que podamos formarnos una cabal idea de las condiciones en que se pretende hacer la explotación, para la cual se quieren utilizar nuestras vías, el mero hecho de que han de emplear para dicha explotación locomotoras de vapor, nos basta para formular, las observaciones siguientes:

Nuestro hilo de trabajo, los aislamientos, brazos y en general toda la línea aérea sería rápida y totalmente destruida.

Cada punto de suspensión sería una derivación á tierra, pues los productos de combustión y mezcla de vapor de agua, depositándose sobre la superficie de los aisladores, pondría el poste al mismo potencial de la línea, y podrían ocurrir los siguientes casos:

1.º Comunicación directa y de resistencia casi nula entre el hilo de trabajo y tierra.

Resultado: interrupción total de servicios y gastos de importancia para reponer la línea en su estado normal.

2.º Derivación á tierra.

Resultado: peligro inminente para los transeuntes que pudieran tocar una columna, aumento considerable de consumo y gastos de recomposición.

¿Cuánto tiempo sería necesario para que las líneas se deterioren? Difícil sería precisarlo, pero seguramente muy poco; pero todos sabemos que una finísima capa de polvo depositada sobre un aislador, es una derivación á tierra y, en este caso, se trata de productos de mejor conductibilidad que el polvo y en cantidad superior.]

La parte superior de los postes se pondría pronto negra; los coches de tracción eléctrica que se crucen con las locomotoras se pondrían muy sucios, amén de los perjuicios que cau-

sarian las fugas de vapor, purgadores abiertos, etc., etc., en los trucks de nuestros coches que llevan los motores.

La transformación de la red del tranvía del Norte se ha hecho en virtud de una Real orden que ha dictado prescripciones para la aplicación de la tracción eléctrica, sin prever en nada la utilización de las instalaciones así aprobadas para otros fines, y por esto nos parece que dicha utilización sería contraria á la referida Real orden.

En la concesión del tranvía del Norte se prevee la eventualidad de un peaje de 0,024 por viajero y kilómetro, pero esta previsión se ha hecho en condiciones muy diferentes de las que se pretende establecer ahora, y, por consiguiente, si á pesar de las razones técnicas muy poderosas que se oponen á la utilización de nuestras vías, se acordara aprobarla, el peaje tendría que ser bastante más elevado por viajero y además debería la Empresa del tranvía de vapor ser responsable de todos los desperfectos á que podría dar lugar la referida utilización, así como de los accidentes personales que pudieran ocurrir por las razones que hemos expuesto anteriormente».

Lo que comunico á usted á fin de que á su vez y en cumplimiento también del decreto de la Dirección general de Obras públicas, citado en el ingreso de este oficio, se sirva aducir en el término de diez días, las razones de carácter técnico ó legal en que fundamenta sus pretensiones de peaje la Compañía Madrileña de Urbanización, facilitando además á esta Jefatura para su informe definitivo los datos de conocimiento á que alude en el primer párrafo de su informe la Société Anonyme des Tramways de Madrid et d'Espagne.

Dios guarde á usted muchos años. Madrid 4 de enero de 1906.

*El Ingeniero Jefe,  
Enrique Cardenal.*

Sr. D. Arturo Soria y Mata, Director de la Compañía Madrileña de Urbanización.

\*\*

**Sr. Ingeniero Jefe de Obras públicas.**

Contesto á su comunicación, fecha 4 del corriente, recibida en la tarde del día 11 según tuve la honra de manifestar el día 12, á fin de que el plazo de diez días que se me señalaba para contestar, no se cuente desde el día 4, sino desde el día 11.

En primer lugar, espero de su benevolencia me permita una lamentación de carácter general, porque la considero causa eficiente de muchos casos como el que motiva la presente comunicación.

La costumbre de los españoles de despreciar sus propios méritos y trabajos y de ensalzar en demasía los de los extranjeros, hace que éstos, á su vez, ensoberbecidos por nuestra excesiva modestia, incurran en el error de considerarnos como país semisalvaje en el que son licitas, ó poco menos, todas las enormidades que se cometen hoy en tierra africana por las naciones que se creen más adelantadas en los progresos de la civilización.

De aquí arrancan varios hechos censurables, no siendo el menor á nuestro juicio, el de que una sociedad que oficialmente debe tener su denominación en habla castellana, ostente su personalidad industrial con un nombre extranjero que, al menos por nuestra parte, rechazamos.

Censurable es también que unos industriales extranjeros á quienes su propio gobierno no les tolera en el interior de Bruselas la tracción por trolley, sino por canalización subterránea, abusen de la tolerancia que con ellos se tiene al permitirles el trolley en Madrid para convertir la bondad de nuestra Administración en un argumento contra la industria nacional, y supongan en los Ingenieros del Estado y en las demás industrias españolas una ignorancia tal como la que suponen las razones científicas aducidas por la sociedad de los tranvías del Norte.



Fundada la Compañía Madrileña de Urbanización, Sociedad española, en este aspecto fundamental de la cuestión, pide á la Administración pública y singularmente á esa Jefatura, cuya competencia científica reconocemos y acatamos, que si la Compañía extranjera de los tranvías del Norte se niega á consentir el peaje á que viene obligada por su concesión, fundándose en que se perjudicaría á su sistema de tracción, se la obligue á variarlo, sustituyendo el trolley por la canalización subterránea que emplean en su propio país los referidos extranjeros.

Solo por el propósito de dificultar la existencia de otras empresas, se explican sus intenciones de alterar las leyes á su gusto para variar el tipo de peaje para sustituirlo, sin duda, por otro que lo haga imposible en la práctica, y otro tanto decimos de los errores técnicos que esa Jefatura apreciará seguramente mucho mejor que nosotros.

Y contestando punto por punto las observaciones de la Sociedad de los tranvías del Norte, manifiesto:

1.º Que á la petición de los planos de las locomotoras y coches se remiten adjuntos.

En cuanto al peso de las locomotoras diremos que es de 10 toneladas con carga de agua y de carbón.

La composición de nuestros trenes es de una locomotora y de un coche casi siempre, y en algunas horas de días festivos, de una locomotora con dos coches y como máximo tres.

En cuanto al plano en gran escala de los cambios y cruceamiento de vía, nada mejor que la inspección ocular de cualquiera de los apartaderos que tenemos construidos con carril Phoenix, y si éstos no fuesen de su agrado, de antemano nos allanamos y nos comprometemos á aceptar los que proponga la Sociedad de los tranvías del Norte y la Jefatura de Obras públicas apruebe.

2.º A la indicación de que

*«Nuestro hilo de trabajo, aislamientos, brazos y en general toda la línea aérea sería rápida y totalmente destruida».*

Observaremos que esta destrucción que se achaca á los productos de la combustión, no puede ocurrir por razones de dos clases, teóricas y prácticas.

Razones teóricas. Los productos de la combustión son, si no estamos equivocados, ácido carbónico, óxido de carbono, nitrógeno, oxígeno-sobrante, vapor de agua, ácido sulfuroso, hollín y cenizas. Ahora bien; el ácido carbónico, el óxido de carbono y el nitrógeno, no son corrosivos; el vapor condensado es agua destilada de igual acción que el agua de lluvia, es decir, inofensivo; el carbón, por ser el mejor de Asturias, apenas contiene azufre, por lo cual y á pesar de su elevada temperatura en el hogar de las calderas de las locomotoras que es de cobre, no daña á éstas, por lo que ni este gas sulfuroso ni el oxígeno sobrante pueden hacer ningún daño á los hilos á la baja temperatura á que llegan á ellos; el hollín no es conductor de la electricidad, y por último, como las cenizas no contienen álcalis en combinación soluble, no son conductoras de la electricidad ni corrosivas.

Razones prácticas. Es incontestable que los temores de la Sociedad de los tranvías del Norte no tienen fundamento alguno ante el hecho práctico de que, ninguno de estos fenómenos de destrucción se ha observado ni ha producido daño de ningún género en el largo trozo de línea aérea que en las Ventas del Espíritu Santo esta tendido, á nuestro juicio, indebidamente ó innecesariamente cuando menos, sobre la vía del tranvía de Ventas á Ciudad Lineal, y si hubiese la más mínima duda acerca del particular, cortando un trozo del hilo del referido trozo, en donde directamente y por espacio de algunos años está sometido á la acción de las locomotoras, y comparándolo con otro trozo de hilo nuevo, bien fácil sería convenirse del error en que ha incurrido la mencionada Sociedad.

3.º A la observación de que

*«Cada punto de suspensión sería una derivación á tierra, pues los productos de la combustión y mezcla de vapor de agua, depo-*

*siándose sobre la superficie de los aisladores pondría el poste al mismo potencial de la línea y podrían ocurrir los siguientes casos».*

Contestaremos, antes de examinar cada uno de los casos, que la observación general es errónea, porque el vapor de agua condensada no es más conductor de la electricidad que el agua de lluvia; porque ni el hollín ni las cenizas de carbón de piedra conducen la electricidad más que el polvo de las calles, y porque si esto no fuese cierto ya se habrían observado esas derivaciones en el trozo de línea final en las Ventas del Espíritu Santo, en cuyo caso ó habrían reclamado contra la Compañía Madrileña de Urbanización, lo cual no ha sucedido, ó bien, por no tener derecho á esa reclamación habrían levantado ó inutilizado el referido trozo de línea, cosa que tampoco ha ocurrido.

Respecto del primer caso, ya hemos indicado como ni pueden ocurrir teóricamente, ni en la práctica ocurren tales interrupciones.

En cuanto al segundo caso

*«Derivación á tierra. Resultado: peligro inminente para los transeúntes que pudieran tocar una columna, aumento considerable de consumo y gastos de recomposición.»*

Ya hemos dicho antes que ni el vapor de agua condensada conduce más que la de lluvia, ni el hollín que el polvo del camino, y que la experiencia ha demostrado ser esto cierto lo mismo en las Ventas en el trozo citado que en los túneles del Metropolitano de Londres, en las líneas telegráficas y telefónicas del servicio interior de dicha red ferroviaria. Pero si por una causa cualquiera ocurriese una derivación al poste, como éste se halla profundamente enclavado en tierra, su potencial no podría en manera alguna alcanzar un valor elevado ni producir daño á los transeúntes.

Con observar que el escape de los purgadores de las locomotoras vierte hacia el centro de la vía, y no hacia fuera, se comprende el poco efecto dañino que puede hacer sobre los trucks de los coches tranvías, y por el contrario, al mantener húmeda la vía dará mejor conductibilidad á la vuelta de corriente por los carriles y evitará, en muchos casos, el contacto desagradable que se siente al montar en un coche eléctrico que está separado de los carriles por una capa de arena seca.

Las demás observaciones técnicas que hace la Sociedad de los tranvías del Norte, son variaciones sobre el mismo tema y están ya suficientemente contestadas, aparte de que la práctica demuestra que las locomóviles apisonadoras que usan el Ayuntamiento de Madrid y la Dirección de Obras públicas, están pasando por debajo de los hilos de trabajo de los tranvías de Madrid, sin la menor protesta de las Compañías extranjeras que tampoco se quejan de los productos de la combustión que las chimeneas de todas las fábricas de Madrid, incluso las productoras de electricidad, arrojan incesantemente por toda la superficie de Madrid, y por consiguiente sobre los hilos de trabajo, columnas, brazos y aisladores, productos de combustión que son muchos centenares de miles de veces mayores que los que pueden producir las cuatro ó cinco máquinas que tenemos en servicio.

Además de todo lo expuesto, debemos advertir nuestro propósito de ir sustituyendo paulatinamente nuestras actuales locomotoras por coches automóviles ó coches locomotoras movidas por cok, sin humo ni escape de vapor.

En cuanto á la parte legal, debo decir:

1.º Que el importe del peaje incluye el de conservación y amortización de la línea.

2.º Que al permitir el Gobierno la sustitución de la tracción animal por la tracción eléctrica, no ha querido variar el importe del peaje, puesto que no lo ha variado, ni dicho nada acerca de este particular, y no podría hacerlo aunque quisiera llevar su complacencia hacia las Compañías extranjeras hasta ese extremo sin lesionar intereses legítimos que se defenderían como nosotros nos defenderemos si llegara el caso.



3.º Porque si las leyes en virtud de las cuales se otorgó la concesión con la obligación de dar peaje á otras empresas, por la cantidad de 0,0024 pesetas por viajero y kilómetro, lo hicieron cuando no se conocía la tracción eléctrica y sólo se practicaban la tracción animal y por vapor, es evidente que ninguno de estos dos modos de tracción entonces conocidos podrían ser eliminados para la obligación del peaje; si acaso lo sería la tracción eléctrica que no se conocía ni se sospechaba siquiera cuando la concesión del tranvía del Norte fué otorgada.

En último extremo y en virtud del convencimiento que abraja esta Compañía de que las observaciones formuladas por la Compañía extranjera de los tranvías del Norte no tienen más objeto que el de dilatar todo lo posible el cumplimiento de la obligación de darnos peaje, por nuestra parte, para evitar toda discusión, nos allanamos y desde ahora nos comprometemos á efectuar la tracción en el trayecto objeto del peaje por tracción animal y en el resto de la línea por vapor.

4.º Que en cuanto á disponer la Compañía extranjera á su antojo de leyes y de códigos haciéndonos aceptar otras responsabilidades distintas de las civiles y criminales que en justicia nos correspondan, hay mucho que hablar y que discutir y lo hablaremos y lo discutiremos ante los Tribunales si llegase ocasión de hacerlo.

Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 19 de enero de 1906.

Por la Compañía Madrileña de Urbanización.  
**Arturo Soria y Mata.**

\*  
\* \*

**Tranvía de Canillejas á Alcalá.**—Muy próximo el término de este expediente llamamos la atención de los capitalistas acerca de la conveniencia para ambas partes de una inteligencia.

Nosotros construiremos la línea poco á poco si no podemos hacerlo de otro modo; pero entre tardar tres años ó tardar uno hay una diferencia considerable de intereses á pagar, de procedimiento de construcción y de beneficios á realizar, factores todos función del tiempo.

Pagando á un capitalista una prima y un interés razonable durante una corta temporada mientras se colocan entre los pequeños capitalistas las obligaciones necesarias para devolverle su dinero, ganábamos él y nosotros, porque construyendo deprisa y empezando á explotar pronto, se quintuplica cuando menos el valor total de la Ciudad Lineal y por consiguiente el de todos y cada uno de sus valores é intereses componentes; y que no hay exageración alguna en esta afirmación lo probarán varias cifras, pero por hoy con una, basta.

La tonelada de buen carbón nos cuesta 52 pesetas porque su verdadero coste viene recargado con el enorme sobreprecio que supone el transporte en carretas desde las estaciones de ferrocarril de Madrid á la Ciudad Lineal.

Tomando el carbón en Alcalá, Torrejón ó San Fernando directamente de los wagones del ferrocarril á los nuestros y por consiguiente á cualquier punto de nuestra línea, la Ciudad Lineal se convierte en industrial, porque todas las industrias madrileñas podrán tener en ella condiciones de vida y facilidades que no pueden tener en Madrid.

Además la acción benéfica del hecho de ponernos en contacto directo con la red ferroviaria general de España se extendería más allá de nuestra barriada y aumentaría la riqueza de Fuencarral y de Colmenar haciendo posibles en estos pueblos una porción de industrias con el mercado consumidor de Madrid á la puerta.

Respecto de estos puntos nos llamamos algo ó mucho, y es natural que así procedamos porque en los movimientos industriales que preparamos é iniciamos hay mucho dinero á ganar y es lógico que procuremos que

venga á nosotros la mayor parte que podamos de estas ganancias.

Invitamos á participar de ellas á los que tengan confianza en las iniciativas fecundas del director y fundador de la empresa, en la prudencia del Consejo de Administración y más aún si cabe en las oficinas de la Compañía que constituyen un núcleo de hombres activos y trabajadores, bien organizado y disciplinado y capacitado para realizar empresas de importancia con la natural esperanza de mejorar su posición administrativa.

Las más de las empresas industriales fracasan en España por la organización de las oficinas porque se contagian del microbio del favoritismo y de la recomendación imperantes en la administración pública.

En nuestras oficinas impera el mérito mucho más que la recomendación y ésta proviene siempre de origen muy puro y claro.

La treintena de hombres resueltos que constituye la actual oficina cabeza y núcleo del escalafón de la administración futura, debe sus respectivos puestos á su propio mérito siempre y en algunos casos además á la recomendación de los más interesados en la Compañía ó de personas que en cualquier forma han cooperado á la serie no interrumpida de nuestros triunfos.

El capitalista que sepa apreciar estas indicaciones, que se persuada de que en nuestra administración no se hacen ni tonterías ni picardías nos ayudará á construir las líneas á Colmenar y Alcalá.

Si así lo hicieren Dios se lo premie y si no se lo demande.

\*  
\* \*

Uno de estos días se procederá por el Ingeniero del Estado, D. Carlos Casado, á la confrontación del proyecto de la variante en la cuesta de la Fuentecilla, presentado el 12 del actual en la Jefatura de Obras públicas.

Los relativos al paso por el río Camarmilla y puente del Torote, ya obran en el Ministerio de Fomento.

\*  
\* \*

**Ferrocarril de Fuencarral á Colmenar Viejo.**—El nuevo proyecto de esta vía férrea, en el que se ha procurado salvar, y creemos haber salvado, todas las dificultades que ofreció el primero, ha sido ya presentado en el Ministerio de Fomento el día 27.

A este nuevo proyecto lo denominamos ferrocarril, por juzgarlo así más conveniente á los intereses de esta Compañía, y, por lo tanto, hemos pedido la devolución del relativo al tranvía y de la fianza que depositamos en garantía del mismo.

\*  
\* \*

**Tranvía de Madrid á Colmenar Viejo.**—Llamamos la atención de nuestros lectores acerca del anuncio de la sociedad que preside el Sr. Barón de Horteiga, publicado en la *Gaceta de los Caminos de Hierro*, que insertaremos en nuestro próximo número, y parece excusado decir que no ha producido el efecto que se deseaba. En su vista, por escrito presentado el día 2 del actual, se ha pedido al Juzgado de primera instancia la suspensión de pagos, cosa que ya estaba prevista.

También se nos asegura que la casa de Barcelona que suministró á dicha sociedad algún material fijo y móvil, lo ha recogido y llevadoselo á sus almacenes.

\*  
\* \*

**Construcciones.**—Se han paralizado algún tanto por los hielos. Algunos días no han podido trabajar los albañiles á causa del viento y del frío y en otros ha habido que deshacer la obra hecha por no fraguar bien el mortero á causa de la helada.

\*  
\* \*



El decorado interior de la techumbre del Teatro ha adelantado algo, así como la obra de carpintería del anfiteatro, palcos y escenario.

Nos prometen que podrá inaugurarse á principios de abril. Veremos.

\* \*

En las demás dependencias y en el Frontón el adelanto es muy visible á pesar de las aguas y los fríos.

\* \*

**Fábrica de Electricidad.**—Hemos pagado á los señores Morgan & Elliot, por 39 metros de tubo de hierro fundido para el enfriador, suministrados fuera de contrato, á 36 pesetas metro, 1.435,50 pesetas.

Además les hemos pagado también por tres fuelles de frágua para nuestros talleres 470.—Total: 1.905,50 pesetas.

\* \*

**Kiosco en la Plaza de Chamartín.**—Autorizada la construcción por el Ayuntamiento con aprobación del Gobernador, de la Diputación y del Ministro, se está haciendo por la Compañía un nuevo proyecto de kiosco sencillito y barato en vez del lujoso y elegante que teníamos pensado, y empezarán las obras tan luego como se vea la inutilidad de los acuerdos adoptados en la reunión de conjurados celebrada en casa de D. Tomás Calle.

\* \*

A las diez de la noche del día 23 se celebró una gran reunión de vecinos de Chamartín en casa del Notario D. Tomás Calle y bajo la amistosa presidencia de éste, para tratar de la guerra á la Compañía en los asuntos del kiosco y de la fuente.

Se comentaron las malas noticias recibidas, se examinaron los peligros de promover un nuevo motín y aunque se habló mucho y se tosió fuerte ya verán ustedes como no resulta nada.

La irritación de los vecinos de Tetuán contra los de Chamartín continúa aumentando, como es natural.

\* \*

El día 19 tuvieron la bondad de visitarnos tres señores Concejales del Ayuntamiento de Chamartín, don Valentín Serrano, D. Mateo Franco y D. Basilio Redondo, rogándonos comenzase á regir la tarifa de diez céntimos de Cuatro Caminos á Plaza de Toros desde 1.º de febrero puesto que ya podían considerarse resueltas á nuestro favor las pretensiones de la Compañía referentes al kiosco y al agua de la fuente del Pinar.

En corroboración de esto indicaron las gestiones hechas en tal sentido en el Ayuntamiento de Madrid y el Sr. Redondo insistió en que él no era enemigo de la Compañía, que creía que ésta tenía razón y que lamentaba lo ocurrido.

Correspondiendo á tan amables indicaciones agradecemos mucho la visita y manifestamos que tan pronto como tengamos hecha nuestra toma de agua y comenzadas las obras del kiosco en la plaza se modificaría la tarifa, antes no, porque no sería decoroso hacerlo desde luego dada la actitud de una parte del vecindario de Chamartín.

\* \*

**Fuente de Chamartín.**—Se ha confirmado lo que nosotros asegurábamos. Registrado el archivo del Ayuntamiento de Madrid de cuarenta años á la fecha no aparece concesión alguna de agua al Ayuntamiento de Cha-

martín, digan lo que quieran los ancianos del pueblo que aseguran lo contrario, D. Manuel Burgos, D. Casiano Fernández Canso, D. Antonio de Santos Aguado, D. Agustín Romera Lucilla, D. Andrés Romera Lucilla y D. Ramón Muñoz Alonso.

En su consecuencia, la Comisión de obras del Ayuntamiento de Madrid ha informado favorablemente la petición de la Compañía para hacer la toma antes de que el agua llegue al caño de la fuente, como esto es mucho mejor que tomarla del pocillo de la fuente resulta que en definitiva el motín de Chamartín nos ha favorecido y el pueblo tiene ahora mucha menos agua que antes y los cántaros y cubas que antes se pagaban á diez céntimos ahora cuestan cuarenta. Es un favor que deben los vecinos á D. Manuel Burgos.

\* \*

**Modo de dirigir la correspondencia á los vecinos de la Ciudad Lineal.**—Contestando á varios vecinos de la Ciudad Lineal indicamos á continuación la manera de dirigir la correspondencia.

Sr. D. ....

(Título de la finca).

Manzana núm.

CIUDAD LINEAL

Madrid.

\* \*

**Los tranvías en España.**—Existen actualmente en explotación más de 42 líneas de tranvías con diversos sistemas de tracción, tales como el motor de sangre, el de vapor y el eléctrico, y disponiendo las Compañías propietarias de estas líneas de un capital en conjunto de pesetas 38.669.500 en acciones y 19.939.000 pesetas en obligaciones.

En Madrid es donde mayor desarrollo alcanza la explotación de los tranvías, puesto que hay 125,7 kilómetros de líneas, mientras que en Barcelona existen 84,9 kilómetros y en las provincias Vascongadas 122,6 kilómetros.

Esta industria es susceptible, de mucho mayor desenvolvimiento en España, puesto que hay todavía 27 provincias que no tienen implantado servicio alguno de tranvías.

\* \*

**Paradas fijas. Tranvías de Madrid.**—Se ha convenido entre el Ayuntamiento y las empresas el establecimiento de paradas fijas y de algunas paradas discrecionales frente á las bocacalles que cruce el coche.

Esta medida que rige en la mayor parte de los tranvías del mundo es necesaria para no destrozar el material en poco tiempo y no gastar innecesariamente un exceso enorme de fuerza ya sea fluido eléctrico, ya sea vapor al arrancar después de una parada.

Molesta un poco al público mientras se establece la costumbre. Pasado algún tiempo el público mismo reconoce que la medida le conviene puesto que hay una compensación en sustituir la pequeña molestia de tomar y dejar el tranvía en las paradas fijas por la disminución de las causas de interrupciones totales durante horas y días enteros con lo que el servicio se hace con más regularidad y con mucha mayor rapidez, en lo cual gana mucho más el público que las empresas.

Además disminuyen mucho las probabilidades de accidentes por atropello á los transeúntes y las de accidentes del trabajo de los obreros ocupados en el servicio de transportar al público; y esto debe apreciarlo el vecindario por egoísmo, en primer término y también por



razones de economía social, por ese espíritu de solidaridad ó de fraternidad universal que aplaudimos en el teatro, en libros y periódicos y en donde quiera que un orador toca la cuerda sensible del auditorio, pero del cual solemos abominar y maldecir en la vida práctica cuando tenemos que sacrificar la más mínima comodidad de presente á estas conveniencias egoistas y altruistas más lejanas, más visibles con los ojos del entendimiento que con los de la cara.

El público madrileño está tan habituado á parar donde quiere, que habrá muy pocos cobradores de tranvía á quienes no les haya ocurrido el caso cómico de algún viajero que, distraído por sus negocios, amores ó disgustos, le pida parar en el número tantos, ¡tercerol!

En uno de los casos de esta índole que yo he presenciado, el cobrador con mucha gracia, madrileña ó andaluza, preguntó al viajero socarronamente de modo que éste no lo entendiese y lo oyésemos bien los que íbamos en la plataforma:

—¿Derecha ó izquierda, señorito?

Las paradas á discreción del público son mucho más perjudiciales en las líneas de la Ciudad Lineal que en las del interior de Madrid. Para ir desde cualquier punto á Cuatro Caminos ó á Ventas se tarda de diez á treinta minutos en ocasiones más de lo debido y es preciso tener en servicio una locomotora más de las que en realidad son necesarias.

Por último desde el punto de vista de la reparación del material móvil el caso es mucho más grave para nuestra empresa porque el tener constantemente en reparación cuatro ó cinco máquinas, esto es el 50 por 100 del material no es lo mismo que cuando se tienen cuatrocientos motores reparar quince ó veinte ó sea un 5 por 100 de los aparatos de tracción.

Ha habido viaje de Ventas á Cuatro Caminos en que la locomotora ha parado cuarenta y tres veces!

Era natural que regresase á Ventas con quince ó veinte minutos de retraso, que estuviesen impacientes los viajeros que esperaban y que se quejasen según los respectivos temperamentos.

Las numerosísimas innecesarias paradas del verano y del otoño de 1905 las estamos sufriendo ahora todos, público y empresa, en los talleres y en la línea en este penosísimo invierno de 1906.

Hay que ir pensando en que las paradas fijas convienen á todos y en que es indispensable establecerlas so pena de disminuir el servicio y de aumentar la tarifa.

\*  
\*\*

**Congreso Nacional de Arquitectos.**—En los primeros días de junio de 1907 se reunirá en Bilbao el cuarto Congreso Nacional de Arquitectos, al mismo tiempo que la gran Exposición Nacional de Arquitectura é Industrias con ella relacionadas.

\*  
\*\*

**Sociedad de Espectáculos.**—Se está repartiendo la circular solicitando la suscripción de acciones para poder dar principio á las obras de la Plaza de Toros en Canillejas, una vez quede ultimada la cesión del terreno ofrecido.

Los pedidos de acciones pueden hacerse á las siguientes personas:

D. Manuel Escobar, Canillejas.

Sres. Sacristán, hermanos, Canillejas.

D. Manuel Palomeque, Arenal, esquina á Hileras, Madrid.

D. Ernesto Catalá, objetos de escritorio, Mayor, 52, Madrid.

D. Luis García Arias, Secretario de la Sociedad, Pueblo Nuevo, ó en el Café de la Sociedad, Ciudad Lineal.

## IMPRENTA

VALOR DE LOS IMPRESOS HECHOS PARA LOS TRABAJOS DE LA COMPAÑÍA Y LA PROPAGANDA DE LOS FINES SOCIALES DURANTE EL AÑO 1905.

Pesetas.

24.700 volantes para los negociados de Subdirección, Contabilidad, Intervención, Caja, Terrenos, Aguas, Tranvías, Construcciones y Fábrica de electricidad. . . . .	84,75
1.250 pliegos papel comercial con membrete. . . . .	22,60
6.000 ejemplares de la Memoria del 11.º ejercicio social, encuadernados en rústica. . . . .	1.279,75
2.300 contratos de venta de terrenos, papel de hilo. . . . .	96,50
4.500 libramientos, encuadernados y numerados, modelo núm. 2. . . . .	62,50
8.000 cargaremes, encuadernados y numerados, modelo número 17. . . . .	97,50
400 certificaciones de servicio sanitario. . . . .	12,50
4.000 partes diarios de trabajos verificados. . . . .	31,50
500 pliegos de papel con membrete para oficios. . . . .	27,50
9.500 nóminas de jornales, modelo núm. 13. . . . .	95 *
2.000 estados de arqueos de Caja, modelo núm. 4. . . . .	29,75
24.500 recibos talonarios para terrenos, aguas, construcciones, alquileres y fábrica de electricidad, numerados y encuadernados, modelos números 3, 14, 32, 33 y 34. . . . .	363,65
11.250 facturas para cupones de obligaciones, modelos números 7 y 31. . . . .	74,55
1.000 resguardos talonarios de depósito de obligaciones, numerados y encuadernados en cuatro libros, modelo núm. 41. . . . .	55 *
3.000 transferencias de obligaciones, numeradas, modelo núm. 20. . . . .	19,50
300 transferencias de acciones, modelo núm. 18. . . . .	5,50
21.000 relaciones de recibos cobrados, modelos números 11, 12 y 46. . . . .	187 *
2.000 hojas-registro de ventas de terrenos. . . . .	44 *
500 pliegos-presupuestos instalaciones de luz, modelo número 1. . . . .	15 *
6.650 estados-relaciones de medición de terrenos y contadores de luz eléctrica, modelos números 37 y 38. . . . .	112,50
1.000 pliegos-presupuestos de construcciones. . . . .	38,25
2.000 contratos de suministro de luz eléctrica. . . . .	34,75
250 libretas de lectura de contadores de luz eléctrica, modelo núm. 43. . . . .	27,50
1.500 estados-relaciones de lectura de contadores de luz eléctrica, modelo núm. 10. . . . .	18,25
5.000 hojas lectura contadores de aguas. . . . .	28,50
300 etiquetas en cartones para documentación. . . . .	13,75
12 carpetas id., id. . . . .	9,25
1.000 estados de entradas y salidas de almacén, numerados y encuadernados. . . . .	132 *
5.000 prospectos con planos y precios de terrenos en venta. . . . .	138,50
590 avisos de servicio de tranvías, varios modelos. . . . .	14,60
5.575 hojas de liquidación de recaudación diaria de tranvías, modelos números 8 y 23. . . . .	64,35
600 tarifas de tranvías. . . . .	16,75
1.000 partes diarios de inspección de vías férreas. . . . .	46,50
9.000 hojas de ruta para los tranvías de Fuencarral, Ciudad Lineal y Canillejas, modelos números 21, 25 y 26. . . . .	172 *
645.500 billetes de tranvías de diferentes trayectos, numerados. . . . .	532,60
3.000 ídem de precio reducido, por cupones de obligaciones, numerados. . . . .	24,75
8.150 tarjetas de circulación á precio reducido por los tranvías, para dos semestres, numeradas. . . . .	190 *
1.400 prospectos inauguración de la tracción mecánica en la línea de Tetuán. . . . .	19,50
3.000 circulares de la Fiesta del árbol y proyecto de Cuartel de la Guardia civil en la Ciudad Lineal. . . . .	74,75
12.700 prospectos-programas de la octava Fiesta del árbol. . . . .	229,50
400 tarjetas de invitación, numeradas y perforadas. . . . .	13,75
2.000 hojas-registro de suscripciones al periódico, modelo número 6. . . . .	16,75
3.500 circulares de propaganda de anuncios. . . . .	48,50
2.000 relaciones de suscripciones y publicidad, modelo número 27. . . . .	28,50



	Pesetas.
1.000 estados de valoración de trabajos de imprenta, modelo núm. 30. . . . .	16,50
Importe de la composición, tirada, papel y encuadernación de 35 números de la revista LA CIUDAD LINEAL, 71.000 ejemplares. . . . .	8.195 *
3.000 títulos de obligaciones, numerados y encuadernados, 12 libros. . . . .	508,25
<b>TOTAL IMPORTE.</b> . . . .	<b>13.369,85</b>

## INGRESOS

	Pesetas.
<b>EN METÁLICO:</b>	
Por suscripción al periódico. . . . .	1.745,50
Por anuncios. . . . .	5.050,06
Por impresos á particulares. . . . .	848 *
Por tarjetas de tranvías. . . . .	1.190,50
Por venta de ejemplares del periódico. . . . .	28,40
Por venta de recortes de papel. . . . .	5,50
Por venta de tipos inútiles de imprenta. . . . .	22,80
Por reintegro de exceso pagado en una factura de papel. . . . .	95,40
<b>TOTAL.</b> . . . .	<b>8.986,16</b>
<i>En impresos hechos para la Compañía.</i> . . . .	<b>13.369,85</b>
<b>TOTAL DE INGRESOS.</b> . . . .	<b>22.356,01</b>

## PAGOS

	Pesetas.
Por redacción. . . . .	1.200 *
Por colaboración. . . . .	743,50
Por trabajos para la reforma del periódico. . . . .	150 *
Por jornales del personal de imprenta. . . . .	6.263,38
Por papel, cartulina y cartón. . . . .	6.999,95
Por tinta, pasta para rodillos y materiales de imprenta. . . . .	999,70
Por grabados y fotograbados. . . . .	1.028,90
Por devolución por suscripciones. . . . .	10,75
Por ídem por tarjetas de precio reducido. . . . .	4,50
Por ídem por trabajos de particulares. . . . .	13,75
Por gastos menores. . . . .	29,90
<b>TOTAL.</b> . . . .	<b>17.444,33</b>

## RESUMEN

Ingresos. . . . .	22.356,01
Pagos. . . . .	17.444,33
<b>BENEFICIO.</b> . . . .	<b>4.911,68</b>

## Compañía del Ferrocarril de la Moncloa al Pacífico.

Arenal, 25 y Fuentes, 15, p<sup>o</sup> Inolpal.

El Consejo de Administración de esta Compañía, representado por los Sres. Herrera, Soria, García Rodríguez, Ripoll, Roldán, Sánchez Díaz y López Ferreiro, acompañados por el Ingeniero D. Vicente Muzás, realizó el 16 del corriente mes la excursión que tenía proyectada al objeto de conocer prácticamente el trazado del ferrocarril entre la Florida y Cuatro Caminos y asesorarse de si procede ó no pedir la variación del trazado en dicho trayecto, bien acortando el recorrido en más de tres kilómetros ó ampliándolo hasta penetrar en la dehesa de Amanié y pasar por Bellas Vistas, sacando la impresión unánime de que tal como está aprobado el proyecto quizá no convenga á los intereses de la Compañía, y si proceder inmediatamente á una rectificación de dicho trazado.

Los Sres. Muzás y Soria, con los conocimientos que les son

peculiares en estudios ferroviarios, informaron detalladamente á sus compañeros de excursión de todo el trazado de la línea en la parte que iban recorriendo, así como de las ventajas que á su juicio podría obtener la Compañía variando el estudio primitivo. De tales trabajos quedó encargado el Sr. Muzás, quien con el gran entusiasmo de accionista de la Compañía y con la generosidad propia en él, ofreció al Consejo hacer tales estudios sin cobrar honorarios. La Compañía no olvidará, seguramente, los servicios del Sr. Muzás.

En los altos de Amanié esperaban á los expedicionarios los Sres. D. Javier Jausar, D. Manuel Pradillo y el Presbítero D. Francisco Hernández Bocos, grandes propietarios de terrenos y edificios inmediatos al trazado del ferrocarril de la Moncloa al Pacífico, cuyos señores están decididos á auxiliar á la Compañía, ya cediéndola grandes cantidades de terreno y vendiéndole otras que cobrarían en acciones de la Compañía, una vez que se avisten con otros propietarios de aquellos contornos. El Consejo espera á que los repetidos señores concreten sus ofrecimientos y de manera solemne los lleven á la práctica, previo convenio á la Compañía.

Es muy grato ver que los propietarios de terrenos colindantes é inmediatos á la vía en proyecto, se van dando cuenta de la importancia que para ellos tiene en primer término la construcción del tranvía de la Moncloa al Pacífico; y si todos se reunieran y convinieran auxiliar eficazmente á la Empresa, pronto sería un hecho el principio de las obras de tan importante vía.

Venta de dos créditos: uno de 172,50 pesetas, contra D. Félix Méndez, inquilino que fué de una casita en la Ciudad Lineal, empleado temporero en el Ministerio de la Guerra, y otro de 285,80 pesetas contra don *Martín Cañizares Morcillo, representante de comercio*, inquilino que fué de un hotel en la Ciudad Lineal, domiciliado en la calle Mayor, núm. 51, segundo izquierda.

Se dan por el 30 por 100 de su valor.

NOTA.—En la Ciudad Lineal no ha existido, ni existe ningún hotel que se llame BUENOS AIRES.

**Arboles** frutales inertos de todas clases de Aragón, garantizados, desde UNA PESETA. Calle de Jerte (jardín).

**Se venden** al contado y en buenas condiciones de precio, varios lotes, con fachada á la calle principal y transversales.

Razón en las Oficinas, **Lagasca, 6**, y en el Hotel de la Compañía, de una á siete.

**Se vende** una casa, la del sorteo de *La Correspondencia*, en la manzana 96, de planta baja, superficie edificada 48 metros cuadrados en un lote.

Razón en las Oficinas, **Lagasca, 6**, y en el Hotel de la Compañía, de una á siete.

Imprenta de la Compañía Madrileña de Urbanización.  
Estación del tranvía.—Chamartín de la Rosa.