



La Ciudad Lineal



Revista científica de higiene, agricultura, ingeniería y urbanización.

AÑO XII

Redacción y Administración: Cagasca, 6, primero.

NÚM. 326

Madrid (Chamartín) 10 de Diciembre de 1907.

Sumario

Dos convocatorias.—*T. Serrano Calvache*: Cajas de Ahorro.—*Vicente Muzás*: A través de los Pirineos por las nieves perpetuas.—*N. M. C.*: La cuestión de las viviendas para obreros.—*Por las Revistas*: Para quitar el barro de los paraguas. Para reconocer si una moneda es falsa. Para hacer al petróleo más luminoso y quitarle el mal olor.—Bibliografía.—*Urbanización*: Nuestras noticias. Anuncios. Caja de Ahorros.

CONVOCATORIA.

Se invita á los señores accionistas, obligacionistas, suscritores de los demás valores y vecinos de la Ciudad Lineal amigos de la Compañía á concurrir á una reunión que se celebrará el domingo 22 á las dos y cuarto en punto en las nuevas oficinas de la Ciudad Lineal contiguas al cocherón para obtener la declaración de caducidad de la concesión de la Sociedad del Tranvía á vapor á Colmenar Viejo presidida por D. Eugenio Montero Villegas.

OTRA CONVOCATORIA

Para el domingo 15 á las once y media en el Teatro para acordar si se construye ó no el Cuartel para la Guardia Civil.

CAJAS DE AHORRO

IV

Después de las consideraciones filosóficas acerca del ahorro, hechas en los artículos precedentes, hemos de ocuparnos con algún detenimiento en las Cajas donde aquél se deposita y acumula, tratando primeramente (aunque de un modo muy somero) de los Montes de Piedad, que en el proceso histórico también fueron los primeros, viniendo á ser después las Cajas de Ahorro su complemento natural y lógico.

Se crearon los Montes de Piedad para combatir la usura, y como los Franciscanos eran los más desprendidos de todos los individuos, que hacían vida monástica, enfervorizados por la fogosa elocuencia del gran predicador Bernardino de Feltre, los defendieron

enérgicamente, á fin de concluir con los procedimientos usurarios seguidos por los judíos en sus préstamos. En Italia tuvieron su nacimiento, siendo el primero el establecido en Orvieto el año de 1463; el segundo, confirmado por una sanción papal especial, se estableció en Perusa el 1467, y á fines del siglo xv se habían extendido tanto que ya llenaban casi toda la península.

Los apologistas de esta notable institución trabajaron tanto por su difusión, que bien pronto se introdujeron en las demás naciones, y aunque Ashley dice que no hay manifestación alguna de los Montes de Piedad en Inglaterra, sin embargo no dejaron de hacer sentir su benéfica influencia en la vida económica inglesa.

Alimentados en un principio con limosnas, donativos y legados testamentarios prestaban sin interés alguno; pero cuando sus operaciones fueron extraordinarias, y tenían que acudir á los capitalistas para realizarlas, ya exigieron desde un 8 á un 15 por 100, y aun cuando han sido combatidos por este crecido interés impuesto á sus préstamos, nosotros no podemos dejar de defenderlos, siempre que se encuentren relacionados con las Cajas de Ahorro. También son susceptibles de defensa los demás, porque teniendo que proveerse de fondos facilitados por los capitalistas, éstos reclaman siempre un interés, el cual ha de provenir de los préstamos que hagan los Montes de Piedad, obligados además á cubrir todos los gastos que por personal y material reclaman su administración y bien desempeñada contabilidad.

Tres siglos después de la fundación de estos establecimientos públicos de préstamos humanitarios hechos á las clases inferiores, se hicieron tentativas para crear otra institución, que, teniendo el mismo carácter, fuera el complemento de aquéllos. Las Cajas de Ahorro, fundadas en beneficio de los operarios y no de los capitalistas, facilitaron la colocación segura á interés de aquellas exiguas cantidades que al obrero pueden restar de sus modestos haberes. Los ensayos tuvieron lugar en Suiza entre 1765 y 1800;

se constituyeron definitivamente desde 1840 á 1870; después de esta fecha se desenvuelven y adquieren una gran importancia económica y social, y en lo sucesivo están llamados á recibir notables modificaciones.

El impulso dado en este último período á las Cajas de Ahorro ha sido tan extraordinario, que en ellas y en instituciones análogas existen capitales por valor de 16 á 18 millones de pesetas, depositadas por más de 20 millones de imponentes según los últimos datos estadísticos; pero á pesar de la actividad é inteligencia desplegadas por los encargados de reunir estos datos, no ha podido ser exacto su cálculo, porque existen muchas Cajas privadas que no los publican.

En la capital de España se fundó la primera en 31 de octubre de 1838, estando formada su Junta directiva por el Marqués de Pontejos, Acebal y Arratia, Mesonero Romanos, Goiri (D. Manuel María), Moreno (D. Guillermo) y Fagoaga (D. Joaquín), los cuales en 17 de febrero de 1839 la inauguraron, haciendo por sí mismos todas las operaciones necesarias, hasta las de amanuenses.

Los adelantos de esta Institución se demuestran con los balances del primero y último año de su historia. En 31 de diciembre de 1839 había 1.081 imponentes con un capital de 314.245 pesetas, en 31 de diciembre de 1906 había 61.958 imponentes con 46.341.189 de capital.

En toda España se ha dejado sentir la influencia de la Caja de Ahorros de Madrid, y ya son 59 aquellas de las que tenemos datos oficiales, siendo el número de imponentes en 31 de diciembre último 308.454 y el capital impuesto de 156.324.239.

Este tan notable desenvolvimiento se debe á que las clases inferiores no acuden á las casas de los banqueros y prestamistas en pequeño á depositar sus laboriosas economías en vista de los fracasos y fraudulentas quiebras que con tanta frecuencia se repiten, por desgracia, en estas casas. En cambio la mayor parte de las Cajas de Ahorro, por tener el apoyo de las autoridades locales ó de Compañías que tienen asegurado su crédito, como la Madrileña de Urbanización, prosperan y se engrandecen, y como se fundan no para especular, sino para favorecer á los pobres, contribuyendo así á la educación económica de las clases populares, de las que muchos individuos salen con gran talento mercantil, pudiéramos decir con Jourdan que las Cajas de Ahorro son las escuelas en que se eleccionan los capitalistas.

Las Cajas de Ahorro tienen un doble objeto: 1.º Recibir las economías de las clases inferiores, reem-

bolsables á voluntad; devengando un interés pequeño; 2.º Colocar estas economías de modo que se pueda cumplir con el primer objeto; cubrir los gastos de administración y llegar á constituir un fondo de reserva. No puede ser muy elevado el interés que paguen las Cajas de Ahorro, porque no todo lo depositado puede invertirse en negocios lucrativos; hay necesidad de tener en reserva, á disposición de los imponentes, alguna cantidad para cuando pidan ser reintegrados en todo ó en parte de las cantidades depositadas en aquellas.

Siempre que las Cajas de Ahorro tuvieron reducido su campo de acción á un pueblo ó á una región, su marcha gestora era fácil, por ser pocas las personas que en ellas intervenían; pero su extraordinario desenvolvimiento ha originado dificultades de todo género, las que no han podido vencerse ni por las leyes ú ordenanzas especiales dictadas en la mayor parte de los países para su buen régimen y gobierno, ni por las subvenciones algunas veces otorgadas por el Estado, para mejorar su situación económica.

En Inglaterra los *notables* (propietarios y eclesiásticos) que como personas de confianza figuraban al frente de estas Cajas, eran tímidos y se dedicaban á la explotación de muy pocos negocios; por esto cayeron en descrédito desde 1840 á 1860, y hasta tal punto se desacreditaron en vista de los enormes déficits que en sus balances presentaban, que ninguna de las personas de arraigo consentía en garantizarlos ó afianzarlos.

Entonces Gladstone quiso subvenir á estas necesidades administrativas, sustituyendo los hombres notables por empleados del Estado, que serían los responsables de estas Cajas, y encomendó al servicio de correos la administración de las mismas en 1861, año en el que tuvieron su origen las Cajas Postales, ejemplo que siguió Italia en 1874 y Francia en el 1882.

Las Cajas de Ahorro, creadas para favorecer al pobre, aminoran indirectamente las cargas del Estado, puesto que mientras se reconoce en él la función tutelar, habrá de estar el número de individuos, á quienes tendrá que socorrer, en razón inversa del número de imponentes en aquellas. Pero para obtener este resultado, deben proporcionar todo género de facilidades en su funcionamiento, y toda clase de seguridades para el pequeño ahorro en aquéllas depositado.

Las Cajas de Ahorro tuvieron primeramente graves inconvenientes; no se recibían en ellas cantidades centesimales; funcionaban en días y horas determinados, y solo existían en las capitales ó en poblaciones de alguna importancia. Tales inconvenientes se evi-

taron con la reforma introducida por Gladstone, al crear las Cajas de Ahorro Postales.

El Gobierno de Inglaterra autorizó la venta de timbres de ahorro, cuyo valor era de cinco céntimos cada uno; se fijaban, conforme se iban adquiriendo, en un papel hasta completar una peseta, con esta colección se presentaba su poseedor en una oficina de correos, y se le abría una libreta para hacer constar en ella esta primera cantidad, á la que se agregaban sus sucesivos ahorros formados por el mismo procedimiento, facilísimo en grado sumo, porque hasta los carteros y peatones iban provistos de aquellos timbres, de manera que hasta en los pueblos más insignificantes podían hacerse ahorros.

Con esta sencillísima organización, que no necesitaba ni creación de oficinas ni aumento de personal en el servicio postal, llegaron á tener las Cajas de Ahorro un desarrollo verdaderamente asombroso. La de Inglaterra ha producido tan admirables resultados desde el primer momento que hoy cuenta con más de 8 millones de imponentes, y ha llegado á reunir un capital que excede de 3.000 millones de pesetas. Bélgica fundó la Caja nacional en 1865; puso á su servicio el ramo de correos en 1870; lo ha favorecido luego con los auxilios del Banco y la Caja de Depósitos y le ha confiado varios servicios de la Tesorería del Estado; hay en este país millón y medio de imponentes y sus capitales ascienden á 600 millones de pesetas. En Italia la Caja Postal se creó en 1874, como ya hemos dicho; las imposiciones pasan de 2 millones, y su valor total se acerca á 2.000 millones de pesetas. Existen también instituciones semejantes en Austria, Holanda, Japón, República Argentina, Uruguay, Canadá y otros países. Dinamarca es la nación que se distingue entre todas por la perseverancia con que ahorra; hay allí 46 libretas por cada 100 habitantes y corresponde á cada uno de estos una suma de cerca de 400 pesetas. En nación tan privilegiada se tiene muy presente lo que dice Adam Smith: «El ahorro es la fuente de todo acrecentamiento de capital.» El pródigo disminuye la cantidad de labor productiva y en la misma medida el total de la riqueza del país. Cada pródigo por tanto es un enemigo; cada hombre frugal un bien hechor de la humanidad.

T. Serrano GALVACHE.



Por las nieves perpetuas

Panticosa es semejante á una inmensa plaza de toros, cuyos tendidos, gradas y palcos, fueran elevadísimas montañas graníticas que alcanzan en algunos picos á 3.000 metros sobre el nivel del mar, y 1.400 sobre el plano de Panticosa. De estas montañas se precipitan nueve torrentes de frescas y cristalinas aguas, formando graciosas y altas cascadas, que se detienen en un lago que es parte del anfiteatro de Panticosa y el cual mide 6 hectáreas próximamente (772.818 pies cuadrados) y una profundidad de 17 metros.

Este lago, llamado *ibón*, como todos los lagos del Pirineo aragonés, contiene en sus transparentes aguas ricas truchas, y en su fondo, existen dos fuentes de agua caliente, que impiden la congelación total del lago quedando dos pequeños orificios en el hielo, como chimeneas de aquel palacio acuático. Algunos opinan que este lago es el origen del hermoso río Caldarés, y no es así, como diremos luego. La altimetría de este sitio es de 1.636 metros sobre el nivel del mar, no tiene en verano más que unas 8 horas de sol, no hay pájaros en el sutil ambiente que canten la alborada, pero en cambio tiene el murmullo monótono de las blancas cascadas, que convida á dulce sueño.

¡Cuánta agua perdida! ¡cuánta fuerza hidráulica sin empleo!

Todo el que contempla aquellos saltos torrenciales, siente el deseo de subir más, y ver su procedencia, y esto nos impulsó á tres amigos á pasar á Francia por las más altas cimas pirenaicas.

El 30 del pasado agosto, los tres amigos, provistos de báculos con regatón, acompañados de otros tantos guías y con cuatro poderosos mulos, para cabalgadura y conducción de provisiones, á las diez de la mañana abandonamos la pradera de Plandigón, vulgo Panticosa; despedidos por varios amigos, que desde la plaza del Balneario iban siguiendo con sus ojos nuestras revueltas por las elevadas rocas, y que recíprocamente nos parecíamos hombrecitos de plomo como los juguetes de los niños.

Cruzamos la famosa cascada del Pino, que por una hendidura entre un murallón granítico y á más de 20 metros de altura, arroja sobre 10.000 litros de agua por segundo. La contemplación desde un pretil, hecho *ad hoc* sobre un peñasco, produce pavor y un rápido movimiento de retroceso.

Trepamos por un escarpado, de pendiente inverosímil, montados en los mulos, rozando el brazo izquierdo con una muralla de granito, y por el lado derecho al borde de un corte vertical de más de 100 metros de altura, y que, á perder una de nuestras cabalgaduras el equilibrio, no hubiera quedado resto de personas ni anima-

les. ¡Qué talento tienen estos mulos! ¡qué estudio para fijar sus patas sobre las movibles piedras!

—Si miro á mi derecha me atrae el abismo—decía don Julián que no iba muy á gusto.

—Dejar á los machos por sí—nos gritaban los guías—y sobre todo no abrir paraguas que les asustan.

Subiendo y bajando montañas, atravesando vertientes de precipitadas aguas, cruzando el impetuoso río Caldarés dos veces, y después de dos horas de marcha peligrosa por *altas profundidades* (sic) al pie del cerro Gascón, llegamos á la famosa cascada del Fraile.

¡Qué grandioso espectáculo! Un río que se precipita verticalmente, á una altura de lo menos 150 metros, formando una olla en su caída de la cual se levantan nubes de blanca espuma y en un espacio de 30 metros de anchura y altura es como un inmenso globo de humo, formado por la pulverización de las aguas, y al caer sobre estos los rayos del sol, dibujarse con perfección el arco Iris con sus siete colores maravillosamente marcados. ¡Hermoso!

Abandonamos con sentimiento la cascada y á subir más, llegamos por sitios sin caminos, á más altura que la de la cascada, y á unos 600 metros de distancia, encontramos el lago ó ibón de Bachimaña rodeado de peñascales, con azuladas aguas y que tendrá unas 9 hectáreas de superficie. A la derecha del lago y junto á las aguas, existe un peñasco, desprendido sin duda de las alturas, tan grande como dos tranvías superpuestos, y que se mueve como una cuna, impulsado débilmente con la mano. El fenómeno sorprende, aunque se explica viendo la forma en que la naturaleza ha colocado el centro de gravedad.

Un poco más hallá otros dos hermosos lagos, y más arriba otros tres muy azulados á los 2.240 metros sobre el nivel del mar, llamados de Bramatnero, que se alimentan de las aguas procedentes de las altas nieves y son el verdadero origen del río Caldarés. Esta inmensa depresión del terreno donde se hallan los lagos, rodeada de montañas, vestidas de nieve, de picos salientes, de manantiales que se precipitan entre peñas, de pequeñas praderas de un verde hermoso, de pantanitos dibujados con cintas verdes, constituye acaso el lugar más pintoresco de los Pirineos.

Subimos como unos 400 metros más, y desde esta altura contemplábamos todo aquel fondo de lagos, que resultaba un panorama maravilloso.

Habíamos subido desde Panticosa la friolera de 1.000 metros.

Desde esta elevación ví un nuevo lago, á lo lejos, hacia Oriente, ya en las mayores alturas del Pirineo, y tuve la curiosidad de verlo de cerca. Agarrándome á peñascos, pude llegar hasta él. Tenía la forma de un barco, y sería como seis veces el estanque del Retiro.

Sus aguas tranquilas, ni siquiera rielan y son de transparencia tal que se ven sus profundidades, habitadas por innumerables truchas, más grandes que las

más grandes merluzas, y que no huyen, tal vez por no ver nunca gente en sus cercanías.

¡Qué de buena gana hubiera cogido el lago con sus ricas aguas y truchas para transportarlo á nuestra Ciudad Lineal!

Poco después llegamos á las nieves perpetuas, en las cuales se hundían las patas de los mulos y tuvimos que pasar á pie por tan peligrosos sitios, aunque muy frescos. Me chocó ver aquellas moles de nieve, de antigüedad indefinible, socavadas en su unión con la tierra, pues al parecer se derrite más por abajo que por arriba á pesar de recibir los rayos solares, hasta tal punto que en los arroyos existen, no solo innumerables y caprichosos puentes de nieve, sino largos túneles de blanca nieve, por cuyo fondo discurren las derretidas aguas. Bajo una bóveda de nieve, que tendría siete metros de espesor en corte vertical, ví una laguna de oscuras aguas, formando cueva tan imponente que se parecía á esos sombríos lagos del Infierno del Dante, dibujados por Gustavo Doré.

Salimos de las nieves y continuamos subiendo por terrenos que ya no tenían ni aguas, ni nieves, ni plantas, ni siquiera pequeñas hierbas, sino peladas rocas. En nuestra ascensión no vimos aves de ninguna especie, y en la tierra solo algunas gamuzas, pastando en praderillas inaccesibles. Ni un oso, de los que por allí existen, se dignó saludarnos.

Ya habíamos subido hasta el pie del pico del Infierno ó Quijada de Pondiello, que se halla á los 3.209 metros sobre el nivel del mar, y entre dicho pico y el de Valtierra, hallamos una garganta, en el puerto de La Peire para atravesar el Pirineo. Estábamos en la divisoria de aguas y en la raya de España y Francia. Allí existía un alto mojón de piedras, sobre una peña nativa, en la cual había grabada una cruz y el número 353, que supongo será el borne del deslinde.

Contemplando á Francia, veíamos profundos valles, llenos de árboles y prados, y contemplando á España veíamos picos de piedra en el radio de dos leguas, como una inmensa ciudad de innumerables Catedrales góticas. El paisaje dibujaba el carácter de ambos pueblos. En tales altitudes la respiración se hacía más fatigosa, pero agradable, y lo era más el blanco baño de luminosidad, hoy recomendado por la ciencia. Recibíamos los rayos solares más intensos de luz, por no hallar en la atmósfera cuerpos en suspensión que debilitasen el haz luminoso. No se sentía calor.

Allí hicimos descanso y nos pusimos á comer y beber con mucho apetito. Los seis viajeros nos sentamos sobre la raya, con una pierna en Francia y otra en España, y uno de nuestros guías, se aficionó tanto al vino de Rioja, que en lugar de estar entre España y Francia se colocó entre Pinto y Valdemoro.

Tras regular descanso, comenzamos la descensión á Francia, más difícil que la subida, y que tuvimos que hacer á pie unos 5 kilómetros, por sus peligrosas y res-



UN ESMALTE DE ALTO GRADO

No venenoso y exento del
 Albayalde
 Seca con un brillo perfecto
 Mantiene una superficie
 . . dura y permanente . .
 Resistente á la humedad
 . . . Permanente
 . . Para todos los climas . .

SE RECOMIENDA
ESPECIALMENTE

PARA MUEBLES, ESCALERAS, EMPAPELADOS, CENEFAS, CAMAS DE MADERA Y HIERRO, UTEN-
 SILIOS DOMÉSTICOS, TRABAJOS DE CESTERÍA Y ARTÍCULOS DE CAPRICHIO EN MADERA, HIERRO.
 HOJA DE LATA, ETC.

POR QUÉ? : : :

POR RAZÓN DE LA FACILIDAD CON QUE SE PUEDE LAVAR.

NOTA : : : : :
: : : : HIGIÉNICA

EL ESMALTE BURRELL ES (BAJO EL PUNTO DE VISTA SANITARIO) MUY PROPIO PARA HOSPI-
 TALES, ESCUELAS, ESCRITORIOS, COCINAS, CUARTOS DE BAÑO, SALONES DE VAPORES, ETC., SIENDO
 SU SUPERFICIE COMO LA PORCELANA, EVITA QUE LOS GÉRMESES SE DEPOSITEN.

SE FABRICA : : :

EN TODA VARIEDAD DE COLORES FIJOS Y PRECIOSOS.

SE SURTE : : : :

EN LATAS «MITAS», «ENANAS», «PEQUEÑAS», «MEDIANAS», «GRANDES» Y «PIN-
 TAS» (MEDIO LITRO), Ó DE CUALQUIER OTRO TAMAÑO. TAMBIÉN EN BULTO.

PÍDANSE TARJETAS DE COLORES Y DEMÁS INFORMES

TAMBIÉN : : : : :

ESMALTE PREPARADO ESPECIALMENTE PARA BAÑOS

NO VENENOSO. RESISTE A LA ACCION DEL AGUA CALIENTE

Blanco Puro, Blanco Marfil, Agua del Nilo y Color Carne

COLORES

Y

BARNICES

de todas clases
 y calidades.

BURRELL Y CIA.

Fabricantes de Pinturas, Barnices, Esmaltes, etc.

✻ ✻ ✻ LONDRES ✻ ✻ ✻

Casa Fundada en 1852.



Marca Registrada

Ayuntamiento de Madrid



ORNAMENTACIONES MURALES EN TODOS LOS ESTILOS

PINTURA DECORATIVA AL ÓLEO, ESMALTE, TEMPLE, &

REPRODUCCIONES DE CUADROS DE TODOS LOS MUSEOS
RETRATOS AL OILEO É IMITACIÓN DE TAPICES

RESTAURACIONES

DE CUADROS Y OBJETOS DE ARTE ANTIGUOS Y MODERNOS

* * * * * VIDRIERAS ARTÍSTICAS * * * * *

IMITACIONES A MADERAS, MARMOLES, BRONCES, ETC.

PINTURA LISA DE TODAS CLASES

* * * PROYECTOS Y PRESUPUESTOS * * *

TALLERES: MONTELEÓN, 24.--MADRID

baladizas pendientes de pizarras sueltas. Encontramos nuevas zonas de nieves perpetuas, por las cuales es difícil pasar sin caer varias veces, y así nos sucedió, con daño de nuestras piernas, que todavía conservan huellas. Gracias á que la columna atmosférica gravitaba poco sobre nuestros cuerpos, que por la menor intensidad de la gravedad perdían peso y nos hallábamos con más agilidad.

Poco después nos sorprendió una horrorosa tormenta, cuyos truenos repercutidos por las montañas roquizas, producían formidable estruendo. Espesa lluvia caía sobre nosotros, que duró más de dos horas; pero como de tales alturas no hay vientos, el agua descendía vertical y podíamos desviarla con nuestros paraguas.

Continuamos en rápido descenso por el verde valle de Jeret poblado de frondosos pinos, por aceptable senda de herradura, recibiendo algunas bofetadas de las ramas de los pinos, que no siempre podíamos separar. Y estaban tan mojadas, que resultaba un baño de impresión. Ibamos siguiendo las ondulaciones de un riachuelo, origen del rio Gave.

A las tres horas de descenso, nos encontramos ya en país habitado, llegando al famoso Pon de' Espagne, tan visitado por los franceses. Este «puente de España», situado en el fondo de un hermoso valle, entre dos elevadas montañas cubiertas de arbolado, se halla á los 1.510 metros sobre el nivel del mar, es decir, 126 metros más bajo que Panticosa. Tiene una hermosa cascada, admiración de los franceses, de mucho menor altura que las de España. Junto al puente hay un hotel, ó mejor dicho *un hotellerie*, donde se venden artículos de comer y beber. Allí descansamos, sin bajar de los mulos, porque estaban entumecidas nuestras piernas.

Nos restaban 8 kilómetros para llegar á Cauterest, en cuya longitud teníamos que bajar 577 metros, puesto que esta villa se halla á los 933 metros sobre el nivel del mar, pero teníamos ya una hermosa carretera, por la cual corrían algunos carruajes de lujo, de los bañistas de tan hermosa estación veraniega.

Al oscurecer hacíamos nuestra entrada en Cauterest, hermosa villa, de modernos edificios, grandes hoteles con tanto lujo y más comodidades que los de París, magnífico comercio y uno de los primeros y más concurridos balnearios de Francia. Los edificios de baños están en la carretera á Pont de' Espagne.

En la Aduana, al vernos tan decaídos, no quisieron registrar nuestros equipajes.

Fuimos á parar al hotel de Le Paix, en cuyas puertas existían unos bancos, donde nos sentamos á descansar.

Al mirar allí á seis hombres, lacios por la mojadura, con cuatro caballerías, cansados y saber que habíamos atravesado los Pirineos, se formó un gran corro, más de mujeres que de hombres, en torno nuestro, que se decían señalándonos:

Espagnols fatigués.

Y decían verdad.

Y una gascona, al pasar por nuestro lado, sin pararse, exclamó:

¡Ole ya!

Vicente MUZÁS.

LA CUESTIÓN DE LAS VIVIENDAS PARA OBREROS

En el XIVº Congreso internacional de higiene y demografía, celebrado en Berlín en el mes de septiembre del presente año, el Dr. M. F. Putzey (de Lieja) ha tratado este importante problema.

Después de sentar como principio axiomático que *todo obrero debe ser propietario de la casa que habite*, procura demostrar que esta necesidad cada día más imperiosa, servirá de estímulo para la constitución de sociedades que presten á los obreros las sumas necesarias para la construcción de sus viviendas, ó bien construirán ellos mismos grupos de habitaciones en condiciones higiénicas, dando todo género de facilidades en su adquisición.

Supone dicho doctor que el Estado contribuirá seguramente á esta obra humanitaria, procurando al mismo tiempo que las demoliciones emprendidas para saneamiento, ensanche ó embellecimiento de las poblaciones actuales, sean siempre precedidas de la construcción de nuevas barriadas destinadas al alojamiento de aquellas familias expulsadas de sus viviendas en nombre de esta misma higiene.

Estos barrios han de ser contruidos conforme á los principios de la higiene en aquello que concierne á orientación de las edificaciones; su distribución sobre el terreno; suministro de agua potable; instalación de baños y lavaderos públicos; alumbrado, etc., etc. Además, estas agrupaciones de viviendas, necesitarán dos condiciones importantes: estar situadas de preferencia en los límites de las ciudades, allí donde sea posible disponer de aire puro, luz y sol, y tener fáciles y económicas comunicaciones.

Al terminar de leer lo que precede en una revista extranjera, se me ocurrió preguntar: ¿no habría entre los congresistas ningún médico español que contestase al Dr. Putzey?

Seguramente que no; pues de lo contrario, no hubiese permanecido mudo ante tales manifestaciones.

Yo, al menos, hubiera pedido la palabra para decir:

Muy bien Sr. Putzey; creo que está V. en lo cierto; me parecen de perlas sus opiniones; pero... todo eso que usted pronostica como seguro en un porvenir más ó menos lejano, está siendo un hecho en España hace mucho tiempo.

Allí, existe la Compañía Madrileña de Urbanización que hace todo eso y algo más.

Como no soy partidario de los grandes discursos, ni quiero molestar á tan distinguido auditorio, procuraré concretar todo lo que esta Compañía hace, con tenacidad ejemplar, para que los señores Congressistas tengan conocimiento de ello y en otro Congreso de higiene sepan á qué atenerse, no dando como hechos futuros lo que está en práctica hace años en mi país.

Contestaré, pues, al Dr. Putzey diciéndole:

1.º Que el principio axiomático que sienta como base de su disertación, la Compañía española lo hace extensivo á todas las clases sociales con este otro: *cada familia una casa, y cada casa rodeada de huerta y jardín.*

2.º Creo una lamentable equivocación esperar ayuda del estado, pues la práctica ha demostrado que se preocupa muy poco de estos asuntos; y cuando los políticos con sus fogosos discursos de brillante oratoria ofrecen (nada más ofrecen) protección, en mi país decimos que eso es..... *música celestial.*

Pero no obstante, sin su ayuda y con buena voluntad se llega á realizar tan hermosa obra luchando titánicamente contra la serie de dificultades que por todas las partes se presentan y ¡cosa rara! señores Congressistas, la mayoría de ellas son originadas por el Estado en sus múltiples manifestaciones.

3.º La Compañía Madrileña de Urbanización ha construido su primera barriada «La Ciudad Lineal» por un nuevo procedimiento de urbanización, perfecto, racional y altamente higiénico.

4.º Con respecto á las facilidades que darían esas *empresas futuras* del Dr. Putzey, diré á los señores Congressistas que en España la Compañía á que me refiero, vende terrenos y construcciones á pagar en veinte años como máximo, mediante plazos mensuales; suministra agua potable en gran cantidad, luz eléctrica y posee tranvías á precios reducidos para los vecinos de la Ciudad Lineal, pues por 10 céntimos puede hacerse un recorrido de más de 12 kilómetros.

He terminado, señores Congressistas y únicamente me falta felicitar al Dr. Putzey, y darle las gracias por haberme proporcionado esta ocasión para poner de manifiesto la hermosa labor que se está haciendo en España y además ser útil á todos los Congressistas enseñándoles algo que no sabrán. He dicho.

*
* *

Claro está, que esta lacónica contestación, no llegará seguramente á ser conocida del Dr. Putzey, y acaso el día que se constituya una nueva empresa dedicada á estos fines sociales, aparecerá el pobre señor como inspirador y fundador; recibirá las más calurosas felicitaciones por sus acertados pronósticos, y nosotros al saberlo, sin interrumpir nuestra labor en lo más mínimo nos reiremos de los pronósticos, de la inspiración y de los Congressos

de higiene con sus Congressistas y hasta de los peces de colores.

Y francamente, al reirse de tantas cosas á la vez, constituye una satisfacción.

N. M. C.



Para quitar el barro de los paraguas

Láncese un chorro de agua para que él solo se quite y cuando esto no es posible déjese abierto el paraguas hasta que se seque el barro; se cepilla y después se frotan las manchas con un pedazo de franela empapada en una fuerte infusión de te ó con amoníaco dilatado en agua.

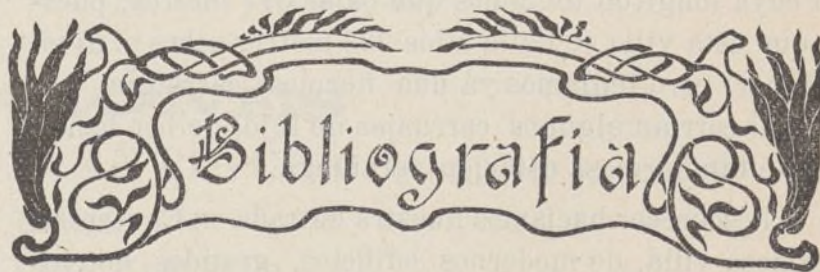
Todo menos pretender quitar el barro con paño ó cepillo, mientras está húmedo.

Para reconocer si una moneda es falsa

Frótese con otra moneda buena apretando bastante. La moneda buena permanece intacta y la falsa queda rayada porque generalmente, la moneda falsa se hace con alcaciones más blandas que la legal.

Para hacer al petróleo más luminoso y quitarle el mal olor.

Echese en la lámpara una quinta parte de acetato de amilo.



Un acontecimiento importante.

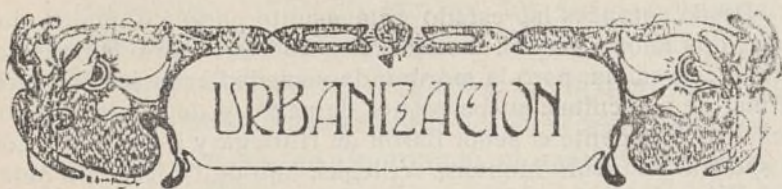
Lo es sin duda alguna la constitución, en Madrid, de una sociedad legalmente registrada, que, con el título de *La Evolución*, se propone hacer propaganda de un programa de trascendentales reformas sociales, políticas, administrativas, jurídicas y otras; que á pesar de su indudable importancia, no exigen hacer pasar á la Nación por ningún trastorno ni crisis peligrosa.

La inscripción en la Sociedad es gratuita y á nada obliga. Solo significa la adhesión al programa que por su mucha extensión no podemos, ni aún en extracto, insertar; pero que puede adquirirse por algunos céntimos, en la librería de Fé, Puerta del Sol, ó en la administración

del periódico *La Evolución*, calle del Desengaño, 10, quintuplicado, piso 1.º

En los pocos días que lleva la sociedad de existencia se han inscrito numerosas personas pertenecientes á todas las clases sociales, desde títulos de Castilla y altos oficiales del Ejército, abogados, médicos, ingenieros, etc., hasta simples obreros. Lo que fácilmente se explica porque á todas las clases interesa el notabilísimo programa de *La Evolución*, que está destinado á difundirse rápidamente por toda España.

A estos documentos y á otros de la misma procedencia, nos referíamos en el número anterior, en uno de nuestros artículos.



Nuestras noticias.

Lotería de Navidad. Obsequio á los clientes de la Compañía.

A propuesta de la Dirección acordó el Consejo, en el año 1906, el obsequio anual de un billete entero de la lotería de Navidad, en la forma siguiente:

Si sale premiado con reintegro lo cobra la Compañía y queda aplazado el obsequio para el año siguiente.

En caso de obtener premio, en uno de los inmediatos días festivos se verificará en el frontón ó en el teatro un sorteo de cada uno de los décimos.

Cuatro décimos se sortearán entre los números 1 al de la última obligación suscrita el día anterior al del sorteo de Navidad. En el número siguiente del periódico se publicarán los cuatro números de las obligaciones agraciadas, para que sus poseedores recojan el respectivo décimo premiado. Si en el sorteo hecho por la Compañía obtuviere premio el número de alguna obligación amortizada, se adjudicará la Compañía á sí misma el décimo correspondiente.

Dos décimos se sortearán entre los números 1 al 5.000 de las acciones.

Un décimo entre los nombres de los suscriptores de pagarés; cualquiera que sea el número de éstos y la cantidad que una misma persona haya suscrito.

Otro décimo entre los nombres de los compradores de terrenos que estén al corriente de sus cuotas ó que los hayan pagado por completo.

Otro décimo entre los propietarios de fincas totalmente construídas por la Compañía.

Y el último décimo entre los números de las libretas nominativas y al portador de nuestra Caja de Ahorros que estén suscritas y no solicitado su reintegro el día anterior al del sorteo.

Aunque el regalo es de escasa importancia, creemos que será reproductivo por varios indirectos modos, de suerte que, en rigor, no constituirá sacrificio alguno por parte de la Compañía y servirá para acrecentar la estimación, ya grande, que tienen nuestros valores. En muchas sociedades francesas se dan por sorteo grandes premios á las obligaciones, pero es disminuyendo el interés. Nuestros valores tienen la probabilidad de un fuerte premio con un interés crecido.

El número elegido es el de la cuenta corriente con el Banco de España, ó sea el

10.974

que hemos adquirido ya.

El cruce de nuestras líneas.

A las once y media de la mañana del día 4 recibimos la siguiente comunicación del Excmo. Sr. Gobernador:

JEFATURA DE OBRAS PÚBLICAS

FOMENTO TRANVÍAS.—Núm. 1.129.

(Recibido el 4 á las once y media de la mañana.—Firmé el sobre).

Por R. O. de 19 de junio de 1905, comunicada á V. con fecha 11 del mes siguiente, se autorizó á la Sociedad Anónima del Tranvía á Vapor de Madrid á Colmenar Viejo para cruzar la línea del que explota esa Compañía frente á la Estación de los Castillejos en Tetuán y en el kilómetro nueve, y deduciéndose de un oficio que la expresada Sociedad dirige á la Jefatura de Obras públicas de la provincia con fecha 21 del actual que esa Compañía se opone, con una resistencia pasiva, á la ejecución de dichos cruces y como tal al cumplimiento de la R. O. citada, he resuelto, de acuerdo con lo informado por la Jefatura de Obras públicas de esta provincia, que proceda V. sin escusa ni pretexto de ninguna especie á cumplimentar lo dispuesto en la precitada R. O. de 19 de junio de 1905, procurando no poner dificultad alguna á la referida Sociedad Anónima del Tranvía á Vapor de Madrid á Colmenar Viejo en los cruces que debe efectuar ateniéndose á la mencionada disposición y á las siguientes condiciones:

1.ª El corte de la cabeza de los carriles será el estrictamente necesario para dejar paso holgado á la pestaña de las ruedas del material móvil de la Sociedad del Tranvía de Madrid á Colmenar Viejo y se hará á horas en que no se interrumpa el servicio de trenes ó tranvías.

2.ª El servicio de la Compañía Madrileña de Urbanización se considerará siempre como preferente debiendo siempre supeditarse á él los trenes de la sociedad del Tranvía.

3.ª La Compañía Madrileña de Urbanización no podrá interceptar la vía ni detener los trenes en el cruzamiento con pretexto de maniobras, debiendo tenerle constantemente expedito.

4.ª Todos los trenes tanto de una como de otra Compañía deberán detenerse antes del cruce y pasar éste con precaución, sobre todo si se hallase á la vista algún tren de la otra línea.

5.ª La conservación del cruzamiento y reparación de cuantos defectos ocurran en él será de cuenta de la Sociedad del Tranvía de Vapor de Madrid á Colmenar Viejo.

6.ª Esta Sociedad queda obligada á presentar inmediatamente un proyecto de cruzamiento definitivo que será aprobado por la Jefatura de Obras públicas después de oír á la Compañía Madrileña de Urbanización en las observaciones que pudiera hacer.

7.ª Todos los gastos que pudiera ocasionar la inspección de este cruzamiento serán de cuenta de la Sociedad del Tranvía de Madrid á Colmenar Viejo.

Lo que comunico á V. para su debido conocimiento y cumplimiento.

Dios guarde á V. muchos años.

Madrid 28 de noviembre de 1907.—El Gobernador. VADILLO.

Sr. Director de la Compañía Madrileña de Urbanización.

Para que se vea la sin razón del oficio dirigido por la Sociedad del Tranvía á que hace referencia la citada comunicación reproducimos á continuación la R. O. que se cita de 19 de junio de 1905 comunicada en 11 de julio de 1905 y otros antecedentes del caso y á continuación puntualizaremos y comentaremos la verdad de los hechos.

JEFATURA DE OBRAS PÚBLICAS DE LA PROVINCIA DE MADRID.

El Ilmo. Sr. Director General de Obras públicas con fecha 19 de junio próximo pasado me dice lo siguiente:

«Vista la instancia promovida por los señores Barón de Ortega y D. Enrique Fernández Prieto, Presidente del Consejo de Administración y Director Gerente respectivamente de la Compañía concesionaria del Tranvía de vapor de Madrid á Colmenar Viejo solicitando se revoque la R. O. de 2 de noviembre de 1904 por la que se acordó la suspensión de las obras de cruzamiento de la vía de este tranvía con la del otro de Cuatro Caminos á Fuencarral de que es concesionaria la Compañía Madrileña de Urbanización. Visto el informe emitido por V. S. acerca de este asunto. Vista la citada R. O. de 2 de noviembre del próximo pasado año que dispuso no pudiesen ejecutarse las obras del Tranvía de que se trata, en lo que se refiere á cruzar y cortar las vías del otro Tranvía ya en explotación antes mencionado, frente á la estación de Tetuán denominada de los Castillejos, hasta que se resolviera el expediente de caducidad de la concesión del primero de los mencionados Tranvías; pero reservándose el Gobierno el derecho de levantar dicha suspensión si lo creyere conveniente en beneficio del servicio público. Resultando: 1.º Que para la prosecución de las obras del Tranvía de que se trata, autorizadas por otra R. O. de fecha 18 de julio de 1904 es, si no indispensable, muy conveniente que se haga el corte de los carriles para cruzar con el otro Tranvía que explota la Compañía Madrileña de Urbanización tanto frente á la estación denominada de los Castillejos en Tetuán como en el kilómetro 9 en que por separarse el trazado del Tranvía del de la Carretera tendrá forzosamente que cortar la vía del otro Tranvía que va á Fuencarral propiedad de la precitada Compañía, puesto que teniendo el de Colmenar terminada su vía hasta aquel punto y verificándose el arrastre de materiales para la prosecución de la misma vía por medio de vagonetas que corren sobre la parte concluída, es un inconveniente grande el tener que trasladarlas ó cambiar de medios de arrastre y 2.º Que la construcción del Tranvía que nos ocupa está terminada hasta el sitio en que ha de cor-

tar por segunda vez la vía del otro Tranvía, tantas veces mencionado, sin otra solución de continuidad que el paso de la misma frente á la estación de los Castillejos; y que en cuanto á los puntos en que el trazado se separa de las carreteras de Madrid á Francia y de Fuencarral á Manzanares parece ser que según indica V. S. en un informe, están expropiados y expeditos los terrenos, puesto que en ellos se están realizando algunas obras; y Considerando que, en vista de lo expuesto, no parece que haya de causarse perjuicio con el corte de las vías-carriles del Tranvía de la Compañía Madrileña de Urbanización ni al servicio de explotación del mismo, máxime si para autorizar este corte se imponen determinadas condiciones; S. M. el Rey (q. D. g.) conformándose con lo propuesto por esta Dirección General ha tenido á bien autorizar á la Sociedad concesionaria del Tranvía de vapor de Madrid á Colmenar Viejo para que, á fin de proseguir las obras del mismo utilizando al efecto su vía para el arrastre de materiales, pueda cortar los carriles del otro Tranvía propiedad de la Compañía Madrileña de Urbanización, frente á la estación denominada de los Castillejos en Tetuán y en el kilómetro 9 de la vía con las condiciones siguientes: 1.^a Para hacer el corte habrán de ponerse de acuerdo ambas Compañías, ciñéndose á las instrucciones que al efecto dicte el Ingeniero encargado de la Inspección. 2.^a No podrán en manera alguna detenerse los trenes de transporte en los puntos de cruzamiento, ni estos transportes podrán verificarse cuando tengan que circular á la vez los trenes de la Compañía Madrileña de Urbanización, cuyo movimiento deberá considerarse siempre como preferente y 3.^a Por la Jefatura del cargo de V. S. se dictarán las disposiciones convenientes para el cumplimiento de lo prevenido en las anteriores condiciones á fin de que no sufra perjuicio ni interrupción alguna la explotación del Tranvía de Cuatro Caminos á Fuencarral propiedad de la Compañía Madrileña de Urbanización.—De Orden de S. M. lo digo á V. S. para su conocimiento y el de las Compañías interesadas á los efectos procedentes».

Lo que comunico á V. para su debido conocimiento.—Dios guarde á V. muchos años.—Madrid 11 de julio de 1905.—El Ingeniero Jefe, *Enrique Cardenal*.

En 12 de agosto de 1905 la Jefatura de Obras Públicas dictó las reglas á que debía sujetarse el cruce de las líneas.

JEFATURA DE OBRAS PÚBLICAS

TRANVÍA Á TETUAN Y FUERCARRAL

En cumplimiento de la disposición tercera de la Real orden de 19 de junio último, referente á la autorización concedida á la Compañía del Tranvía de Madrid á Colmenar Viejo, para cruzar las vías del tranvía de Cuatro Caminos á Fuencarral, en el sitio denominado estación de Castillejos, y en el kilómetro 9 de la carretera de Madrid á Francia por Irún, cuya Real orden fué comunicada á esa Compañía, con fecha 11 de julio, esta Jefatura de Obras Públicas, de conformidad con el informe del Sr. Ingeniero encargado de dicha carretera ha fijado las siguientes condiciones á fin de que puedan ejecutarse con sujeción á ellas, los trabajos de cruzamiento de vías, previo el acuerdo de esa Compañía con la del Tranvía de Madrid á Colmenar Viejo, para ejecutar el corte según previene la prescripción primera de la referida Real orden.

1.^a Los trabajos se ejecutarán de noche, ó en horas en que de ningún modo se interrumpa el servicio establecido por la Compañía Madrileña de Urbanización.

2.^a El cruzamiento de las vías, se hará á nivel y respetando la rasante de la línea construida ó en explotación.

3.^a Los gastos que originen estos trabajos serán de cuenta de la Compañía del Tranvía de Madrid á Colmenar Viejo.

4.^a Terminado el cruzamiento quedarán ambas líneas en perfectas condiciones de explotación.

5.^a Las cuatro vías estarán guarnecidas por encintados de adoquín granito, en una longitud de tres metros, á partir del punto de enrase.

6.^a Para mayor seguridad en el tráfico, si el cruzamiento se verifica según un ángulo de 45.^o se defenderán las vías con contracarriles en una longitud igual á la del encintado.

Lo que comunico á usted para su conocimiento y á los efectos antes indicados.

Dios guarde á usted muchos años.

Madrid 12 de agosto de 1905.

El Ingeniero Jefe, *Enrique Cardenal*.—Sr. D. Arturo Soria y Mata, Director de la Compañía Madrileña de Urbanización.

En 24 de agosto de 1905 contestamos á este oficio lo siguiente:

CUATRO CAMINOS Á TETUAN Y FUENCARRAL

Al Sr. Ingeniero Jefe de Obras públicas de esta provincia.

24 de agosto de 1905.

He recibido la atenta comunicación de V. S. fecha 12 del actual, por la que se sirve darme á conocer las condiciones con arreglo á las cuales habrán de ejecutarse por la Sociedad del Tranvía de Madrid á Colmenar Viejo los trabajos de cruzamiento por nuestra vía á Tetuan y Fuencarral.

El buen deseo por parte del señor Ingeniero encargado de la Carretera á Francia, por Irún, y de esa jefatura, hoy al digno cargo de V. S., de que dicho cruzamiento se verifique en condiciones que en nada afecte al servicio de explotación de nuestro Tranvía, es evidente; pero permítame V. S. manifestarle que no obstante esta circunstancia, sería muy conveniente, por no decir necesario, que como ampliación ó aclaración á las reglas que para ello se ha servido dictar, se determinase, clara y concretamente:

1.^o Que se presente por la expresada Sociedad un plano ó dibujo que demuestre el modo cómo se propone llevar á cabo el indicado cruzamiento, dando las debidas explicaciones acerca de los medios que

empleará para salvar las dificultades que las diferencias que existen en la altura y perfil de los carriles ofrecen y designando con toda precisión en el referido plano los puntos donde se pondrán escuadras, cuya colocación es absolutamente indispensable.

2.^o Que los perjuicios que se infieran en la explotación de nuestra línea á Fuencarral por interrupción en el tráfico ocasionado por la otra empresa, habrán de ser debidamente indemnizados, pudiendo servir de base para apreciarlos la recaudación obtenida en igual día de la semana anterior.

3.^o Que los gastos que origine el arreglo de los desperfectos que se causen en nuestra vía con motivo del referido cruzamiento, serán de cuenta de la antedicha Sociedad, así como los de conservación de la misma, en los lugares en que se corten los railes.

4.^o Que en tanto que no se haya llegado á un cabal acuerdo respecto á todos los particulares referentes al mencionado cruzamiento, no se ejecutará obra alguna en ningún sitio de nuestra vía.

5.^o Que se de conocimiento á esa jefatura de cualquier diferencia de apreciación y criterio que pueda surgir entre una y otra Compañía, para que ésta resuelva lo que juzgue más acertado.

Réstame dejar consignado, salvando todos los debidos respetos, que esta Compañía protesta solemnemente de la autorización para cortar los railes de nuestra vía, pues con ello se dá vida á una concesión caducada con arreglo, á la ley, aunque todavía no se h ya declarado así por la Superioridad, en virtud á los numerosos y dilatorios trámites á que hay que someter el expediente que se instruye, aplazando para el momento oportuno el presentar el recurso ó recursos que correspondan y la reclamación que proceda sobre indemnización de daños y perjuicios. (Dios guarde, etc.)

Desde entonces ha estado este asunto parado ó muerto durante dos años y medio, tiempo muy sobrado para haberlo resuelto con calma; pero la moribunda sociedad echó por la borda al mar de sus cuitas, suspensiones de pagos y demás tribulaciones á su presidente el señor Barón de Hortega y le sustituyó con el señor D. Eugenio Montero Villegas, hijo de D. Eugenio Montero Ríos, planeta y sol respectivamente en el mundo de la influencia política.

El señor Montero Villegas, presidente de varios Consejos de Administración de sociedades más ó menos afortunadas, se fué á ver al señor Ministro de Fomento el cual partiendo de un supuesto equivocado envió un volante al señor Gobernador Civil para que á rajatabla se nos ordenase lo que dice la comunicación citada.

El Gobernador transmitió el vapor de la influencia Montero Ríos-Montero Villegas con la misma enorme presión de muchas atmósferas á la Jefatura de Obras Públicas, ésta al ingeniero de la carretera y en veinticuatro horas se logró lo que no conseguimos los demás ciudadanos en veinticuatro días.

Mas como no transmitieron la misma presión á los ordenanzas y escribientes de las diferentes dependencias la orden firmada el 28 de noviembre no llegó á nuestras manos hasta el día 4 de diciembre á las once y media.

Impacientes los de la sociedad Montero Villegas porque no permitíamos cortar nuestros carriles sin una orden justa ó injusta, lograron que se diera orden á la Guardia Civil para que protejera á sus obreros contra unas resistencias de nuestra parte por la fuerza bruta que no existen más que en su imaginación.

Nos llamó por recado telefónico el señor Gobernador para que hablásemos con el secretario señor Martos, el cual cambió su actitud severa al principio por otra más afable al oír nuestras explicaciones y convencerse de la razón que nos asiste para proceder como lo hacemos.

Nos retiramos muy agradecidos á su bondad y al largo rato que nos dedicó oyendo nuestras cuitas.

Antes de esto don Eugenio Montero Villegas, nos dirigió la siguiente carta:

Madrid 18 de Noviembre de 1907

Sr. Director de la Compañía Madrileña de Urbanización.

Madrid

Muy señor mío: Como ha llegado el momento de dar cumplimiento por esta Sociedad á lo que dispone la Real orden del Ministerio de Fomento, fecha 19 de junio de 1905 de la cual tiene Vd. traslado, debiendo proceder esta Sociedad á cortar los carriles propiedad de esa Compañía frente á la estación denominada de «Los Castillejos» en Tetuán y en el kilómetro 9 de su vía, ruego á Vd. se sirva contestar en el plazo más breve que le sea posible por ser de urgencia, si está conforme en dichas operaciones para, en este caso y de común acuerdo, designar el día en que hayan de llevarse á cabo.

Encareciéndole de nuevo la urgencia, se ofrece á Vd. con este motivo atto. s. s. q. b. s. m.—El Presidente del Consejo, E. MONTERO.

Se le contestó lo siguiente:

Madrid 20 de noviembre de 1907.

Sr. Presidente de la Sociedad Anónima de Madrid á Colmenar Viejo. Muy señor mío: En contestación á su atenta de 18 del corriente, debo decirle que no me opongo al paso ó cruce de sus carriles por nuestra línea si bien protestando de que se lleve á efecto esta operación innecesaria, puesto que es imposible que en el breve espacio de tiempo que

¿Tiene V. ya casa propia?... ¿No?

...pues á qué aguarda?

LEA V. ESTO Y HAGA

HANDSOME FEATHERS MAKE FINE BIRDS

El hermoso plumaje hace los pájaro bonitos.

La habitación marca el grado de superioridad del Ser Humano.

Los salvajes viven en chozas, los seres civilizados viven en casas.

El Hombre Moderno, Culto y Superior, no puede vivir en las antiguas casas. Necesita vivir en la Casa Moderna, Artística, Elegante, Confortable é Higiénica.

La Estética es indispensable á la Vida Moderna.

La casa que se habita marca el grado de superioridad del habitante.

Las Casas Modernas deben ser hechas á la Moderna.

Arte Moderno, (no modernista) ♦ Confort moderno, (no lujo decadente)
Materiales Modernos, (no malos, aunque nuevos)

Los Materiales Modernos son los Blocks Huecos, ladrillos, etc., de «CONCRETE», á base de arenas, Cales, Cementos y «Patent Hightown Compound», que los hace impermeables, etc., «fire-proof» and «Vermin-Proof», á prueba de incendios, de humedades, de parásitos, etc.

Las Máquinas, Aparatos y Accesorios "HIGHTOWN" (Trade-Mark)

* * * * * todas movidas á mano * * * * *

para producir los Modernos Materiales de Construcción, Edificación y Ornamentación, Blocks huecos y sólidos, Ladrillos lisos y Ornamentales, Columnas huecas y sólidas, Capiteles, Cornisas, Balaustres, Zócalos, Pedestales, &, &. **SON LAS QUE OFRECEMOS AL PÚBLICO INTELIGENTE Y PROGRESIVO**, y á los **Propietarios presentes y futuros**, que quieran hacerse sus Casas Modernas. Cada uno puede ser su propio fabricante de Ladrillos, Blocks, & y demás materiales de construcción, y su propio Contratista y Maesiro de Obras y Arquitecto. Y cada uno debe de serlo, para mayor progreso, satisfacción, comodidad y economía.

Tenemos un hermoso Album de cerca de un centenar de fotografías de Modernas Casas y Chalets, Residencias, Villas, Hoteles, Inter y Sub-Urbanos, &, que enviaremos, certificado, por correo á cualquiera dirección, al recibo de **Pesetas 2,90** en sellos de correo, tan solo para ayudar á cubrir los gastos de impresión y remesa por correo certificado, para impedir extravío.

Tenemos también un Album de Planos de Casas, Chalets, &, que enviaremos por correo certificado, al recibo de **Pesetas 3,80** en sellos de correo.

Catálogos y demás impresos referentes á las Máquinas, Aparatos y demás, para fabricar los Modernos Materiales de Construcción, **gratis** á quien los pida, enviando **30 cénts.** en sellos de correo para su envío y contestación.

«HIGHTOWN BRICK & BLOCK & ARTIFICIAL STONE MACHINERY»

J. F. VILLALTA, C. E. Ings. y Exports.

Miembros de Nat. Brick. Man. Association, y Associated Members de l' «American Ceramle Society» de los Estados Unidos de Norte-América, y de la «British Institute of Clay W.» de Inglaterra, &, &.

BARCELONA, España, Europa.

Proveemos también Maquinaria, Hornos y demás Accesorios y Instalaciones completas para la Fabricación de Ladrillos y demás materiales de Construcción y Edificación, &, á base de **BARROS ó ARCILLAS.**

DIRECCIÓN: **Mrs. J. F. VILLALTA, C. E.**—Barcelona (España).

Compañía del ferrocarril de la Moncloa al Pacífico.

SOCIEDAD ANÓNIMA

CAPITAL INICIAL 1.000.000 DE PESETAS

Oficinas: Arenal, 25, principal y Fuentes, 15.



El ferrocarril de la Moncloa al Pacífico, de un recorrido de 15 kilómetros y medio, y cuyo trazado indica el presente plano reducido, circulará por el antiguo Foso de Ensanche (hoy Paseo de Ronda) en todo su trayecto, con estaciones en San Antonio de la Florida, Cuatro Caminos, Plaza de Toros y el Pacífico (Cerro de la Plata), donde se hallan los almacenes de mercancías de la Compañía del Mediodía.

Tiene por objeto facilitar comunicación rápida y económica con las estaciones del Norte y Mediodía al vecindario de los barrios extremos de la capital, que constituyen más de la quinta parte de la población de Madrid. Subir las mercancías que llegan á estas estaciones, á la de Cuatro Caminos, para que el arrastre desde este punto al interior de la población sea de arriba para abajo, facilitando al comercio la positiva ventaja que hoy no tiene. Para viajeros será ferrocarril-tranvía, con coches especiales para obreros, por mañana y tarde y precios más económicos.

La Empresa se propone emprender las obras de construcción tan pronto se halle suscripto la mitad del capital de la emisión.

Los propietarios, comerciantes é industriales que se establezcan en el Paseo de Ronda y sus inmediaciones y al público en general, harán bien suscribiendo las acciones de esta Compañía y podrán obtener un buen interés el capital que inviertan en un negocio de positivos resultados. Para más informes y detalles, dirigirse al Secretario general, D. Pedro L. Ferreiro.

media hasta el fin de diciembre, estén terminados todos los trabajos de la línea y por consiguiente la concesión ha de caducar *ipso-facto*, dentro de poco.

Hecha la salvedad de esta protesta y para fijar las condiciones de cruce de las líneas, creo de necesidad un plano muy detallado con varias secciones de todos los cruces de la vía con breve memoria ó noticia explicativa de las piezas especiales que se proponga emplear esa empresa y del modo de construir el cruce para garantizar la estabilidad y buena circulación de ambas líneas.

Con estos datos á la vista y previo acuerdo entre ambas Compañías, puede someterse al examen y aprobación de la Jefatura de Obras públicas.

De V. atento s. s. q. b. s. m.—El Director, *Arturo Soria*.

Y como quiera que la Sociedad del Tranvía á Colmenar no se ha dignado cumplir la R. O. de 19 de junio de 1905 poniéndose de acuerdo con nosotros para efectuar esta operación grave é importante porque de ella se pueden derivar, según que se haga bien ó que se haga mal, descarrilamientos y choques, entre locomotoras, coches y carros y demás vehículos que circulen por la carretera con los consiguientes accidentes personales, es completamente inexacto lo que aseguran al Sr. Gobernador los que deben conocer la verdad.

Con el acto elemental de cortesía de visitarnos para ponernos de acuerdo en una conferencia de media hora y comunicar después el acuerdo á la Jefatura de Obras Públicas, del modo más sencillo hubiera quedado terminado este infimo asunto ferroviario.

La actitud de nuestra Compañía antes de recibir esta comunicación, como ahora, es la de siempre, cumplir lo que manda la autoridad, justo ó injusto, protestando en este último caso y ejercitando los derechos que concedan las Leyes ó renunciándolos cuando se trata de asuntos de poca monta como el presente.

Buena prueba de la escasa importancia que concedemos á este asunto es que no podrán decir ni en el Gobierno Civil ni en la Jefatura de obras públicas que hayan recibido la menor recomendación nuestra ni de palabra ni por escrito, contando como contamos entre los cuatro mil y pico de clientes de la Compañía con ministros, exministros, generales, diputados, senadores, sacerdotes, magistrados y otras muchas personas influyentes y acaudaladas.

¿Qué culpa tiene la Compañía de que el oficio fechado en 28 de noviembre no haya llegado á nuestras manos hasta las once y media del día 4 de diciembre?

¿Qué culpa tenemos nosotros de que la Sociedad del Tranvía á Colmenar haya dejado pasar dos años y medio sin cumplir la R. O. de 19 de junio de 1905 y de que para no ponerse de acuerdo con nosotros, pretenda resolver el asunto atropelladamente, buscando influencias políticas y ofreciendo á la consideración del señor Gobernador datos incompletos é inexactos?

El busilis de esto consiste, señor Gobernador, en que presentando el plano de los cruces que se proyectan y que ya se han ejecutado á la fecha de la publicación de este número, se vería palpablemente que el corte de un carril Phoenix por otro de tan distinta sección como el Vignole no puede ofrecer seguridades y como la Jefatura de Obras públicas seguramente les exigiría en tal caso que el cruce se hiciera con carril Phoenix del mismo perfil que el nuestro y la Sociedad del Tranvía á Colmenar no ha tenido la previsión en dos años y medio de procurarse unos cincuenta ó sesenta metros de este carril, de ahí este infundio.

Nosotros queremos quedar en esta ocasión, como en todas, en buen lugar. El cruce en sí nos importa poco, es un movimiento de agonía que miramos compasivamente, ó de vida que nos merece la cortesía con que siempre nos hemos conducido respecto de dicha Sociedad, compatible con la rivalidad industrial.

Lo que nos importa es declinar la responsabilidad de los choques, descarrilamientos y accidentes personales que puedan ocurrir con motivo del cruce mal hecho de nuestras líneas, ante los tribunales, autoridades y la opinión pública.

Hecho esto nos retiramos por el foro dejando á las leyes pisoteadas por la RECOMENDACIÓN y saboreando con deleite el eufemismo de la literatura oficial al calificar el cruce de nuestros carriles como no definitivo.

Invitadas ambas sociedades para presenciar el sábado 7 el reconocimiento oficial de los tres cruces hechos, por el señor Ingeniero de la carretera D. Manuel García Arregui, nosotros concurrimos, nuestros rivales no.

Hicimos notar al señor Ingeniero del Estado que los cruces hechos son una verdadera chapuza, que no ofrecen la debida seguridad á la circulación. No hay necesidad de ser técnico para afirmar que están muy mal hechos; basta el sentido común y como están á la vista del público frente á la puerta de nuestra Estación de Tetuán, véalos el que quiera y se convencerá.

Para hacer estas cosas bien hay que encargar, con tres ó cuatro meses de anticipación, á la industria extranjera estas piezas especiales dibujadas previamente con toda exactitud.

La influencia política es casi omnipotente puesto que puede convertir en un periquete toda la colección legislativa en una libra de buñuelos, pero el casi no llega á alterar las leyes físicas y mecánicas de los trabajos de ingeniería que es de lo que principalmente se trata en el presente caso.

Nosotros no nos quejamos de que nuestros rivales hallen expedidos todos los caminos administrativos. Antes al contrario deseamos que así se gobierne para todos.

Lo que hacemos es señalar los peligros que pueda haber en ello para el público en general y nosotros en particular.

Ejemplo: Nuestras locomotoras cumpliendo acertados preceptos legales fueron escrupulosamente reconocidas y desarmadas para probar las calderas.

Si á la locomotora de nuestros rivales la permiten circular sin tales pruebas y ofrece más probabilidades que las nuestras de un estallido, allá la conciencia de los que deban tenerla y la tengan.

¡Que la permitan funcionar permaneciendo al aire libre en noches de helada con grave riesgo para el público y los obreros que después la manejen!

Con achacar el accidente á nuestra imaginaria resistencia pasiva, al sol, á la luna ó á las estrellas, asunto concluido.

El expediente de expropiación de la tierra que ha entorpecido y dilatado nuestros trabajos de tendido de vía ha llegado ya á que el perito del propietario la tase en 5.000 pesetas. Al principio nos pedía el dueño 2.000 por esta tierra cuyo verdadero valor no pasa de 150 pesetas.

La caducidad de la concesión del Tranvía á Colmenar

dada á D. Enrique Fernández Prieto.

Para hacerla efectiva cumpliendo al pie de la letra la R. O. de de la prórroga concedida á nuestros rivales según la cual *ipso facto* queda caducada si á la fecha del 28 de diciembre de 1907 no estaban concluidas las obras hasta Colmenar, propuso nuestro director celebrar en el Teatro un mitin para agitar la opinión en contra de la injusticia de una nueva prórroga en daño evidente y considerable de nuestros intereses.

El Consejo rechazó la propuesta del director por creerla ocasionada á dar al Gobierno una idea equivocada de nuestro modo de ser respetuoso con la autoridad, pero decidido en el empleo de todos los medios legales de defensa.

Se acordó convocar á una reunión en nuestras nuevas oficinas de la Ciudad Lineal pero solo á los accionistas suscritores de nuestros valores y vecinos de la Ciudad Lineal para defender nuestros intereses de la amenaza constante de una concesión nunca realizada en quince años y siempre prorrogada.

La discusión versará sobre estos puntos:

- 1.º Nombramiento de una comisión en que estén representados los intereses varios de la Compañía Madrileña de Urbanización para pedir al Ministro de Fomento que se cumpla al pie de la letra la R. O. de prórroga declarando la caducidad *ipso facto* el 28 de diciembre.
- 2.º En caso de que no se nos atienda burlando de cualquier modo los preceptos legales y la citada R. O. de 20 de diciembre de 1906 acordar la forma en que hayamos de protestar.
- 3.º Designación de un letrado de gran importancia política que sea diputado ó senador de las actuales Cortes si se cree conveniente la acción ante los tribunales.
- 4.º Acordar todos cuantos medios podamos poner en movimiento en defensa de nuestros legítimos intereses.
- 5.º Que se declare al Ayuntamiento de Colmenar Viejo libre de toda obligación respecto de la Sociedad concesionaria del tranvía.

El domingo 22 de diciembre á las 2 y cuarto en punto se ce-

lebrará esta reunión en las nuevas oficinas de la Ciudad Lineal contiguas al cocherón.

Rogamos la asistencia á nuestros amigos ó la adhesión por escrito al fin que se persigue en carta, volante ó tarjeta. Asimismo les rogamos utilicen cada uno de por sí las amistades é influencias que tengan para pedir al Excmo. Ministro de Fomento que declare caducada la concesión otorgada á la Sociedad del tranvía á vapor de Madrid á Colmenar Viejo en cumplimiento de la R. O. de prórroga por un año que termina en 27 de diciembre corriente.

Tracción eléctrica.

El deseo y la impaciencia de nuestros convecinos les mueve á sorprenderse de que no se vean ya trabajos en la calle.

En primer lugar no se olvide que el principal y primer trabajo es el de cada uno de nosotros y del público en general suscribiendo y recomendando la suscripción de nuestros valores.

En sesión del día 6 acordó el Consejo adquirir otra caldera, otra máquina de vapor de 300 caballos y 4 dinamos con objeto de producir en nuestra fábrica la corriente necesaria para mover nuestros tranvías especialmente en el verano, época del mayor movimiento de nuestros viajeros que coincide con el estiage ó minimum de producción de fuerza hidráulica.

Que esta es más barata y á utilizarla vamos es indudable, pero teniendo asegurada la regularidad lo más perfecta posible del suministro, aunque cueste un poco más caro el fluido y para suplir las deficiencias ó irregularidades que pueda haber en el suministro hidroeléctrico.

Como este plan es el que el Consejo ha estimado por unanimidad el más prudente es el que estamos siguiendo, no sin dificultades y disgustos, al término de los cuales esperamos se hará justicia á la rectitud de nuestras intenciones.

A su debido tiempo, que depende de la suscripción que haga el público de nuestros valores, solicitaremos el suministro de fluido de origen hidráulico, en primer término de la Sociedad Hidráulica Santillana que es la que merece nuestra preferencia por varias razones, y si ésta nos lo negase, entonces veremos lo que hemos de hacer y más nos convenga. Para ampliar nuestra fábrica siempre estaremos á tiempo.

Los diferentes proyectos para traer fluido eléctrico á Madrid, el último de ellos el del gran alcalde D. Joaquín Sánchez de Toca, nos parecen de realización algo lejana, y el de una cooperativa para producir y distribuir fluido, el más difícil y lejano de todos.

En fin, por parte del Consejo y de la Dirección se hace todo lo posible y un poquito más; y si nuestros consocios y los vecinos de la Ciudad Lineal y nuestros amigos ayudan un poco cada uno, en junio podrán tener tracción eléctrica y servicio de cuarto en cuarto de hora.

El vivir á la moderna pagando á la antigua, no es posible.

*
* *

El grupito de nuestros enemigos cada día más pobre en número y en ingenio, ha discurrido el correr la voz de que los que van á poner la tracción eléctrica, son los tranvías de Madrid que nos han comprado nuestras vías férreas.

Este embuste en vez de perjudicarnos favorece nuestro prestigio y nuestro crédito.

Aunque reza el refrán que «á buen vender, la capa,» lo cierto es que hoy por hoy no hay deseos de vender.

Lo probable y conveniente á las dos empresas es un servicio combinado.

En esta previsión ciertas condiciones técnicas de nuestra línea eléctrica son las mismas que las de los tranvías de Madrid.

La profecía del millón que hicimos en los anuncios de enero de 1907 de que los ingresos por todos conceptos de la explotación llegarían en este año al millón de pesetas, es un hecho á juzgar por el resultado de los once meses transcurridos que va a continuación.

Progresos de la Compañía y aumento de garantías de sus obligaciones

DESDE 1.º DE ENERO

Lotes de terrenos vendidos á plazos (20 años).

Total importe de los contratos, pesetas	2.905.275,31
Cobrado á cuenta	405.961,08
Restá por cobrar en 1.º de diciembre de 1907	2.499.314,23
Cobrado desde 1.º de enero por lotes, arrendamientos, etc.	95.152,93
Aumento sobre el año anterior	17.170,34

Consumidores de agua por contador.

Cobrado desde 1.º de enero, pesetas	28.441,10
Aumento sobre el año anterior	11.449,60
Número de contadores en servicio	210 »

Construcciones vendidas al contado y á plazos (20 años).

Total importe de los contratos, pesetas	2.288.685,76
Cobrado á cuenta	1.350.228,05
Restá por cobrar en 1.º de diciembre de 1907	938.457,71
Cobrado desde 1.º de enero por amortización inquilinato, etc.	530.446,80
Aumento sobre el año anterior	150.705,61

Vías férreas.

Cobrado desde 1.º de enero, pesetas	163.558,37						
Aumento sobre el año anterior	12.526,57						
Kilómetros de vía	<table> <tr> <td>en explotación</td><td>17,9</td></tr> <tr> <td>en construcción</td><td>27,2</td></tr> <tr> <td>en tramitación</td><td>134 »</td></tr> </table>	en explotación	17,9	en construcción	27,2	en tramitación	134 »
en explotación	17,9						
en construcción	27,2						
en tramitación	134 »						

Teatro, Frontón.

Cobrado desde 1.º de enero, pesetas	13.462,53
Aumento sobre el año anterior	10.277,50

Fábrica de Electricidad.

Cobrado desde 1.º de enero, pesetas	29.418,10
Aumento sobre el año anterior	27.612,85
Número de contadores en servicio	243 »

Ingresos varios.

Cobrado desde 1.º de enero, pesetas	30.259,53
Aumento sobre el año anterior desde el 1.º de enero	10.203,26

Total de ingresos, por terrenos, agua, construcciones, vías férreas, teatro, fábrica de electricidad y varios, pesetas.

.	890.739,36
Aumento sobre el año anterior, pesetas	239.945,73

Caja de Ahorros.

Cobrado hasta 1.º de diciembre de 1907	1.024.818 »
Libretas devueltas	282.956 »

El año 1907.

Ha sido el más difícil y laborioso de todos; pero salimos con bien y es justo que nos regocijemos de las victorias obtenidas y de los peligros salvados.

Sinsabores y pesadumbres no han faltado. Olvidemos.

Los amigos á quienes no hemos podido servir tan bien ó tan deprisa como quisiéramos, tengan un poco de paciencia y confíen en nuestro buen deseo.

Todo se andará.

El año de 1908, según el ALMANAQUE de nuestra previsión y de nuestro entusiasmo ha de ser excepcionalmente bueno.

Amillaramientos

Han sido presentadas en los respectivos Ayuntamientos las correspondientes altas, para que puedan ser incluidas en el apéndice al amillaramiento las siguientes fincas propiedad de la Compañía:

Vicálvaro.—Una tierra en el Valdén, de dos fanegas y seis celemines, adquirida de D. Santos Franco.

Otra tierra en el Cerro de la Vaca, de dos fanegas y seis celemines, adquirida de D.^a Dominga Villa y Pinilla.

—Otra tierra en el Cerro de la Vaca, de dos fanegas y dos celemines, y

—Otra en el Cerro del Moro, de una fanega y nueve celemines, adquiridas ambas de D. Eusebio Galeote y Mocete.

Otra tierra en el Camino de la Cuerdá, de cuatro fanegas y diez celemines, adquirida de D. Manuel Sanz y Rodríguez.

—Otra tierra en el Cerro de la Vaca, de cuatro fanegas y cuatro celemines, adquirida de D. Eusebio Bejerano de Guzmán.

Canillas.—Una tierra en el Barrio de la Concepción, de cuatro fanegas y siete celemines, adquirida de D. Clemente Novoa.

Barajas.—Un edificio y terreno cercado en el sitio conocido por «Puente Viveros», en la carretera de Aragón, de 17.969 metros cuadrados, adquirido de D. Angel, D.^a Leonor y D.^a Carmen Morales y de las Pozas.

Canillejas.—Una tierra en los Lomos de Trancos, de cuatro fanegas, cinco celemines y nueve estadales, y

—Otra en el Pozuelo, al Cantón de la Legua, de dos fanegas, dos celemines y ocho estadales, adquiridas ambas de D. Gustavo Morales y Rodríguez.

Fiesta social en el último domingo del año.

El Director D. Arturo Soria y Mata, convoca á sus consocios y amigos vecinos de la Ciudad Lineal y clientes de la Compañía á una reunión en el Restaurant y en el Teatro para festejar los grandes progresos de la Compañía en el año 1907 y explicar el alcance de varios importantísimos acuerdos del Consejo, entre otros el contrato de electrificación de la línea de Ventas á Cuatro Caminos que inician un período de gran actividad, precursor del éxito definitivo de la Ciudad Lineal, del triunfo de unos cuatro mil buenos ciudadanos sobre los defectos de arriba, la frivolidad, la rutina burocrática, el expediente y el caciquismo y sobre los defectos de abajo, la ignorancia de la masa social, su odio al progreso pacífico eco del lejano grito histórico de «¡Vivan las cadenas!» su escasa y mala alimentación científica, la perversión moral que se extiende con velocidad ciclónica por todas partes alentada por las injusticias, imprevisiones y maldades de arriba.

Somos una excepción en el presente estado social que se derrumba, somos una roca que desafía y vence las oleadas de la ignorancia y los espumarajos de la murmuración.

Reunámonos los que vamos en la vanguardia de esta pequeña conquista de la civilización que se llama Ciudad Lineal fórmula de la higiene física, intelectual y moral, descansenos un momento alegres y satisfechos del intenso trabajo realizado en el año.

Examinemos y discutamos de sobremesa, como buenos hermanos, las realidades y las esperanzas del porvenir, el plan de trabajos del año venidero.

Un almuerzo burgal, sano y barato á las 12 y media en punto. Un buen arroz con variedad de ingredientes para todos los gustos. Otro plato que pueda ser servido con la prontitud que se echa de menos en la mayor parte de los banquetes, postres abundantes y variados y café.

El fundador de la Compañía dará detalladas pero breves explicaciones de los recientes importantísimos acuerdos del Consejo y de los satisfactorios resultados que de ellos se esperan.

Después dedicaremos una hora á la música, al canto, á los cuentos, chascarrillos y chirigotas conque los lineales de buen humor quieran obsequiar á la concurrencia.

El resto de la tarde en el Teatro, con función variada y seleccionada por los artistas y aficionados de la Ciudad Lineal á beneficio de las escuelas y de obras de caridad en la Ciudad Lineal.

Ferrocarril de Fuencarral á Colmenar Viejo.

En estas obras en la conducción de ladrillo de nuestros tejaros para las alcantarillas de «El Goloso» tuvimos el día 2 un accidente del trabajo que hemos sentido muchísimo.

El fogonero José Camiña Fernández sufrió tres heridas, en la nariz, en la frente y en una mejilla y merced á lo bien organizado del servicio sanitario y la pronta asistencia no ha perdido la nariz.

Soportó con valor extraordinario la dolorosa cura que le hizo el médico de la Compañía D. Nicolás Cirajas.

Es un valiente, es un obrero muy inteligente y muy bueno digno del aprecio y de la consideración de todos los clientes de la Compañía.



Continúan los trabajos con la misma actividad que en la decena anterior.

Aguas.

¡Cuidado! con las cañerías y llaves de suministro de agua al empezar los hielos.

Abriguen las tuberías que estén al descubierto con tierra, trapos, paja ó esteras; ciérrese por las tardes la llave de toma y déjense abiertas otras, de modo que queden sin agua las cañerías que estén en peligro de reventar al congelarse el agua.

Los descuidos de esta materia cuestan dinero.

Colegio-Pensión de Señoritas.

Trátase de establecer uno en un gran hotel de Pueblo Nuevo, en el que habrá una plaza gratuita para una huérfana de la Ciudad Lineal.

Esta deferencia á la Ciudad Lineal se agradece de todo corazón á la distinguida dama fundadora de dicho colegio que sin duda alguna será uno de los mejores de Madrid dada la competencia de dicha señora en materias de enseñanza.

Celebraremos que se realice tan buen propósito y que tenga el éxito que merecen las virtudes y los méritos de la fundadora.

¡Quiera el cielo que los vecinos de Pueblo Nuevo que á nosotros nos trataron tan mal se dediquen á favorecer al Colegio-Pensión!



Y á propósito de vecinos de Pueblo Nuevo, D. Eugenio Aguado aconsejó hace tiempo á una señora que no colocase su dinero en la Ciudad Lineal.

Pues bien, hoy hemos tenido la satisfacción de saber que dicha señora reniega y maldice tan funesto consejo y lamenta no haber colocado su dinero en nuestra Compañía.

Como de estos casos los hay ya á centenares resulta que nuestros enemigos nos hacen un favor contra su voluntad, al cabo de algún tiempo.

Cuartel para la Guardia Civil.

Se convoca á una reunión de vecinos é interesados en la Ciudad Lineal en el Teatro á las diez y media de la mañana del domingo 15, para decidir si se construye ó no y en caso afirmativo examinar los medios de allegar los recursos necesarios.

La Compañía no puede hoy hacer otra cosa que facilitar gratuitamente cuatro lotes de terreno en calle transversal próxima á la fábrica de electricidad.

El agua y la electricidad no puede prescindirse de cobrarlas por contador.

Para la construcción no puede dedicar cantidad alguna mientras no salgamos de los dos compromisos grandes en que estamos metidos, la tracción eléctrica (unas 500.000 pesetas) y la construcción del ferrocarril á Colmenar (millón y medio de pesetas).

Lo que sí puede hacer es construir con la mayor economía posible, administrar los fondos que se la entreguen con todo el celo imaginable; pero nada más.

Lo recaudado hasta la fecha asciende á 1.032,07 pesetas.

La Guardia Civil solo ofrece 70 pesetas mensuales por ocho familias.

Federico G. del Rivero.—Manuel Mata.—Arturo Soria y Mata.

SE NECESITAN

MAQUINISTAS que hayan conducido máquinas de vapor ó coches automóviles. COBRADORES y un buen FONTANERO.

Ciudad Lineal.
Depósito de Máquinas.

CAJA DE AHORROS

de la Compañía Madrileña
de Urbanización

LAGASCA, 6

Horas de oficina para la Caja de Ahorros: DE 9 A 12 los días laborables y los domingos

LA CIUDAD LINEAL ES

EL MEJOR NEGOCIO INDUSTRIAL

Para los especuladores

Por un millón de pesetas
el interés de 10 por 100.
Por 500.000 pesetas el 9 y medio por 100.
Por 250.000 pesetas el 9 por 100.
durante dos ó tres años, durante los cuales se convertirá su crédito en obligaciones hipotecarias á los tipos de emisión que habitualmente ofrecemos á los pequeños capitalistas.

Para los rentistas

que compren obligaciones en pequeñas partidas:

á 425 de 1 á 25, interés	7,05
á 420 de 26 á 50, »	7,15
á 415 de 51 á 100, »	7,23
á 410 de 101 á 200, »	7,31
á 405 de 201 á 400, »	7,40
á 400 de 401 en adelante, interés	7,50

LA CIUDAD LINEAL ES

LA MEJOR CAJA DE AHORROS

PARA LOS PEQUEÑOS CAPITALISTAS

que suscriban obligaciones hipotecarias á plazos por medio de

Libretas nominativas reintegrables á voluntad

como las del Monte de Piedad de Madrid, pero con **4 POR 100** de interés en vez del 3, y más facilidades que en las demás Cajas de Ahorros de España y del extranjero.

Libretas nominativas á plazo fijo

Eligiendo el suscriptor, al hacer la primera entrega, el plazo, para convertir el ahorro en obligaciones y éstas en metálico cuando así le convenga.

De seis meses, la Compañía abona el interés anual de	5 por 100
De un año, »	de 6 por 100
De dos años, »	de 6,50 por 100
De tres años, »	de 7 por 100
De cuatro años, »	de 7,50 por 100
De cinco años, »	de 8 por 100

Libretas de ahorro al portador

Cuyo importe hace efectivo el que las presenta sin necesidad de decir su nombre Interés **DEL 4 AL 8 POR 100**, lo mismo que las libretas nominativas, según el plazo elegido previamente para su negociación. La libreta de ahorro al portador es utilísima en todos aquellos casos en que conviene ó agrada la reserva, y se convierte en nominativa cuando lo pide el portador.

GARANTÍAS

En vez de ropas, alhajas y papel del Estado, que tienen como garantía otras Cajas de Ahorros, la Compañía Madrileña de Urbanización responde con todos sus negocios, ferrocarriles, tranvías, terrenos y hoteles, del pago de intereses y devolución del capital invertido en obligaciones compradas al contado por especuladores y rentistas ó compradas á plazos por los suscriptores de Libretas de ahorro.

De cada peseta ingresada en la Caja de Ahorros responde otra peseta á pagar, en virtud de contratos en vigor, por un comprador á plazos de terrenos ó de fincas. El total importe de lo que resta por cobrar de dichos contratos superior siempre al total de las libretas de la Caja de Ahorros.

El pago de los compradores á plazos está perfectamente asegurado sin pleitos ni cuestiones por cláusula en virtud de la cual, en caso de demora, pierden todo lo pagado anteriormente.

En cada libreta, **UNA PESETA** como minimum y 10.000 pesetas como maximum. Un suscriptor puede tener más de una libreta de 10.000 pesetas cada una, pero no venciendo dos en el mismo día.

La Compañía se reserva el derecho de no admitir suscripciones á su Caja de Ahorros más que hasta la cifra que de cada clase de libretas juzgue prudente aceptar en cada año

Número de la última obligación suscripta en 8 de diciembre, 15.442.

Entregas en provincias, en las sucursales del Banco de España, para la cuenta corriente de la Compañía Madrileña de Urbanización desde 100 pesetas, por valores declarados, letra ó libranza del giro mútuo. Los intereses se giran en la forma que indica cada interesado.

PARA MAS DETALLES, DIRIGIRSE Á LAS OFICINAS, LAGASCA, 6