



# La Ciudad Lineal



Revista científica de higiene, agricultura, ingeniería y urbanización.

AÑO XV

Redacción y Administración: Cagasca, 6, bajo.

NÚM. 432

Madrid (Chamartín) 30 de Noviembre de 1910.

## Sumario

Vicente Muzás: El extraperímetro de Madrid.—Unificación de las tarifas tranviarias (Informe del Sr. Aguilera y Arjona, aprobado como ponencia por los Sres. Fraile, Pascual Sevilla, Piera y Gurich).—Urbanización: Nuestras noticias. Anuncios. Caja de Ahorros.

## El extraperímetro de Madrid

### Proposición de ley del Sr. Aguilera.

El hombre de las grandes iniciativas, el ilustre trabajador que ha de dejar su nombre grabado en Madrid en hermosas páginas de piedra, D. Alberto Aguilera, ha presentado en el Senado una proposición de ley, ya tomada en consideración, referente á la ampliación del término municipal de Madrid en un radio de ocho kilómetros, á partir del centro de la Puerta del Sol.

El primer Ministerio Silvela presentó también á las Cortes un proyecto semejante con radio de diez kilómetros, proponiendo crear el Corregimiento de Madrid, con independencia de su provincia y en tal extensión que todo Municipio cuya capitalidad estuviese comprendida dentro del radio de diez kilómetros se incorporaría á Madrid con todo su término municipal, así es que resultaban distancias dentro del Corregimiento y en línea recta de Norte á Sur de 42 kilómetros y de Este á Oeste de 36 kilómetros. Su perímetro tenía 126 kilómetros y 762 metros, equivalentes á 27 leguas y media de 20 al grado, es decir, más que desde Madrid á Ávila por ferrocarril. La superficie era en aquel proyecto de hectáreas 100.200, equivalentes á 12.882.956.358 pies cuadrados. Trece mil millones de pies era mucho Madrid.

Ya hemos dicho que el proyecto del Sr. Aguilera es más modesto, pues no comprende más que la superficie contenida dentro del radio de ocho kilómetros. Suponemos que el perímetro ó raya del término no será matemáticamente la línea circular, sino que se sujetará en lo posible al término ó límite catastral. Entendemos por límite catastral, según la antigua Dirección general de Operaciones Geográficas, el que toda finca atravesada por la raya de término tribute en el pueblo donde tenga mayor parte, quedando como límite catastral municipal

el correspondiente lindero de la finca. Este proyecto tiene un perímetro aproximado de 50 kilómetros y una superficie de 18.300 hectáreas, equivalentes á pies cuadrados 2.357.096.181, que dado el número de habitantes de Madrid, saldríamos á 3.930 pies cuadrados por barba.

El círculo, formado por el radio de ocho kilómetros, comprende los pueblos de Chamartín de la Rosa, Canillas, Vallecas, Villaverde, Carabanchel Alto, Carabanchel Bajo y Húmera, y además de los referidos pueblos, se agrega parte, sin llegar á la capitalidad municipal, de los términos de El Pardo, Fuencarral, Hortaleza, Canillejas, Vicálvaro y Aravaca.

Los pueblos lindantes con Madrid no tienen la importancia de los que se incorporaron á Barcelona al hacer la anexión, que eran populosas ciudades por su densidad de población, sino por el contrario, los colindantes de la villa coronada son modestísimos pueblos rurales, de muy pobre agricultura, sin industrias, con casas de tapiales como en la época de los Reyes Católicos y tan pocos habitantes, que, sumados á la población de Madrid, no ha de notarse el aumento.

Vamos á demostrarlo:

*Pueblos que se incorporan con el número de habitantes y entidad de población de éstos.*

	Habitantes.
En el pueblo . . . . .	418
En los barrios de Tetuán, Huerta del Obispo, Castillejos, Cuarenta Fanegas y Ventorro del Chaleco, todos en la raya de Madrid . . . . .	3.228
CHAMARTÍN . . . . .	
En el pueblo . . . . .	191
En los barrios de las Ventas, El Coto y otros . . . . .	1.648
CANILLAS . . . . .	
En el pueblo . . . . .	2.634
En los barrios de Puente de Vallecas, Doña Carlota, Abroñigal y otros . . . . .	9.811
VALLECAS . . . . .	
En el pueblo . . . . .	1.363
VILLAVERDE . . . . .	
En el pueblo . . . . .	2.044
CARABANCHEL ALTO . . . . .	



CARABANCHEL	En el pueblo. . . . .	2.823
BAJO. . . . .	Barrios . . . . .	2.468
HÚMERA . . . . .	En el pueblo. . . . .	148
PARDO . . . . .	Puerta de Hierro . . . . .	82
<i>Habitantes agregados.</i> . . .		26.858

De este número, corresponden á 17.385 habitantes los barrios tangentes á Madrid y los 9.473 á los pueblos ya lejanos.

¿Vale la pena agregar á Madrid más de dos mil millones de pies cuadrados para traer 9.473 habitantes?

Ese gran número de hectáreas ¿trae riqueza á Madrid? Ninguna, porque todo son tierras de pan llevar, cereales de tercera clase.

¿Trae gastos? Muchísimos. Véanse las Ordenanzas municipales de Madrid.

¿Podría el Ayuntamiento urbanizar tan inmenso extraperímetro? (No encuentro palabra más propia). Como sabemos, no está completamente urbanizado el casco, que data de una pragmática sanción del Rey Felipe IV, no lo está el radio ó ensanche, que data de un Real Decreto de 1860, no está ni siquiera iniciado el extrarradio hasta que llegue á aprobarse el hermosísimo proyecto del Sr. Núñez Granés.

Pues si el Municipio de Madrid no puede urbanizar 6.402 hectáreas que tiene el término municipal, ¿podría con las 18.000 y pico de hectáreas que alcanzaría con la agrupación?

No obstante lo dicho, nos parece muy hermoso y perfectamente viable lo propuesto por el Sr. Aguilera; pero en menos extensión, es decir, agrupando los muchos barrios poblados que circundan á Madrid, que vienen á ser como un tapón de las anchurosas avenidas de la Corte y dando salida á esas elegantes y bien estudiadas vías del Sr. Núñez Granés; pero todo en una extensión prudencial, como recientemente se ha hecho con la agrupación de una parte del término de Vicálvaro, en la zona del cementerio del Este.

Con la agrupación de los barrios limítrofes, el censo de población aumentaría en 17.385 habitantes, aumentando también el comercio y la industria. Madrid tendría más productos con iguales gastos.

Vicente Muzás.

## COMISIÓN DE POLICÍA URBANA UNIFICACIÓN DE LAS TARIFAS TRANVIARIAS

*Al Excmo. Ayuntamiento.*

Informe del Sr. Aguilera y Arjona, aprobado como ponencia por los señores Fraile, Pascual Sevilla, Piera y Gurich.

Con motivo de la proposición presentada á V. E. el 11 de Abril del corriente año por los Sres. D. Bernardo Martín, D. Antonio Vallejo y D. Carlos García, en la que, recordando la del

Sr. Lequerica de 14 de Septiembre de 1906, que inicia el expediente sobre unificación de tarifas, se solicitaba del Excelentísimo Ayuntamiento la regularización del servicio de tranvías, mediante la adopción, entre otras menos importantes medidas, de la prohibición de las jardineras remolcadas, inspección cotidiana de la conservación de las entrevías, establecimiento de vía circular y andenes centrales en la Puerta del Sol y prudenciales distancias, en determinadas calles, entre carriles y aceras; la Comisión de Policía Urbana, primero, y el Ayuntamiento después, ratificando el acuerdo de aquélla en la sesión extraordinaria de 31 de Mayo último, encomendaron á los que suscriben la impropia tarea de informar al Concejo acerca del problema de los tranvías en toda su complejidad, singularmente en lo que se refiere á una aspiración tan beneficiosa á los intereses del vecindario cual la de unificar las tarifas con sujeción al tipo de 0,10 de peseta, á partir de la Puerta del Sol hasta el límite municipal de todas las líneas, ateniéndose por lo que á tan capitalísimo extremo afecta, á las conclusiones aprobadas por unanimidad, á propuesta de la Alcaldía Presidencia, en la sesión extraordinaria á que ántes se alude, cuyo texto dice á la letra:

«Primera. Que se exija la aplicación rigurosa de las disposiciones vigentes en lo que se refiere al servicio de tranvías.

Segunda. Se considera que el aspecto social del servicio de tranvías es de gran urgencia, y que se deben dictar las bases para llegar á una solución en lo que á él se refiere.

Tercera. Que se estudien reformas respecto del trazado de las líneas que faciliten la circulación y el buen servicio de los viajeros.

Cuarta. Que acerca de este asunto dictaminen con urgencia las Comisiones respectivas, teniendo preferencia en la iniciativa la de Policía urbana, y

Quinta. Que dentro del mes de Junio se presenten los dictámenes consiguientes, y se vuelva á reunir el Ayuntamiento para discutirlos y acordar lo más conveniente.»

Del incumplimiento de la quinta conclusión cree justificarse la ponencia, advirtiéndole que, por convenio tácito, fué estimado este asunto impropio de la estación veraniega, durante cuyos meses se hubiese privado el Ayuntamiento de la ilustración de no pocos señores Concejales, y que, ante el estudio que las múltiples cuestiones relacionadas con la unificación de tarifas y la reglamentación total que tan importante servicio exige, no habrá de parecer excesivo á V. E. el tiempo invertido por los que suscriben, habida cuenta de que cuatro años antes fué planteado el tema por la proposición que encabeza el expediente encomendado á nosotros, y en tan dilatado plazo no logró el celo de Concejales y funcionarios sino documentar la cuestión á punto de que ahora, mediante los luminosos informes de Letrados é Ingenieros, podamos plantear el problema en términos sencillos que faciliten, quizá, una solución satisfactoria é inmediata.

Tenga, además, en cuenta el Concejo que en la sesión extraordinaria de 31 de Mayo último se plantearon por los Sres. Dorado, Valdivieso Barrio, La Torre, Torre Murillo y otros señores Concejales, multitud de aspectos del servicio de tranvías, tales como la distancia entre carriles y aceras en las futuras concesiones, velocidad de la marcha, cambio de emplazamiento de las vías que en la actualidad no se ajusten á ciertas prescripciones, limitación del número de viajeros, aumento de coches en circulación, conservación y limpieza de las entrevías, fijación de paradas obligatorias con estaciones para los viajeros y expendición de billetes numerados que garanticen el orden y la comodidad en la ocupación de los carruajes, singularmente en las cabeceras de línea y en circunstancias, normales ó imprevistas, de mayor aglomeración; periodicidad en los reconocimientos técnicos del material circulante y de las instalaciones en las vías públicas, comprobación de los frenos antes de cada viaje circular, asignación del gasto que algunas de las mencionadas innovaciones implican y penalidad para la posible infracción del nuevo régimen que se acuerde.

Importaba también que, no ya la ponencia ni la Comisión, sino todo el Concejo fuera documentándose á un tiempo para el momento de la discusión; y á este efecto, los que suscriben, á más de recomendar reiteradamente á sus compañeros de Policía Urbana y á todos los señores Concejales el examen del expediente, por la abundante luz que sobre tan importante asunto proyectan los informes del Jefe del Negociado y de los Letrados é Ingenieros Consistoriales, reclamaron la impresión y reparto de varios resúmenes estadísticos, entre ellos las tarifas vigen-



tes, plazos y principales extremos de las concesiones y, como término de comparación, conveniente elemento de juicio, el acuerdo adoptado en 23 de Junio de 1905 por el Ayuntamiento de Barcelona acerca de la unificación de los plazos de reversión de las líneas de tranvías «The Barcelona Tramways Company Limited», «Barcelona, Ensanche y Gracia» y «Nacional de Tranvías», respecto de cuyo acuerdo nos permitimos llamar la atención de V. E. acerca de la ausencia del fin principalísimo que, en beneficio del vecindario, persigue la Corporación Madrileña al considerar preferente el aspecto social del servicio de tranvías, anteponiendo, en consecuencia, la unificación de las tarifas, en los términos dichos, á todos los demás aspectos, económico, de policía, etc., etc., de tan compleja y difícil materia.

A tenor de este acertado criterio, la ponencia se remite al examen del expediente para cuanto hace relación á las debatidas y disconformes apreciaciones técnicas y legales acerca del alcance de los vocablos «dependencias» y «accesorios», que, al referirse vagamente á los términos de la reversión, consignan algunas de las concesiones, y estimando de posible eficacia la discretísima invitación del Letrado Consistorial D. Ramón J. de Mera, en su informe de 27 de Abril de 1909, á orillar, mediante un acuerdo ó convenio con las Sociedades ó Empresas de tranvías, en la actualidad fusionadas, lo que por imprevisión de las Reales ordenes respectivas y aun de la ley y el reglamento de ferrocarriles vigentes, constituye inagotable vivero litigioso, que dilataría por muchos años la solución favorable al vecindario, se limita á encarecer, como más pertinente para los fines que el Ayuntamiento encomendó á los que suscriben, el informe del Sr. Ayllón, Jefe del Negociado de Policía urbana, en cuanto significa resoluciones inmediatamente ejecutivas, tales como la formación del reglamento de dicho servicio, examen de las ampliaciones ó modificaciones hechas por las Empresas en los primitivos trazados, reclamación de los inventarios del material fijo y móvil que, con arreglo al Código de Comercio, debe figurar, claro es que en los últimos balances, y petición de antecedentes de otras gestiones análogas, ofrecimientos de las Compañías, cuadros de servicios, combinaciones de líneas, etc., etc., permitiéndonos agregar nosotros que, para la más rápida solución de este asunto, en lo que á la unificación de las tarifas afecta, debiera simultanearse este estudio con las negociaciones que, al efecto de obtener en el más breve plazo posible aquel incuestionable beneficio para el vecindario y para el desarrollo de la ciudad, procede entablar con las representaciones autorizadas de los concesionarios.

Abonan nuestra opinión respecto de la conveniencia, ya señalada por el Letrado Consistorial D. Ramón J. de Mera, de procurar previamente un convenio con las Empresas, además de la vaguedad é imprecisión, la variedad de las concesiones, así en cuanto á los términos de la reversión, como respecto de los deberes que para durante el plazo de la explotación les fueron señalados, siendo suficiente á demostrarlo una sucinta enumeración de las principales cláusulas de las Reales ordenes respectivas, comenzando por consignar que, en la materia que nos ocupa, en las tarifas, no sólo preside el mayor desconcierto y absurdo por la arbitrariedad con que, sin atenerse á gastos de instalación ó de entretenimiento, ni á cálculo aproximado de viajeros, ni en suma, á regla alguna de juicio, se fijan para determinadas líneas en tres céntimos el kilómetro, para otras en seis y en diez para varias, sino que hay concesiones que dejan al libre arbitrio de las Compañías el señalamiento de tan grave extremo.

Así, por ejemplo, hay líneas como las del tranvía de Madrid, Ferraz-Rosales y Metropolitano, que se hallan exentas de la obligación de conservar el pavimento de la entrevía con la zona inmediata á los carriles; y en cuanto á la reversión al Municipio, en la concesión al tranvía de Madrid sólo se dice: «vía y material»; en la de la Castellana é Hipódromo: «obras, material fijo y semoviente, y como mínimo, el que figura en el presupuesto que forma parte del proyecto aprobado»; en la de Claudio Coello á Ferraz: «el servicio con todas sus dependencias, debiendo encontrarse en buen estado de conservación las obras y el material fijo, móvil y semoviente, y como mínimo el presupuesto en el proyecto aprobado»; en la del Este: «el tranvía con todas sus dependencias»; en la de Leganés, de cuya línea es partícipe, desde el Puente de Toledo, el Estado: «en buen estado de explotación, con material proporcionado á la longitud de la línea, previa tasación pericial»; en la de la Guindalera:

«en buen estado de explotación y con el material fijo, móvil y semoviente de que se componga», y en iguales términos la de Estaciones y Mercados y la del Norte, estas dos últimas reversibles, respectivamente, en 19 de Julio de 1926 y 28 de Junio de 1927.

La dificultad sube de punto á causa de la sustitución de la tracción de sangre por la electricidad, toda vez que las disposiciones que la autorizaron tampoco precisan categóricamente los términos de la reversión, y en modo alguno es equiparable lo que entonces constituía el material semoviente con el material fijo de las instalaciones aéreas y la diversa forma de proveerse de energía eléctrica, ya mediante centrales generadoras, ya con transformadores de fluido de producción propia ó adquirido. La más explícita de aquellas disposiciones, la Real orden de 23 de Agosto de 1898, que autoriza el cambio de motor para Estaciones y Mercados, dice que «la Sociedad garantizará el que la línea no se encuentre nunca sin medios para el suministro de energía eléctrica, y al terminar la concesión deberá entregar al Ayuntamiento los aparatos para producirla». La Real orden de 23 de Junio de 1904, referente á la línea del Norte, obliga «á garantizar en absoluto el uso de los aparatos y medios para obtener la energía eléctrica en todo tiempo y en la época de reversión al Ayuntamiento». En iguales términos fué autorizado el cambio de motor, por Real orden de 13 de Noviembre de 1901, á la Guindalera, y su enlace con la del Norte por Real orden de 28 de Mayo de 1904, y á la línea del Barquillo-Olavide por Real orden de 6 de Julio de 1904. La Sociedad Nuremberg, concesionaria del Metropolitano, se obligó para el caso de no construir fábrica propia, á que á la fecha de la reversión el Ayuntamiento no carezca de los medios necesarios para el suministro de fluido eléctrico.

Pero sobre que no es lo mismo «garantir en absoluto el uso de los aparatos y medios para obtener la energía eléctrica», términos en que queda obligada la línea del Norte, que lo estatuido para la de Estaciones y Mercados, la cual «al terminar la concesión deberá *entregar* al Ayuntamiento *los aparatos para producirla*», la ponencia estima preferible la negociación previa, aunque de problemática avenencia, al pleito costoso y dilatorio, no obstante su conformidad con el criterio sustentado en este punto por los Letrados Consistoriales Sres. Campuzano y Romero, en disenso con sus compañeros los Sres. J. de la Mera y Moriano, por entender que, anteriores ó posteriores á la ley de Ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877 y al reglamento para su ejecución de 24 de Mayo de 1878, todas las concesiones de tranvías quedaron sometidas á los preceptos de ambas disposiciones al modificarse la tracción, á virtud de la ley de 14 de Agosto de 1895 y por las respectivas Reales ordenes que autorizaron el empleo de energía eléctrica, pudiendo lógicamente interpretarse el silencio del legislador como tácita analogía, toda vez que si bien la ley nada dice acerca de la reversión de los tranvías, esto parece significar que quiso aplicarles las mismas reglas que á los ferrocarriles, con tanto más motivo cuanto que el artículo 69 de la repetida ley de 23 de Noviembre de 1877 define los tranvías «para los efectos de esta ley, como ferrocarriles establecidos sobre vías públicas», interpretación que resulta corroborada por el artículo 23, según el cual «al terminar el plazo de las concesiones, adquirirá el Estado la línea concedida con todas sus dependencias, entrando en el goce completo del derecho de explotación», y el siguiente extremo del artículo 96 del antedicho reglamento: «Cuando llegue el término de la concesión, que no podrá exceder, etc., etc., el Gobierno, la provincia ó los pueblos entrarán en el disfrute y aprovechamiento de la parte de tranvía ejecutado, respectivamente, en carreteras del Estado, provinciales y municipales ó vías urbanas, con arreglo á las disposiciones especiales que en cada caso se dicten para llevar á cabo la explotación y repartición de sus productos entre las partes interesadas», de acuerdo con el artículo 119 del mismo reglamento: «Al expirar la concesión, la empresa entregará á quien corresponda en buen estado de servicio el tranvía, sus dependencias, material y medios de tracción, y el Gobierno, Diputaciones ó Ayuntamientos á quienes se haga la entrega, entrarán en el pleno disfrute de los rendimientos que produjere la explotación del tranvía».

La negociación previa, que á nada habría de comprometer sin la postrera sanción del Concejo, sobre evitar prolongadísimos litigios de muy incierto resultado, solucionaría rápidamente el aspecto principal del problema de los tranvías, la unificación



de las tarifas al tipo predeterminado por el Concejo en la sesión extraordinaria de 31 de Mayo último, cuyos beneficios para la economía del vecindario, singularmente para las clases necesitadas, y para el desarrollo de la urbe, no necesitan encarecimiento.

Baste consignar que, cualquiera sea el espíritu que presida á la municipalización de los servicios públicos: industrial, facilitándolos á precio superior á su coste, con objeto de dotar de elementos propios á la Hacienda del Municipio, lo que en opinión de los tratadistas implica un impuesto indirecto sobre el consumo, con todas las injusticias de este sistema de exacciones; ya se supedita la municipalización á nobles y benéficos fines sociales, el estímulo característico de esta nueva corriente del régimen local es el abaratamiento de los medios necesarios para la vida, y los tranvías pueden considerarse indispensables en las grandes urbes, donde la creciente carestía de las habitaciones confina á los desheredados de la fortuna en las afueras.

Así dice Bachi que «un servicio de tranvías ordenado y económico resuelve los más graves problemas municipales y urbanos, porque facilita á las clases obreras habitar en los suburbios, donde los alquileres son más módicos y las casas más modernas é higiénicas». Y para más autorizada ratificación de nuestro criterio, séanos lícito reproducir también las siguientes consideraciones de Montemartini, acerca del aspecto social de la municipalización de los tranvías:

«En los grandes centros urbanos, y especialmente en los centros progresivos, en continuo desarrollo, sucede muy pronto, que el centro de la ciudad queda ocupado por los ricos, los comerciantes, los hombres de negocios, quienes únicamente se hallan en condiciones de soportar el peso siempre creciente del aumento de valor de las habitaciones céntricas y del consiguiente aumento de precio de los alquileres. La clase media, la burguesía acomodada, comienza poco á poco á trasladarse á la periferia, y nuevos suburbios surgen y se desarrollan á las puertas de la ciudad. Estos nuevos distritos ó barrios vienen á ser, desde luego, ocupados por la clase obrera, que corre afanosa en pos de los alquileres reducidos, invade las nuevas casas, busca ahorrar lo más posible en una clase de gasto que, como el del alquiler, va en continuo aumento en una ciudad progresiva.

»Para que este éxodo de la población, desde el centro hacia a periferia, pueda tener lugar, es necesario que al propio tiempo se cuente con el desarrollo de los medios de transporte rápidos y económicos. Y he aquí cómo surge la cuestión social de los tranvías. La importancia que adquiere su desarrollo puede interesar, y en efecto interesa á todo el vecindario. Interesa, ante todo, á la clase obrera, que tiene necesidad de pagar reducidos alquileres, de habitar lejos de los centros de trabajo y que experimenta la necesidad de no perder tiempo ni fuerza al trasladarse desde su casa á los sitios en que ha de trabajar y viceversa. Interesa á los propietarios de las casas de la periferia, quienes ven aumentar el valor de sus fincas respectivas, si con la instalación de líneas tranviarias (ó con la reducción de las tarifas de las ya instaladas, nos permitimos intercalar nosotros, de acuerdo con el espíritu que informa al autor) viene á disminuirse la distancia económica y de tiempo que les separa del centro. Y, por último, interesa á todo el vecindario, desde el punto de vista higiénico; porque los barrios malsanos, excesivamente populosos, del centro, no pueden desaparecer hasta tanto que rápidos y económicos medios de transporte permitan á la población establecerse en los nuevos, pero lejanos barrios de la periferia, más sanos y aireados.

»La importancia de esta cuestión es tal, que se observa que todos los Municipios verdaderamente modernos se interesan en el problema tranviario, con el fin no disimulado de provocar la creación continua de nuevas líneas y de obtener rebajas en las tarifas. El sistema de las concesiones otorgadas con un fin exclusivamente financiero, se abandona, y el Municipio trata de asegurarse, en los contratos que viene celebrando con las Compañías privadas, cláusulas tales que redunden en beneficio de la colectividad, ó busca nuevos sistemas para llegar á la consecución de su objeto».

Las observaciones insuperables de Montemartini parecen sugeridas por el conocimiento de las necesidades de Madrid, donde la carestía de las viviendas, la aglomeración insana del vecindario, no ya en los distritos populares, sino en el corazón mismo de la capital, en los alrededores de la Puerta del Sol, y la

tarifa excesiva, en casi todas las líneas, de los tranvías, requieren con mayor urgencia que en parte alguna la municipalización de un servicio que, en opinión de cuantos han especializado en estos estudios, y constriñéndose, por más intensa y concisa, á la frecuentemente citada de lord Preboste de Glasgow, Mr. Samuel Chisholm, ante la Comisión parlamentaria de investigación, reúne todas las circunstancias esenciales para exigir la intervención del Municipio: constituir un monopolio de hecho, ejercerse en las vías públicas, lo que implica el concurso inexcusable del Ayuntamiento, y la general necesidad de su empleo.

Atendida la unanimidad casi absoluta con que, incluso en España, hoy se pronuncian tratadistas y gobernantes por la municipalización de los servicios públicos, sería ociosa una enumeración detallada de los tres sistemas en que se ha desarrollado la industria ferroviaria: el americano de las concesiones (ilimitada, indeterminada y contractual á término), el germánico de las contratas y el inglés de la municipalización. Fué adoptado en España el sistema de las concesiones á término, revertibles á los Municipios, pero en el plazo de sesenta años, cuando modernamente no suelen estipularse sino veinte, y aun con tendencia á reducirlos, y sin imposición sobre los dividendos ni gravamen sobre la renta bruta, lo que equivaldría á una legítima participación de la colectividad en los beneficios de las compañías explotadoras, cuya aportación á las cargas comunales se reduce en Madrid á un canon de 84.156 pesetas anuales por ocupación de la vía pública, y á la conservación, por algunas Empresas, de la entrevía y el pavimento inmediato, hasta 0,50 centímetros de los carriles; olvidándose consignar para la fecha de reversión á los Ayuntamientos, según queda probado en la primera parte de este informe, las garantías indispensables acerca de los efectos y propiedades que habrían de pasar á propiedad de las Corporaciones locales, y aun prescindiéndose de todo elemento de contraste que impidiese la supercapitalización para eludir el impuesto ó para simular valoraciones excesivas, contra cuyas frecuentes maniobras, propiamente calificadas de aniquilación del capital, han reaccionado enérgicamente algunos estados de la Confederación Norteamericana, como el de Massachusetts, donde la Comisión tranviaria ha prescrito sistemas especiales de teneduría de libros y fiscaliza la ejecución de estas operaciones. Asimismo es innecesaria la demostración estadística del beneficio que á las arcas municipales, y sobre todo á la economía del vecindario, reporta la municipalización del servicio de tranvías, que contra la propaganda interesada de los detractores de la moderna y general tendencia, adquieren en las poblaciones donde corren á cargo de los Ayuntamientos desarrollo tal, como acredita, entre otros muchos ejemplos que con facilidad pueden comprobarse, Glasgow, que en 1895 transportaba 57.104.647 viajeros y 177.179.549 en 1903, habiendo mejorado, además, la situación del personal empleado en el servicio, realizando gradualmente el cambio de tracción y ampliando su red, con un solo proyecto, en 35 millas de líneas nuevas; y así Liverpool, y Londres, y Milán y muchas otras grandes capitales de Europa y América.

Conviene aducir á este efecto el siguiente testimonio que Gascón y Marín reproduce, por lo que se refiere á Inglaterra, de *Municipal Year Book for—1904—*: «Ningún ramo de empresa municipal ha hecho tan rápidos progresos en los últimos años como la explotación de los tranvías. Casi sin excepción, todas las grandes ciudades han municipalizado los tranvías ó están en vísperas de hacerlo. La terminación de los contratos de arriendo con las Compañías coincide con la inauguración de los nuevos métodos de tracción, y dentro de pocos años habrán sufrido gran revolución las facilidades de transporte rápido en los grandes centros. Así es que muchas Corporaciones municipales, ansiosas de colocar bajo su jurisdicción los tranvías lo antes posible, no aguardan la terminación de las concesiones, y efectúan la adquisición de las líneas concedidas. Ahora es indiscutible que el servicio de tranvías no puede dar el máximo de ventajas á las poblaciones más que cuando los explotan los Municipios».

Por muy conocida, nos limitamos á una sucinta referencia á la ley italiana de 29 de Marzo de 1903, que, como Inglaterra en las Actas parciales que otorga en cada caso el Parlamento, se pronunció por el sistema de permitir, estimulándola, no imponiéndola, la municipalización, bajo las garantías previas de la determinación de los servicios que puedan ser municipalizados



# Almacenes de la Ciudad Lineal



OFICINAS DE LA COMPAÑÍA MADRILEÑA DE URBANIZACIÓN  
EN LA  
**C I U D A D   L I N E A L**  
APARTADO 411, MADRID



Venta de los artículos que la Compañía Madrileña de Urbanización

emplea en sus negocios.

## NOTA DE PRECIOS DE VARIOS ARTÍCULOS

	PESETAS
<b>MUROPINT</b> , la mejor pintura lavable para interior y exterior de edificios, kilo. . . . .	2,50
Baño inglés de acero esmaltado de la casa LIDNER Y COMPAÑÍA. . . . .	220,00
Calcomanía artística con la inscripción <b>NO TOCAR, PELIGRO DE MUERTE</b> , una. . . . .	0,30
Aceite BURRELL, para motores de gasolina, en bidones de 5 kilogramos, el kilo. . . . .	2,10
Valvolina para vapor recalentado, el kilo. . . . .	1,55
<b>Bengalina</b> , blanco nieve, el kilo. . . . .	3,50
<b>El Dim-a-Lite</b> , accesorio para regular y economizar la luz en lámpara incandescente. . . . .	6,00
Aceite no fluido KOO especial, kilo. . . . .	2,00
Id. id. id. KOO . . . . . » . . . . .	2,00
Id. id. id. AOO . . . . . » . . . . .	1,75
LÁMPARAS de 5, 10, 16, 25 y 32 bujías, filamento carbón, una. . . . .	0,65
Lámpara «SEGURITAS», de 5 y 10 bujías, una. . . . .	1,00
Tacones de fieltro para muebles, juego. . . . .	2,00

Lámpara TÁNTALO de 16 y 25 bujías, 2,50 pesetas una



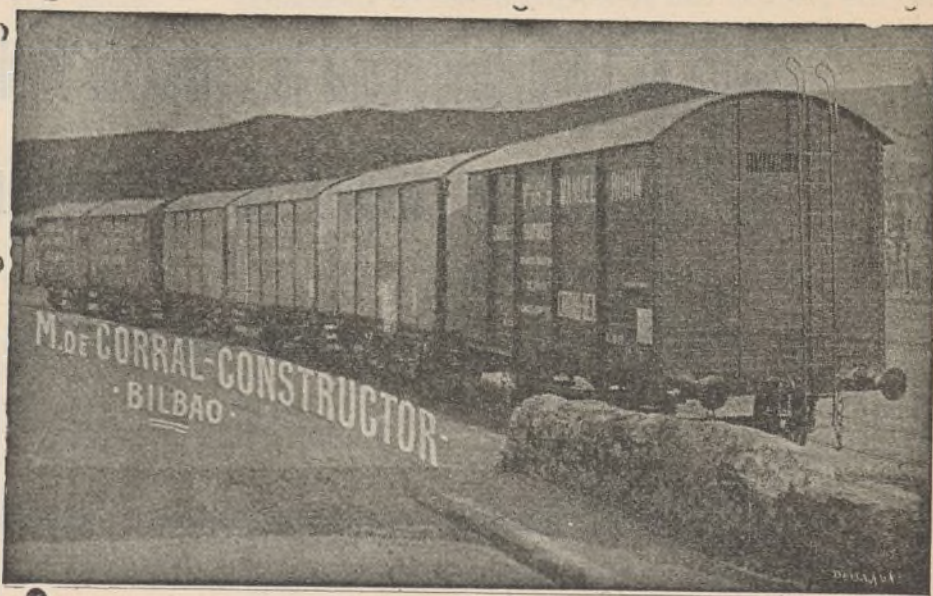


TALLERES  
DE  
CONSTRUCCIONES METÁLICAS

Casa fundada en 1881, que lleva  
construidos durante los 27  
años de existencia, más de  
5.000 vagones y coches para to-  
dos los ferrocarriles de Espa-  
ña: Norte y Madrid á Zaragoza y  
Alicante, Luchana á Munguía,  
Bilbao á Portugalete, Vascon-  
gados, Bilbao á Lezama, etc.

❖❖❖ MARIANO DE CORRAL ❖❖❖

**BILBAO**  
MATERIAL FIJO Y MÓVIL  
PARA FERROCARRILES Y MINAS  
VAGONETAS Y VOLQUETES  
ESPECIALIDAD  
EN VAGONES CUBAS  
Y VAGONES CISTERNAS  
PUENTES METÁLICOS



**A. E. G. THOMSON HOUSTON IBERICA**

CALLE DEL PRADO, 20.—MADRID

❖ ❖ ❖ DINAMOS ❖ MOTORES ❖ ❖ ❖  
❖ ❖ ❖ TRANSFORMADORES ❖ ❖ ❖  
❖ INSTALACIONES ELÉCTRICAS ❖  
❖ ❖ ❖ MATERIAL PEQUEÑO ❖ ❖ ❖

Suministradora del tranvía eléctrico  
de la Ciudad Lineal.



con exclusiva ó en competencia con Empresas particulares, establecimiento de una hacienda propia para cada servicio distinto de la administración ordinaria, designación del personal técnico, comisiones especiales administrativas, fijación de tarifas, Haciendas consorciales, inspección tutelar de los superiores jerárquicos y singularmente, por el carácter democrático de la innovación, que es tanto como hacer directo participe al pueblo en la administración de sus peculiares intereses, el *referéndum*, sin cuya sanción, por mayoría absoluta de sufragios emitidos individualmente, por papeletas, no es válido el dictamen de la Comisión real aceptando el ejercicio directo de un servicio.

En España, en Madrid, puesto que á Madrid se contrae la ponencia, perdió por nuestra inveterada incuria el Ayuntamiento la ocasión más propicia para municipalizar los tranvías, al consentir sin protesta las autorizaciones para el cambio de tracción. Apenas si se elevaron voces, naturalmente desoídas, que llamasen la atención de los Poderes públicos acerca de los graves peligros, bien pronto confirmados por la experiencia, que para el tránsito callejero implica el cable aéreo, proscrito hasta en los Estados Unidos, cuna de este desacreditado sistema. La Real orden de 29 de Julio de 1897 autorizando dicho procedimiento de tracción al tranvía del barrio de Salamanca, á cuya disposición—fuerza es consignarlo—precedió informe favorable, acordado por exigua mayoría de votos del Ayuntamiento, sancionó la codicia de las Empresas, las cuales vieron así reducidos los gastos de instalación desde 60.000 á 200.000 francos por kilómetro de canalización subterránea, en canal visitable, hasta 18.000 ó 20.000 que cuesta igual distancia de cable aéreo, y desde 35.000 pesetas—precio de un coche con acumuladores—con el consiguiente entretenimiento, muy superior al suministro de fluido desde las Centrales de energía eléctrica, hasta 16.000 ó 20.000, valor de los coches actualmente en uso.

No hablemos, por demasiado ineficazmente advertida, de la ausencia de un reglamento que determine extremos de tanta importancia como, por ejemplo, la velocidad máxima, que en opinión de los técnicos municipales, en el informe de 14 de Mayo de 1897 sobre la concesión de motor eléctrico al tranvía de Madrid, desatendido por la Junta consultiva del Ministerio de Fomento, no debe exceder de ocho kilómetros por hora; responsabilidad por los daños en personas y cosas, fácilmente exigible, no en concepto de culpa que constituya delito ni por negligencia, cuya prueba no siempre es posible á tenor de lo que para hacer aquélla efectiva prescriben los Códigos penal y civil; compromiso de establecer el hilo de suspensión y aun tejadillos de bambú, para impedir toda eventualidad de contacto con los cables de otras conducciones eléctricas; instalación de contadores automáticos, con indicaciones exteriores para apreciar en cualquier momento la velocidad de las marchas, y asimismo reguladores que impidan mayor velocidad que la consentida; con trole en los frenos, estaciones de espera para los viajeros, expendición de billetes numerados, etc., etc., acerca de cuyas interesantes cuestiones sólo existen, respecto de algunas, como la velocidad máxima, el vago precepto de las Reales órdenes de 23 de Abril y 25 de Octubre de 1898, concediendo la sustitución de motor á los tranvías del Norte y del Este, que aplica, por analogía, las prescripciones del artículo 121 del reglamento de 24 de Mayo de 1878 para la ejecución de la ley de Ferrocarriles, según el cual, cuando la tracción no sea animal «la velocidad no pase de 20 kilómetros por hora en las carreteras, y que se modere hasta igualar á la de los caballos al paso dentro de las poblaciones, así como en donde la circulación sea más activa», y respecto de otros, como el hilo de suspensión y las demás previsiones contra los contactos, se ofrece el contradictorio espectáculo de que, si bien quedaron reglamentadas en las Reales órdenes de concesión, á los pocos meses fueron autorizadas las Empresas para prescindir de tan convenientes garantías.

En tal estado de desorganización cuanto á los tranvías afecta, estima la ponencia llegado el momento oportuno de establecer, de acuerdo, en lo posible, con las Empresas, un régimen completo, total, así en el funcionamiento de tan necesario instrumento de transporte como en cuanto á las relaciones económicas entre el Ayuntamiento y los actuales concesionarios.

Incuestionablemente, el camino más llano y más breve sería la incautación de todas las líneas por el Concejo, á título de expropiación por utilidad pública. Pero la ponencia se permite dudar que haya quien sostenga, aparte de la esfera especulativa, tan atrevida como simpática solución; porque aun en el

supuesto, poco verosímil, de obtener una valoración aceptable solventados, tras prolongados litigios, los problemas técnicos y legales á que hace referencia la primera parte de este informe, el Ayuntamiento se vería obligado á disponer de cuantiosísimas sumas, que obtenidas del crédito, su interés y amortización gravarían el presupuesto con pesadumbre difícilmente compensable con los problemáticos beneficios de la administración directa de los tranvías, que de cumplir el objeto capital de la municipalización «procurar el disfrute de los servicios de interés público por el mayor número posible de individuos—dice Gascón y Marín—encauzando en las ciudades modernas, cual ha escrito Adolfo Posada, una corriente de solidaridad universal favorable á elevar la condición del hombre mediante el disfrute por todos de las ventajas y goces que la civilización descubre», habría de llegar á más reducida tarifa que la convenida en el acuerdo municipal de Mayo último.

Sea este el fin preferente de la invitación que se dirija á las Empresas, habida cuenta de que la unificación de las tarifas tranviarias al tipo de 0,10 céntimos desde la Puerta del Sol al límite municipal de todas las líneas, equivaldría á obtener *ipso facto*, sin la desalentadora espera del término de las concesiones—cuyo término medio de reversión aún se hará esperar aproximadamente medio siglo—en el momento mismo de convenirse tal régimen, los incalculables beneficios que en los párrafos anteriormente transcritos de Montemartini quedan consignados y otros muchos: dilatación del radio urbano, abaratamiento de las viviendas, facilidad de comunicaciones, mejora de las condiciones higiénicas de vida para las clases pobres y aun para el total de la población, aumento de valor de los terrenos enclavados en las zonas extremas, consiguiente estímulo para nuevas edificaciones; en suma: salud para todos, riqueza para la ciudad, movilización de capitales, trabajo para industriales y obreros y ahorro en la economía general del vecindario de la cantidad, quizá fabulosa, que resultaría de la diferencia entre las vigentes tarifas, que en algunas líneas ascienden á un total de 30, 35, 40, 45 y 50 céntimos, y la única de 10 céntimos de peseta.

Pero sean también objeto de las negociaciones que al efecto hayan de entablarse, reformas de distinta índole, cuya implantación determine el nuevo régimen total de tranvías á que antes aludimos, comenzando por la aprobación de un reglamento en el que, manteniendo por útiles muchas de las inveteradamente incumplidas prescripciones del reglamento anticuado de 26 de Noviembre de 1904, tales como la construcción de estaciones cubiertas—artículo 4.º—que podrían instalarse en las cabezas de línea: estación de la Bombilla, glorieta de los Cuatro Caminos, final de la calle de Serrano, Puente de Vallecas, Ventas del Espíritu Santo, Puente de Toledo, y en la misma Puerta del Sol, en kiosco convenientemente emplazado; el reconocimiento periódico de las líneas—á tenor del artículo 32 adicional—; reglamentación del empleo de las jardineras—artículo 33—; reconocimiento de los coches, número de viajeros, conducta de los empleados, reclamaciones, etc., etc.,—capítulo XVIII de las Ordenanzas de 12 de Mayo de 1892—se estatuyesen innovaciones de tanta utilidad para el vecindario, como, por ejemplo, en orden á la circulación, la construcción de algunos ramales que completarían las líneas existentes, uniéndolas entre sí para facilitar la comunicación entre el centro y todos los extremos de la periferia, tales que la nueva línea, ya concedida, de la calle de Segovia, sin expropiación, para mayor facilidad, de las casas circundantes, con entrada por la calle de Tintoreros y salida por la de Latoneros ó viceversa; el ramal de la calle del Duque de Alba, entre la Plaza del Progreso y calle de Toledo, la prolongación de esta última y, á ser posible, también la del Metropolitano de las rondas, hasta el emplazamiento del futuro Matadero; en cuanto al aspecto social de esta cuestión, y para ampliar los beneficios de la unificación de las tarifas, servicios especiales—en parte ya establecidos—en las primeras horas de la mañana para obreros y criados, con autorización para conducir toda clase de bultos manuales; billetes de correspondencia entre todas las líneas; servicio obligatorio, en todas también, hasta las dos de la madrugada, con lo que á un tiempo se extendería á todo el vecindario el beneficio que hoy tan sólo disfrutaban los habitantes del barrio de Salamanca y se estimularía el éxodo á las zonas más apartadas de la capital. La instalación, de acuerdo con la Dirección general de Correos y Telégrafos, en todos los coches, de buzones para la correspondencia, interior y exterior, en combinación con estafetas de distrito, á cargo del Estado, podría



complementar el nuevo régimen de tranvías para cuya adopción:

La ponencia que suscribe tiene el honor de proponer al Excelentísimo Ayuntamiento el nombramiento, en sesión pública, de una comisión, compuesta de tres Concejales, que, presidida por el Excmo. Sr. Alcalde y asesorada de cuantos funcionarios técnicos y administrativos considere precisos, convenga con las Empresas de tranvías la unificación de las tarifas al tipo de 0,10 de peseta desde la Puerta del Sol al límite municipal de todas las líneas, con más la implantación de cuantas reformas se mencionan en el presente informe, sometiendo el dictamen que en consecuencia emita á la aprobación del Concejo, á fin de que obtenga la debida sanción municipal.

Madrid 4 de Noviembre de 1910.—*A. Aguilera y Arjona, Enrique Fraile, José Pascual Sevilla, Antonio Piera, José María Gurich.*

## DICTAMEN DE LA COMISIÓN

Madrid 14 de Noviembre de 1910.

En Comisión 3.<sup>a</sup>—Sesión extraordinaria.

SEÑORES

Fraile, Aguilera y Arjona, Pascual Sevilla, Piera, Gurich, Conde, García Rodríguez, Trasserra, Catalina, Pascual Acebedo, González Alberdi y Pérez Guerra.

Dada cuenta de la anterior ponencia, la Comisión, conforme en un todo con la misma, acordó hacerla suya, elevándola como dictamen al Excmo. Ayuntamiento previa su impresión y reparto á todos los Sres. Concejales.

*El Vicepresidente,*

**Enrique Fraile.**

\*  
\* \*

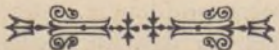
Llamamos la atención de los vecinos de la Ciudad Lineal acerca del documento que precede por la gran importancia que tienen para nosotros la rebaja de la tarifa á 10 céntimos de Sol á Ventas, el servicio regular en los días de corrida en la Plaza de Toros, el peaje barato y forzoso que permita circular los coches de una empresa por las líneas de otra, la prolongación del servicio durante las noches de julio y agosto y en general la perfección en los detalles todos del servicio.

Á propósito de esto bueno es recordar á los que viajan por el extranjero y critican las cosas de España, unas veces con razón y otras sin ella, que en las líneas de la Ciudad Lineal hay dos salones de espera y muchas de las cosas buenas del extranjero, y que si hay que corregir faltas ó abusos de las Compañías y del público es en la proporción de un 5 por 100 de faltas imputables á las empresas y un 95 por 100 á los viajeros.

Nosotros no adulamos ni á los de arriba ni á los de abajo, queremos autoridades justas que nos ayuden á educar á la parte del publiquito que lo necesita y que nos obliguen á cumplir lo mandado con sentido común y con sentido moral, si de buen grado no lo hiciéramos.

La restricción del número de viajeros es una antigualla más perjudicial para el público que para las empresas; la limitación de la velocidad á 8 kilómetros ¡en estos tiempos! es cosa de risa, cuando lo que se necesita para abaratar la vida y facilitar el trabajo de todos es aumentar la velocidad, ganar tiempo que es ganar dinero, salud y vida, para lo cual las autoridades tienen que ordenar y vigilar unas cosas dentro de los tranvías como los frenos y otras en la calle tales como impedir la circulación torcicera de otros vehículos sobre las vías, el llevar la izquierda, los juegos de los niños, el cruce de las calles por los peatones sólo en determinados sitios, en suma aumento de velocidad sin peligro para nadie y con responsabilidades fijadas las más veces de antemano en caso de accidente.

Los atentados contra los tranvías suburbanos (casas del pueblo semovientes) son tantos, tan frecuentes y tan graves que merecen un capítulo de castigos adecuados. Había que empezar por destruir el caciquismo...



## Nuestras noticias

### Ferrocarril á Colmenar Viejo (*Véase el número anterior*),

La Junta Municipal de Colmenar Viejo ha aprobado la concesión de las canteras á nuestra Compañía en los siguientes términos:

«Hay un sello en tinta que dice: Alcaldía Constitucional de Colmenar Viejo.—Por consecuencia de la petición hecha por esa Compañía en su escrito de 8 de Julio último referente á modificaciones del acuerdo de la Junta de Asociados de 26 de Junio último sobre concesión de las canteras de piedra granítica existentes en los bienes comunales de este término, me complazco en remitir á usted certificación duplicada del nuevo acuerdo adoptado por la citada Junta de Asociados con fecha 18 del actual ratificando el anterior y redactando las condiciones en la forma pedida.—Ruego á usted se sirva comunicarme el recibo de dichos certificados.—Dios guarde á usted muchos años.—Colmenar Viejo 21 de Noviembre de 1910 —El Alcalde, Leoncio Arroyo.—Señor Director de la Compañía Madrileña de Urbanización.—Madrid.—Es copia.»

«Don Alejandro Madridano Santos, Secretario del Ayuntamiento constitucional de Colmenar Viejo.

Certifico: Que en sesión celebrada por la Junta municipal de Asociados en 18 de Noviembre de 1910, al folio 47 del libro de actas de la misma, constan las particulares siguientes:

Como segundo extremo de la convocatoria se someten á la deliberación de la Junta las modificaciones acordadas por el Ayuntamiento, previo informe de la comisión, en la redacción del acuerdo que tomó esta asamblea en 26 de Junio último sobre la concesión de las canteras á la Compañía Madrileña de Urbanización, concesionaria del ferrocarril á esta villa; y después de usar de la palabra el concejal D. Luis Berganza y el señor Presidente en apoyo de dichas modificaciones y conveniencia de las mismas, por unanimidad las aprueban y ratifican el acuerdo citado, quedando redactado en la forma siguiente:

1.º El Municipio de esta villa cede ó transfiere á la Compañía Madrileña de Urbanización todos los derechos y acciones que le correspondan sobre las canteras de piedra granítica existentes en los terrenos de dominio público de su término municipal, comprometiéndose á no gravar en ningún tiempo con impuesto, canon ni exacción de ninguna clase á la mencionada Compañía, por la piedra que extraiga de las canteras.

2.º Se exceptúa de esta concesión la explotación de las canteras situadas dentro del casco de la población y también la de las dos canteras situadas extramuros, llamadas del Muladar alto y de la Rastrandilla, cuya explotación se reserva el Ayuntamiento para sacar piedra con destino á usos comunales.

3.º Esta concesión para la libre explotación de las canteras se hace con arreglo á lo dispuesto en el artículo 3.º de la Ley y Reglamento de Minas de 4 de Marzo de 1868, y, por tanto, la Compañía ó quien sus derechos represente observará las reglas de Policía dictadas ó que se dicten al efecto y queda desde luego sujeta al resarcimiento de los daños y perjuicios que cause con la explotación en los egidos, caminos ó calles y en las propiedades particulares.

4.º La concesión se entiende sin perjuicio de los derechos que con arreglo á la ley de Minas pueda tener adquiridos alguna persona, los cuales, en su caso, deberán ser reconocidos y declarados por la autoridad competente.

5.º Esta concesión es personal á la Compañía Madrileña de Urbanización como constructora del ferrocarril de Madrid á esta villa ó á quien la suceda en esta empresa, y en tal concepto podrá cederla á quien estime conveniente; pero á condición de que si bien puede comenzar la explotación cuando la Compañía crea oportuno, el transporte de la piedra fuera del término no podrá hacerse mientras no esté en circulación total el mencionado ferrocarril.

Y que se comunique por medio de los oportunos certificados á dicha Sociedad, á los efectos oportunos, los anteriores acuerdos.—Corresponde á la letra con sus originales, de que certifico y á que me remito caso necesario.



Y en virtud de lo acordado, de orden del Sr. Alcalde y con su visto bueno, expido la presente por triplicado en Colmenar Viejo á diez y nueve de Noviembre de mil novecientos diez.—V.º B.º el Alcalde, Leoncio Arroyo.—Alejandro Madridano.—Rubricados.—Hay un sello en tinta que dice: Alcaldía Constitucional de Colmenar Viejo.»

En la misma forma transferiremos esta concesión á la Sociedad del tranvía cumpliendo lo pactado.



El día 17 compareció D. Víctor Martín en el Ayuntamiento de Madrid y dijo que no admitía la notificación porque en la Jefatura de Obras Públicas según el artículo 39 del Reglamento para la ejecución de la Ley debían hacerle la notificación en Colmenar Viejo y no en Madrid.

Esto es tomar el pelo, valga la frase familiar, á su compañero el Sr. Terán, al Ministro d. Fomento, al vecindario de Colmenar Viejo y á nosotros.

Pusimos esta burlita en conocimiento del alcalde de Colmenar Viejo el día 18, y el 19 se presentó en Madrid una comisión compuesta del actual alcalde, del anterior D. Luis Berganza y otros que acompañados y presididos por el celoso diputado del distrito Sr. Marqués de Torrelaguna visitaron al Sr. Gobernador Civil el cual les prometió que se le notificaría á D. Víctor Martín el día 21 lunes por la Alcaldía de Madrid y que desde esa fecha se contarían los 15 días hábiles para llenar su hoja de aprecio.

Añadió que dentro de la ley hará cuanto sea preciso para satisfacer los justos anhelos del pueblo de Colmenar Viejo.

En dicha localidad hay gran revuelo con este motivo, y la indignación contra D. Víctor Martín se acentúa en términos alarmantes. Por no echar más leña al fuego nos llamamos las amargas reflexiones que nos sugiere el caciquismo burocrático combinado con el caciquismo rural.



D. Víctor Martín ha desistido de celebrar un mitin en Colmenar Viejo explicando su conducta, porque el Alcalde negó el permiso para evitar la alteración del orden público que provocaría tan poco meditado propósito. Lo sentimos porque hubiera asistido D. Arturo Soria para hablar en contra del caciquismo.

Tienen la palabra y la acción, con mitin y sin mitin, los 200 obreros que hay sin trabajo en dicho pueblo. Todavía mitigan su miseria y su hambre rebuscando en los sembrados de patatas; pero este expediente se concluye antes que los de D. Víctor, y pronto se evidenciará que quien les impide trabajar y comer es el capricho de un funcionario público, de su paisano D. Víctor Martín.



Á las ocho de la noche del día 20 se recibió del simpático alcalde de dicho pueblo D. Leoncio Arroyo una carta que dice así:

«Alcaldía Constitucional de Colmenar Viejo.—Particular.—20 de Noviembre de 1910.—Sr. Director de la Compañía Madrileña de Urbanización.—Muy Sr. mío y de mi mayor distinción: Ha sido entregado hoy en este Ayuntamiento escrito de D. Víctor Martín cuya copia le remitimos para que en su vista se sirvan contestarnos con la brevedad posible lo que nosotros debemos contestar al Sr. Martín pues por nuestra parte ni entramos ni salimos en el asunto, ni creemos debemos ocuparnos de él, limitándonos sólo á participárselo á la Compañía.—Suyo affmo. y atto. s. s. q. b. s. m.—Por la Comisión.—Leoncio Arroyo.—Rubricado.—(Recibida á las ocho de la noche).



#### Hoja publicada por D. Víctor Martín.

Á LOS VECINOS DE COLMENAR VIEJO Y MIRAFLORES DE LA SIERRA:

Con esta fecha presento al Ayuntamiento de Colmenar Viejo la instancia que se inserta á continuación, precedida por la carta que le dirijo.

En breve os daré cuenta también de la historia verídica de este enojoso asunto para que podáis juzgar de mi conducta enfrente á los inte-

reses de una empresa que no ha omitido medio alguno para mortificarme y tratar de desprestigiarme ante vosotros, abusando de mi prudente silencio.

Madrid 19 de Noviembre de 1910.

Sres. Alcalde y Concejales del Ayuntamiento de Colmenar Viejo.

Muy señores míos y de mi mayor consideración: Después de manifestar á ustedes que en el momento de comunicarme el Sr. Danvila el fracaso de sus gestiones, me apresuré á devolverle el dinero, no obstante las reiteradas súplicas de dicho señor para que lo conservase en mi poder, toda vez que yo no era responsable de que la Compañía hubiese rechazado el ofrecimiento suyo, me creo en el deber de darles á á conocer íntegra la carta en que el referido señor me daba cuenta del resultado de su intervención.

Dice así copiada á la letra: «Madrid 15 de Noviembre de 1910. Señor D. Víctor Martín. Mi distinguido amigo: Deseo expresar á usted mi reconocimiento por las facilidades que me ha concedido para procurar un arreglo amistoso con la Compañía Madrileña de Urbanización. Yo esperaba que las condiciones fijadas por mí y aceptadas bondadosamente por usted, serían también aceptadas por la Compañía constructora del ferrocarril de Fuencarral á Colmenar Viejo, porque dichas condiciones yo las fijé con el deseo de favorecer los intereses de la Compañía, en primer término, y los de usted después, porque considero siempre anteponer el interés general al particular. Con verdadera sorpresa de mi parte, la Compañía ha desairado mi intervención y prefiere seguir la lucha hasta el fin á aceptar el arreglo amistoso que yo le proponía, abonando á usted por la expropiación de su terreno la cantidad que yo estimaba razonable y justa, y la cual yo había anticipado á usted dispuesto á cederla en beneficio de la Compañía. Terminada mi intervención en este asunto por la obstinación incomprensible de una de las partes, cumplo un deber para mí muy grato, haciendo constar que debo á usted mi más profunda gratitud por la confianza que ha puesto en mi sinceridad y buen deseo. Reiterándole mi verdadera amistad, le será siempre su reconocido amigo y s. s. q. b. s. m., Julio Danvila y Garelly.—Rubricado.

Como comprenderán ustedes la actitud de lucha en que parece colocada la Compañía, según el documento copiado, habría de redundar únicamente en perjuicio del pueblo en general, y principalmente de la clase trabajadora, que pagaría los vidrios rotos en esta contienda. Y como resultaría verdaderamente inhumano privar del sustento á numerosas familias, porque sus sostenedores no puedan encontrar donde ganarlo honradamente, ante la perspectiva del invierno que se aproxima, he resuelto no hacerme cómplice de semejante conducta, á pesar de que á ello se me reta por la Compañía Madrileña de Urbanización, y sin perjuicio de continuar como hasta aquí la defensa de mis derechos en el terreno oficial, en la esfera particular me acuerdo siempre de mis paisanos, aun cuando algunos ofuscados hayan creído momentáneamente lo contrario, y decidido por mi parte á declinar toda responsabilidad en el conflicto que pudiera crearse, someto á ustedes la solución que puede evitarlo y va comprendida y desarrollada en la adjunta instancia. Rogándoles particularmente, lo mismo que oficialmente suplico en la instancia, queda de ustedes afectísimo paisano y seguro servidor q. b. s. m., VÍCTOR MARTÍN.»—Es copia.



Al Ayuntamiento de Colmenar Viejo.—El que suscribe, mayor de edad, vecino de Madrid, propietario de la finca situada en la «Fuente de Mateo» del término municipal de esa villa, que ha de ser ocupada en parte por el ferrocarril en construcción de Fuencarral á Colmenar Viejo, con el debido respeto expone:

Que en el deseo de facilitar la más pronta terminación de dicha vía sin las dilaciones á que daría lugar el cumplimiento de todos los trabajos legales que faltan aún para que llegue á su término el expediente de expropiación de la expresada finca y queriendo demostrar prácticamente con hechos el interés que siempre le ha inspirado la clase obrera, principalmente durante las épocas del año en que, como sucede en la actual, escasea el trabajo, pone á disposición de ese Ayuntamiento para que á su vez pueda él hacer otro tanto con la Compañía Madrileña de Urbanización, la faja de terreno comprendida en el plano aprobado para la expropiación, mediante las condiciones siguientes:

Primera.—Antes de comenzar se procederá á presencia del dueño y del arrendatario de la finca á señalar sobre el terreno la zona que ha de ser ocupada con arreglo al plano de la expropiación practicando una roza bien marcada y estableciendo además los cotos necesarios para que quede defendida y perceptible á simple vista, con objeto de que sirva de base á la apreciación del valor que supongan las labores, se-



millas ó plantas que hayan de ser destruidas. Esta cantidad será fijada en el acto y su pago correrá á cargo de la Compañía.

*Segunda.*—Los trabajos darán principio, á más tardar, el día primero de Diciembre próximo y habrán de continuar sin otras interrupciones que las producidas por los temporales hasta su completa terminación dentro de la finca, dando ocupación en ellos á los obreros vecinos de Colmenar Viejo ó residentes en el mismo pueblo que acudan á solicitar trabajo, sin perjuicio de admitir otros en el número que sea necesario para que las obras puedan quedar terminadas el día primero de Abril del año venidero.

*Tercera.*—El precio de la expropiación será abonado por la Compañía al finalizar el expediente en la cantidad que de éste resulte aprobada, aumentándola con arreglo á las prescripciones de la ley en los intereses devengados á razón del cuatro por ciento anual desde la fecha de la ocupación hasta el día en que se efectúe el pago.

*Cuarta.*—Para que tenga eficacia y validez el compromiso á que se obliga el propietario, serán precisos los dos requisitos siguientes:

(A).—Que en el plazo máximo de diez días, á contar desde esta fecha, le sean comunicadas al cedente por conducto del Ayuntamiento la conformidad y la aceptación escritas de la Compañía del Ferrocarril.

(B).—Que ésta última garantice previamente el cumplimiento de todas estas condiciones con una fianza de diez mil pesetas depositadas en el Banco de España ú otro establecimiento análogo, á disposición del Ayuntamiento de Colmenar Viejo.

*Y Quinta.*—El incumplimiento de cualquiera de estas condiciones dará lugar á la pérdida de la fianza, de la cual se hará cargo el Ayuntamiento para distribuirla entre los pobres y el Hospital de la villa una vez satisfechas las responsabilidades establecidas en la cláusula tercera.

Por todo lo expuesto: Suplica al Ayuntamiento se digne aceptar esta oferta espontánea y entablar con la premura posible las gestiones oportunas cerca de la Compañía á fin de que puedan verse realizados los sinceros deseos del exponente.—Madrid diez y nueve de Noviembre de mil novecientos diez.—VÍCTOR MARTÍN.—Rubricado.

Nos consta lo muchísimo que estiman y quieren á D. Julio Danvila consejeros y directores, nos consta el convencimiento que tienen de la rectitud de su proceder y de sus intenciones amables y cuan sinceramente agradecen su intervención espontánea; pero administran intereses morales y materiales ajenos y propios y han creído defender el prestigio y el dinero de la Compañía rechazando una proposición convenida en todos sus detalles entre D. Víctor Martín y D. Julio Danvila sin el más mínimo conocimiento por nuestra parte y supuesta y telegrafada á Colmenar Viejo como un hecho consumado antes de presentar á D. Arturo Soria y Mata el convenio firmado por don Víctor Martín y examinarlo y discutirlo por el Consejo.

Este creyó que la proposición, muy favorable para el prestigio y el bolsillo de D. Víctor Martín, no lo era para la Compañía y rechazó, agradeciendo las intenciones de D. Julio Danvila, una proposición que pudo ser aceptable quizá en los comienzos de la porfía, y que es inaceptable después de las molestias y de los perjuicios causados en dos años de dilaciones y de entorpecimientos cuando ya los que restan por vencer son pocos y leves, cuando ya debe considerarse vencido D. Víctor Martín.

Tuvo en cuenta además el Consejo que aceptado el precio que estiman razonable y justo los Sres. Danvila y Martín para los demás propietarios, la Compañía perdería muchos miles de pesetas.

La tierra toda de D. Víctor Martín, que es un erial, vale con arreglo al líquido imponible 1.800 pesetas; la zona expropiable 207,03 pesetas. Hay mucha diferencia hasta 2.750 más lo que habría de pagarse á su hermano por la tierra que debíamos regalarle y unas 12.000 pesetas más que tendríamos que pagar á los demás propietarios proporcionalmente á tal tipo, esto sin contar los entorpecimientos futuros más que probables.

No es obstinación incomprensible, es fortaleza de ánimo, razonada y justa, para vencer el mayor obstáculo con que nunca pudo soñar que tropezáramos D. Víctor Martín, el del cariño que profesamos todos á D. Julio Danvila y que no nos impide creer equivocada su recta intención.

Confiamos de su noble condición que así lo reconocerá dentro de pocos meses al inaugurar la explotación en Junio de 1911 ó antes.

La contestación dada, que entregó personalmente á las once de la mañana del día 21 en Colmenar el Director D. Arturo Soria, fué esta:

Madrid 21 Noviembre de 1910.

Sr. Alcalde Constitucional de Colmenar Viejo.

Muy señor mío y de mi distinguida consideración: A las ocho de la noche fué en mi poder su muy atenta de ayer con la copia de la nueva proposición de D. Víctor Martín.

Á ella contesté, sin perder momento, en la mañana de hoy lunes 21 de Noviembre de 1910, que así como es inaceptable por el Ayuntamiento de su digna presidencia, según se deduce de su carta, también lo es y con mayor razón por parte de la Compañía Madrileña de Urbanización, á juicio de esta Dirección, sin perjuicio de lo que en su día resuelva el Consejo de Administración, al cual no tengo tiempo de consultar en este momento por la premura que me recomienda.

Paréceme esta segunda proposición una nueva habilidad para lograr el aplazamiento indefinido de la expropiación, con el fin bien evidenciado en dos años de expedienteo, de obligar á la Compañía á sucumbir á sus pretensiones por desmedidas que sean; la invocación al interés que dice le inspira la clase obrera, me parece una burla intolerable y sangrienta.

La cláusula quinta pretende ilusionar á los pobres del Hospital de esa villa con la esperanza de un reparto de diez mil pesetas una vez satisfecho el pago de la cláusula tercera, esto es, el importe de su finca si logra que el perito tercero en discordia la tase en 10.000 pesetas.

Con tan burdas habilidades diplomáticas se propone D. Víctor Martín salir lo menos mal posible de la desairada situación en que se encuentra, presumiendo de caritativo y de protector de la clase obrera con nuestro dinero y hacer que la odiosidad de los *sin trabajo* del pueblo de Colmenar Viejo, que apunta hacia su persona, cambie de dirección hacia la Compañía.

Para deshacer tan inocente maquiavelismo, con esta fecha ordeno la prosecución de los trabajos durante cuarenta días, tiempo muy sobrado para que el Excmo. Sr. Gobernador civil acuerde la ocupación de las fincas objeto de la expropiación.

Si el día primero de Enero próximo no estuviere acordada la ocupación suspenderemos por segunda y última vez los trabajos y esperaremos á que el pueblo de Colmenar Viejo decida si es ó no invencible el caciquismo burocrático cuya más acabada representación es D. Víctor Martín.

Aprovecho esta ocasión para significarle nuestro profundo agradecimiento por el celo inteligente y la actividad con que defiende los intereses municipales identificados en este caso con los de la Compañía que tengo la honra de representar.

De usted afectísimo y atento seguro servidor q. l. e. l. m.,

ARTURO SORIA Y MATA.

Comentarios. Á D. Víctor Martín le han dicho sin duda sus amigos: Mira que hay en el pueblo más de doscientas familias sin trabajo, que es probable se repitan las escenas de aquel año en que fueron asaltados graneros, ganados y tahonas en tumulto ordenado y pacífico, mira que el tumulto quizá no sea hoy tan pacífico como entonces y que estás odiado por el pueblo por tu resistencia á la expropiación de tu tierra, haz algo para quedar bien y hazlo pronto.

D. Víctor asustado, en vez de firmar la hoja de aprecio pidiendo los miles de pesetas con que sueña y autorizar desde luego la ocupación de su finca, en vez de hacer esto que hubiera sido lo más noble y oportuno, sigue el consejo de sus amigos, pero lo sigue mal y queda ante el pueblo peor que estaba porque en el escrito que antecede el hombre fotografía sin querer su alma y exhibe sus ocultas intenciones y descubre sus propósitos.

Como todos los que se pasan de listos considera tontos á los demás y juzga al Alcalde de Colmenar y al Director de la Compañía capaces de caer en la red que les tiende; pero ambos se rien y le dicen con más ó menos amabilidad: ¿tú quieres que el Ayuntamiento ó la Compañía pongan diez mil pesetas para que tú te las comas legalmente, legítimamente, utilizando tu influencia y tus artes curialescas y administrativas huyendo del tercer perito en discordia? Ya que no obtienes de la Compañía los cuatro ó cinco mil duros que te hiciste la ilusión de cobrar, ya que ha fracasado tu primera proposición que hubiera sido un semillero de cuestiones todas favorables para ti, vienes con otra segunda por el estilo con la inocentada de fijar la fecha de 1.º de



CASA FUNDADA  
EN 1852

## Un buen lubricante

Economiza poder y maquinaria, reduciendo así las cuentas de carbón y reparaciones evitando las interrupciones frecuentes ❧ ❧ ❧ ❧ ❧ ❧ ❧

### MIENTRAS

que un Lubrificante de calidad inferior causa muchos trastornos y es muy costoso ❧ ❧ ❧ ❧



OFRECEMOS á los señores propietarios de Fábricas; á las Compañías de Ferrocarriles y de Tranvías; y á las Compañías de Vapores, etc., nuestros ❧



## ACEITES . . . . . LUBRIFICANTES

DE PRIMERA CLASE



El valor de un Aceite no depende de su apariencia ó color, ni es su Gravedad Específica de gran monta; las únicas guías verdaderas son un **Grado alto de Combustión** y una **buena Viscosidad**, junto con la neutralidad.



*Pidase nuestra lista completa de detalles referentes á los exámenes de cada aceite y lean cómo economizar los gastos.*



FABRICANTES:

## Burrell y Comp.<sup>a</sup> - Londres.

ÚNICOS AGENTES PARA MADRID:

La Compañía Madrileña de Urbanización,

OFICINAS: LAGASCA, 6  
APARTADO 141

### MUROPINT

CON ESTE PAQUETE, que contiene 2 Kilos de "Muropint" (la nueva Pintura al agua), puede pintarse, disolviendo en agua su contenido, una superficie de 30 40 metros cuadrados segun sea la naturaleza de aquella. Esta pintura es mucho mas barata y artistica que el empapelamiento o cualquiera otra pintura.

Insistase en aplicar a las paredes este procedimiento, que, ademas de resultar artistico, es susceptible de ser conservado limpio por el mero lavado y es absolutamente permanente y de todo punto desinfectante.

Pidase en seguida por escrito una muestra, con el correspondiente libro de colores y el interesante opusculo "El Arte de Decorar el Hogar," a cualquiera de las siguientes casas:

MADRID:

Cia Madrilena de Urbanizacion Lagasca 6  
BILBAO:

Sres. Canivell Hermanos Espartero 11.

VALENCIA:

D. Jose Conesa, Serranos 27.

PROVINCIA DE BURGOS:

D. Pedro M. Villanueva, Pradoluengo.

EL FERROL:

Sres. Romero Hermanos.

GRANADA:

D. Isaac Santaella. S. Geronimo.

PROVINCIA DE ASTURIAS:

La Drogueria Cantabrica, Gijon.





Reservado para la

SOCIEDAD ANÓNIMA ESPAÑOLA

KÖRTING

FLORIDA BLANCA, 3, MADRID



Abril para terminar las obras, para tener la seguridad del incumplimiento de las condiciones por parte de la Compañía y de que perdiendo ésta ó el Ayuntamiento las 10.000 pesetas habría más probabilidades de que tú te las comas dentro de la ley como precio de tu tierra y de tus expedientes dilatorios.

Ahora que la ley no te sirve de barricada para perjudicar á la Compañía, ahora que te ha vencido el Marqués de Torrelaguna logrando que el Ministro de Fomento rechace tus recursos, ahora que la ley no te permite tantas escapatorias callejuelas quieres inventar las leyes nuevas de tu capricho para seguir molestando hasta que la Compañía se rinda y aloje la bolsa...

¡Infeliz! ¡No te has hecho cargo todavía de que quienes no se han rendido en dos años no se rinden nunca!

El Ayuntamiento te hubiera dado las 10.000 pesetas con que ahora te contentarías cuando trataste con el anterior alcalde D. Luis Berganza. Hoy no te da un cuarto.

La Compañía no pierde la serenidad ni se aturde por tus habilidosas proposiciones siempre urgentes para que la sorpresa no dé tiempo á meditar. ¡A cumplir la ley que aunque mediana y deficiente es mejor y más justa que la ley de tu capricho! ¡A firmar la hoja de aprecio y dejarse de músicas! ¡A sufrir las consecuencias de no hacerlo así y hacerlo pronto!



Día 21. Se le hizo la notificación á D. Víctor Martín, que la firmó suponiendo que rabiando y pataleando. Este íntimo amigo del marqués de Ibarra, nos ha dado bastante que hacer, pero ha sido vencido como lo van siendo los demás, el elector de su candidatura en Canillas Federico Urales, por ejemplo.



Los 15 días que tiene para contestar, no contando los festivos, terminan el día 9 de diciembre. Si no contesta se entenderá que acepta la tasación de nuestro perito, 207,03 pesetas; si contesta con otra tasación más alta decidirá el tercer perito en discordia, cualesquiera que sean las dilaciones y las tramoyas que intente en el Tribunal Supremo, en el Ministerio, en el Gobierno Civil, en la Jefatura de Obras Públicas y en el Ayuntamiento de Colmenar Viejo.

Hay que rendirse á discreción y cuanto más tarde en hacerlo peor queda D. Víctor ante su pueblo y ante la opinión pública



Un detalle; la famosa finca rústica de D. Víctor Martín que ha estado sin labrar mucho tiempo, lo ha sido desde el día 25, es decir, desde el momento en que se ha convencido el dueño de que ya no puede alargar el expediente de expropiación.



Por la minuciosa información que precede habrán podido apreciar y comparar nuestros lectores el proceder de D. Víctor Martín y el de la Compañía.

Si alguien tuviese la menor duda acerca de la razón que asiste á la Compañía redentora de los pueblos de la Sierra en el calvario administrativo que la hace sufrir un funcionario público como D. Víctor Martín, creemos que se la disipará el manifiesto que dirige al pueblo de Colmenar Viejo su valiente alcalde D. Leoncio Arroyo.

Parece escrito con la vara sobre las espaldas de algún vecino ingrato.

En él se confirma lo que ya sospechábamos que D. Víctor Martín es uno de los sumandos de la campaña de difamación emprendida contra nosotros, sin éxito alguno por cierto, por los amigos, servidores, caciques y caciquitos del marqués de Ibarra, íntimo amigo de D. Víctor Martín.

Con estos procedimientos pretende el marqués de Ibarra

echar del distrito al marqués de Torrelaguna y someter á su voluntad la fuerza social considerable de la Compañía Madrileña de Urbanización.

Vean ustedes lo que dice y lo que calla como alcalde y como particular D. Leoncio Arroyo:

### Réplica del Alcalde.

#### A LOS VECINOS DE COLMENAR VIEJO

En contestación á la hoja impresa, publicada por D. Víctor Martín, he de contestar como particular y como Alcalde, pues á ello me obliga dicho señor.

El Sr. Martín quiere ahora sincerarse y quedar bien con sus paisanos, después del calvario que ha hecho sufrir á los que hemos formado parte de la Comisión nombrada por este Ayuntamiento para solucionar los asuntos del ferrocarril, de lo cual explicaré parte de las gestiones hechas cerca de dicho señor. El Sr. Martín se encuentra generoso cuando no tiene más remedio que sucumbir por la razón.

Esa generosidad pudo muy bien demostrarla cuando la Comisión fué á visitarle al Ministerio y se limitó á decir al ordenanza que á las tres estaría en su casa, sin dignarse salir á ver quién era, ni preguntar qué quería. Haciendo caso omiso del desprecio fuimos á su casa, y el Sr. Martín se limitó en esa entrevista á detractar á la Compañía, y entre otras cosas, decir que no tenía una peseta; yo no he visto la caja de caudales de ninguno, pero me parece que debe disponer de más fondos que él la citada Compañía.

Esta Comisión volvió á visitar á dicho señor, dispuesta á zanjar el enojoso asunto y hacer un sacrificio, lo cual no fué posible por la intransigencia de dicho señor, que pedía por su finca 12.000 pesetas, las cuales percibiría del Ayuntamiento, y él se nos ofrecía con su influencia y sus trabajos para sacar más á la Compañía, cosa extraña en un señor Ingeniero, porque nuestra misión era arreglar el asunto, no dilatarle; ¡qué bien le hubiera venido que el Ayuntamiento, en perjuicio del vecindario, hubiese hecho causa común con él!

Esta Comisión le ofreció la garantía del Ayuntamiento y la particular de la Comisión, lo cual no aceptó ninguna, diciendo que pasaría el ferrocarril cuando no tuviese más remedio que sucumbir.

Ya ven, la generosidad de ahora se contrasta con lo que yo expongo, que es verídico.

¿Por qué recuerda ahora el bien de sus paisanos y no hizo lo que D. Jacinto de Lucas y D. Eustasio Torres, que aceptaron la garantía del Ayuntamiento porque no era la Compañía, era la representación del pueblo quien lo pedía?

Y todavía se atreve á querer que se convoque al pueblo para exponerle el proceder de la Compañía y darle cuenta del contrato celebrado con el Sr. Danvila, y manda la instancia y la hoja impresa. ¿Creía el Sr. Martín que no iba á dar cuenta á mis compañeros de Concejo?

Las gestiones que pide en su instancia puede él hacerlas si quiere; nosotros nos hemos limitado á participarlas á la Compañía, y eso por condescendencia, no porque lo merecía el Sr. Martín.

Las negociaciones me parece están ya hechas, aunque le pese al Sr. Martín; pero no en la forma que él quiere, sino en la que por causa de él ha sido necesario llegar.

El contrato de referencia era bonito, pero inaceptable á estas horas; unas cuantas pesetas de momio si hubiese pasado. Debió el Sr. Martín dudar poco para ceder en la situación que se encontraba; estaba más fuerte cuando la Comisión del Ayuntamiento trataba con él.

Esto sería interminable, el referir todo lo que ha ocurrido con don Víctor Martín; pero me parece bastante para destruir la sinceridad y generosidad que quiere demostrar.—LEONCIO ARROYO.—Colmenar, 24 noviembre 1910.

### Otra victoria.—La fuente de Chamartín.—D. Hilario Dago.

D. Hilario Dago; consiguió que la Diputación de Madrid declarara que era injusto que pidiésemos y pagásemos agua al Ayuntamiento de Madrid.

Pero, según la frasecita que hemos puesto de moda, la risa va por barrios y ahora le toca al nuestro que es el último. El Ayuntamiento de Madrid en sesión del 25 de noviembre ha acordado entablar recurso contencioso contra el acuerdo de la Diputación.

La Compañía coadyuvará á este recurso y creemos con bastante fundamento que podemos considerar ganada esta porfía puesto que los letrados consistoriales en pleno informaron siempre en contra del Sr. Dago.



**Primer proceso contra Juan Montseny Carret (Federico Urales)****FALLO**

FALLAMOS que debemos condenar y condenamos á Juan Montseny Carret, conocido por *Federico Urales*, á la pena de 2 años, 11 meses y once días de destierro á una distancia mínima de 25 kilómetros de esta capital, á 125 pesetas de multa y en caso de insolvencia á un día más de destierro por cada 5 pesetas que deje de abonar y en todas las costas procesales.—Así por esta nuestra sentencia lo pronunciamos, mandamos y firmamos.—Camilo Marquina.—Manuel Velasco.—Enrique Gotarredona.

**PUBLICACIÓN.**—La anterior sentencia fué publicada por el Magistrado Ponente D. Enrique Gotarredona, celebrando Audiencia pública la Sección segunda de este Tribunal, hoy día de su fecha, de que certifico.—P. H. Licenciado, Segundo Crispín.

Es copia conforme con su original á que me remito y de que certifico.—Y para que conste y unir al rollo de Sala, y notificar á las partes, extiendo la presente que firmo en Madrid á 16 de Noviembre de 1910.—P. H. Licenciado, Segundo Crispín, rubricado.—Es copia.—Eduardo Morales, rubricado.—Es copia.

**Segundo proceso á Urales.**

«Juzgado de la Universidad.—Escribano Sr. Unzueta.—D. Arturo Soria y Mata contra Juan Montseny.

**AUTO**

Se declara terminado el presente sumario, remítase á la Superioridad en la forma acostumbrada para resolución que corresponda, previa notificación y emplazamiento del Procurador Sr. Morales y del procesado Juan Montseny para que en término de 10 días comparezcan ante la Superioridad á usar de su derecho.—21 de Noviembre 1910.—Sr. D. Arturo Soria y Mata.—Es copia.»

**Ferrocarril de la Ciudad Lineal.**

Han llegado á Bilbao dos de los cuatro coches eléctricos encargados.



Continúa la colocación de los *feeders* cables eléctricos de alimentación de la corriente.

**Terrenos.**

El día 25 del corriente mes se firmaron por el Sr. Consejero D. José María Castaño las siguientes escrituras:

Una comprando á D. Pedro López Loeches una tierra en término de Vallecas, por 300 pesetas.

Otra de cesión de tres lotes por las acciones números 96, 783 y 784, á D.<sup>a</sup> Purificación Altimiras.

Y otra de compra, á D. Angel López, una tierra en Vallecas, por 1.100 pesetas.

**La última visita inspectora del Timbre** ha revelado una vez más el orden que reina en nuestras oficinas que si no es perfecto, como deseamos, puede sostener la comparación con el de cualquier empresa.



En la Ciudad Lineal (Canillejas) á las quince del día diez de Noviembre de mil novecientos diez se constituyó el Inspector técnico de la renta del Timbre que suscribe, en las Oficinas de la Compañía Madrileña de Urbanización con asistencia de don Arturo Soria y Hernández, Secretario de dicha Compañía, al objeto de girar una visita de inspección á sus documentos y aclarar la aplicación que se haya dado á las ochenta y siete mil trescientas treinta y tres pesetas, cuarenta y ocho céntimos que como

beneficios obtuvo la expresada Compañía en el ejercicio social de 1909 y examinados los libros de contabilidad sellados por el Juzgado y reintegrados como dispone la ley del Timbre vigente resulta que estas utilidades, así como el saldo de la cuenta de explotación que asciende á ochocientas un mil setecientas sesenta y siete pesetas sesenta y cinco céntimos más las cincuenta y un mil setecientas ochenta y nueve pesetas noventa céntimos que se figuran como intereses de las Obligaciones empleadas en la construcción del ferrocarril á Colmenar Viejo y demás vías férreas no abiertas á la explotación y que se figuran para darles valor en producción, se han aplicado al pago de los intereses devengados por las veinte mil seiscientas veintitrés Obligaciones al contado que importan seiscientas cincuenta mil trescientas cuarenta y cinco pesetas catorce céntimos al de las Obligaciones á plazos (Caja de Ahorros) que importan ciento veinte mil cuatrocientas veintiséis pesetas sesenta y ocho céntimos, más el importe de los Pagarés á plazo fijo satisfechos que suman sesenta mil seiscientas treinta y dos pesetas ocho céntimos los depósitos devueltos diez y nueve mil cuatrocientas ochenta y siete pesetas trece céntimos y las ciento ochenta Obligaciones amortizadas que suman noventa mil pesetas que en junto importan todos los conceptos novecientas cuarenta mil ochocientas noventa y una pesetas tres céntimos del Debe igual al Haber, de donde se deduce la aplicación dada á las ochenta y siete mil trescientas treinta y tres pesetas cuarenta y ocho céntimos para el pago de los intereses de las Obligaciones al contado. Asimismo resulta que los Pagarés se emiten siempre á plazo fijo devengando un interés distinto según el tiempo de duración y extendidos en papel timbrado por la Fábrica Nacional del Timbre y de las clases octava á la décimasexta conforme á los artículos 138 y 143 de la ley del Timbre vigente y 84 del Reglamento, deduciéndose de su texto que son nominativos á la orden y que por tanto pueden ser transmisibles por endoso, pero es práctica suya recoger el Pagaré al Tenedor y hacer otro á favor del nuevo acreedor. Y no teniendo otro particular que hacer constar se da por terminado el acto para continuarlos sucesivamente en ulteriores días y que firman en unión del visitado.—El Inspector, JOSÉ G. MAYO.—El Secretario de la Compañía, ARTURO SORIA Y HERNÁNDEZ.—Rubricados.—Es copia.



«Compañía Arendataria de Tabacos.—Timbre del Estado. Madrid.—Acta de visita número 144.

En Canillejas, á las diez y siete del diez y siete de Noviembre de mil novecientos diez se constituyó el inspector que suscribe en las Oficinas de la Compañía Madrileña de Urbanización (Ciudad Lineal) con asistencia del Sr. Secretario D. Arturo Soria para girar visita de inspección á los documentos relativos al período desde 17 de Diciembre de 1904 en que tuvo lugar la anterior hasta la fecha, y practicada dicha operación con el debido detenimiento, ha dado el resultado siguiente:—Que comenzada la visita el 9 del corriente y terminada el día de la fecha se han examinado los libros de contabilidad, los de actas, los inventarios, coprador de cartas, nombramiento de Consejeros, Obligaciones hasta la número 25.734, contratos de suministro de luz y de agua, pagarés nominativos, contratos de venta de terrenos á plazos, contratos de compra de terrenos, libretas de la Caja de Ahorros y justificantes de Caja; resultan conformes con lo dispuesto en la Ley y Reglamento del Timbre vigente, quedando reintegrados los recibos de saldo de las liquidaciones de la Caja de Ahorros.

Con lo que se dió por terminado el acto formalizándose la presente, que firma, con el que suscribe, el visitado después de darle lectura de la misma.—El visitado, Arturo Soria y Hernández.—El Inspector, José G. Mayo.—Rubricados.»

**Lotería.**

Acordado por el Consejo el obsequio de un billete entero de la Lotería de Navidad, se lleva á efecto de esta forma:

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 de la Ciudad Lineal un sorteo, con bombo de diez bolas, de cada uno de los décimos: dos para los Accionistas entre los números 1 al 5.000,



ambos inclusive; otros seis décimos entre los Obligacionistas desde el número 1 al de la última obligación suscrita el día anterior al del sorteo de la Lotería Nacional de Navidad, ambos inclusive, y los otros dos décimos entre los números de las libretas de nuestra Caja de Ahorros que se hayan suscrito hasta el día anterior al del sorteo nacional mencionado.

En el número siguiente de la Revista de la Compañía, se publicarán los números de las dos Acciones, de las seis Obligaciones y de las dos Libretas agraciadas para que los suscritores, portadores ó poseedores de las mismas puedan recoger el respectivo décimo premiado ó su importe antes de los cuatro meses siguientes á la fecha de la publicación del premio. Transcurrido dicho plazo sin recoger el premio, se entenderá renunciado á favor de la Compañía.

Si en el sorteo hecho por la Compañía obtuviese premio el número de alguna Obligación amortizada ó de una libreta devuelta, se adjudicará la Compañía á sí misma el décimo correspondiente.

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

# 37.244

## Teatro de la Ciudad Lineal.

La función celebrada el domingo 20 del actual á beneficio del Centro segundo de la Sociedad de Cultura, por el cuadro artístico de *La Farándula*, fué coronada por el más completo éxito.

El Teatro estuvo brillantísimo, y las obras *La pasadera* y *Los hugonotes* fueron muy bien interpretadas, especialmente la primera, distinguiéndose la Srta. Carmen González y el señor Alaiz que escucharon muchos aplausos en unión de las señoritas Luisa González, García-Arango, Mareca, Seco, Colomo y Jiménez y los Sres. Dols, Herrero, Gárate, San Martín, Macía y Jiménez.

Nuestra enhorabuena á todos, al cuadro artístico de *La Farándula* y á su Junta directiva, á la Sociedad de Cultura, y muy singularmente á nuestro estimado amigo el capitán de infantería D. Manuel Delgado, activísimo y entusiasta organizador de tan simpática fiesta.

Por falta de espacio aplazamos para el próximo número la publicación de las cuentas detalladas del resultado económico de la función, que arroja un producto líquido de 313,60 pesetas.

## FERROCARRIL Á COLMENAR VIEJO

Horas de salida de trenes de Cuatro Caminos á Castillo de Viñuelas y estaciones intermedias.

ESTACIONES	Mixto: 201		Mixto: 203		Mixto: 205	
	Llegada	Salida	Llegada	Salida	Llegada	Salida
Cuatro Caminos..	»	7,20	»	12,30	»	17,00
Tetuán .....	7,28	7,29	12,38	12,39	17,8	17,9
Fuencarral. ....	7,39	7,40	12,49	12,50	17,19	17,20
Valverde. ....	7,44	7,45	12,54	12,55	17,24	17,25
Valdelamasa. ....	7,57	7,58	13,7	13,8	17,37	17,38
Castillo de Viñuelas. ....	8,5	»	13,15	»	17,45	»

Horas de salida de trenes de Castillo de Viñuelas á Cuatro Caminos y estaciones intermedias.

ESTACIONES	Mixto: 202		Mixto: 204		Mixto: 206	
	Llegada	Salida	Llegada	Salida	Llegada	Salida
Castillo de Viñuelas. ....	»	8,25	»	13,35	»	18,5
Valdelamasa. ....	8,32	8,33	13,42	13,43	18,12	18,13
Valverde. ....	8,45	8,46	13,55	13,56	18,25	18,26
Fuencarral. ....	8,50	8,51	14,00	14,1	18,30	18,31
Tetuán .....	9,1	9,2	14,11	14,12	18,41	18,42
Cuatro Caminos..	9,10	»	14,20	»	18,50	»

## Tarifa de Cuatro Caminos á Castillo de Viñuelas.

De Cuatro Caminos á Fuencarral..	0,50
De id. á Valverde. ....	0,75
De id. á Valdelamasa. ....	1,35
De id. á Castillo de Viñuelas..	1,60



## JÓVENES SIN CARRERA

Estudios por correo sin salir de casa para obtener en **seis meses el título de Tenedor de Libros**.—Pedid detalles. Clases para los de Madrid, de día y de noche. Se admiten in-

ternos.—**Se colocan alumnos, 43, MONTERA, 43.**

NOTA. Esta Escuela está legalmente constituida y cuenta quince años de existencia.

**PENSIONADO PARA SEÑORITAS.**—En la Ciudad Lineal, calle del Marqués de Torrelaguna, próximo al Teatro. Precios moderados. Francés sin aumento de precio. Reglamentos detallados en la portería del Colegio.

**SE NECESITA APRENDIZ DE HOJALATERO**, de 15 á 16 años de edad. Razón: Sr. Hipola, hotel Villa Concha. Ciudad Lineal.

**GALLINAS** negras de pura raza castellana se venden en la vaquería de «La Merced», manzana 97 (Ciudad Lineal).

## POR UNA PESETA AL AÑO



**El Obrero Agrícola** (órgano de la Federación Nacional de Cooperativas Integrales y Populares, que cuenta con más de 30.000 asociados) Revista mensual agrícola-ganadera y social, 44 págs. Numerosos fotograbados. Experiencias agrícolas y ganaderas. Estudios de Mercados. Crónica social nacional y extranjera. Secciones de Higiene y Pedagogía rural. Indispensable á los agricultores, ganaderos, médicos y maestros rurales. Sindicatos, cajas rurales y propagandistas de asociaciones agrícolas. La suscripción empieza en 1.º de año, sirviéndose los números atrasados. El pago en letras, Giro mutuo ó sellos de 0,15. Director: Luis Sala y Espiell, Plaza de San Martín, 5, Madrid.

**HOTEL**, 20.000 pesetas. 18 habitaciones, agua en tres pilas y el lavadero, con hermoso hotel estucado y embaldosado y magnífica instalación de luz con algunos aparatos. Roma, 3, Madrid Moderno, donde dan razón.

**CASA VIEJA** en la Guindalera, parada del tranvía, á duro el pie; buena renta.

Se cambiaría cualquiera de estas fincas por otra en la Ciudad Lineal.

Imp. Ciudad Lineal.—Lagasca, 6, bajo.—Teléfono 1.254



# CAJA DE AHORROS de la Compañía Madrileña de Urbanización

LAGASCA, 6, bajo derecha, Madrid.

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 rentistas**

que en la actualidad comprenden obligaciones en pequeñas partidas:

á 475 de 1 á 25, interés.....	6,31
á 470 de 26 á 50, , .....	6,38
á 465 de 51 á 100, , .....	6,45
á 460 de 101 á 200, , .....	6,52
á 455 de 201 á 400, , .....	6,59
á 450 de 401 en adelante .....	6,66

LA CIUDAD LINEAL ES

**LA MEJOR CAJA DE AHORROS****PARA LOS PEQUEÑOS CAPITALISTAS QUE SUSCRIBEN****LIBRETAS NOMINATIVAS REINTEGRABLES A 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 A PLAZO FIJO**

Eligiendo el suscriptor, al hacer la primera entrega, el plazo

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 COMPARADAS**

NO ADMITIMOS ROPAS porque pierden de valor con el tiempo por la polilla y por la moda.

NO ADMITIMOS ALHAJAS porque pierden de valor por las modas, por la competencia de las piedras artificiales y por la posibilidad de sustituciones.

NO ADMITIMOS PAPEL DEL ESTADO como base principal de los préstamos porque las revoluciones y las guerras ponen á las cajas de ahorro en peligro de muerte, como sucedió en Francia en 1848 y en 1870, porque los desaciertos de los ministros, los manejos de los grandes financieros y los ataques justos ó malévolos de la prensa pueden causarles hondísimas perturbaciones, como ha sucedido en España.

ADMITIMOS FINCAS, que son la garantía más sólida de los préstamos. Las libretas de nuestra **Caja de Ahorros** equivalen á préstamos sobre centenares de fincas rústicas y urbanas por valor de TRES MILLONES Y MEDIO DE PESETAS, sin temor á pleitos ni á picardías de ninguna clase, y con la comodidad de no sufrir molestias ni perder tiempo en otorgar escrituras, conceder moratorias y lástimas é insultos. Para prestar sobre fincas con absoluta seguridad, no hay más que acercarse á las sucursales del Banco de España, depositar la cantidad que se quiera para la **cuenta corriente** de la **Compañía Madrileña de Urbanización**, y escribirnos diciendo cuántas libretas de nuestra **Caja de Ahorros** quiere tomar y por cuanto tiempo, desde un mes á cinco años, y según el tiempo, así es el interés, desde el 4 al 8 por 100. Pretender sacar más interés es peligroso.

ADMITIMOS FERROCARRILES Y TRANVIAS y los demás negocios de la Compañía como garantía supletoria por valor de OCHO MILLONES DE PESETAS.

La garantía moral más importante, que es la limitación de las operaciones de las Cajas de Ahorros, es en todas arbitraria ó caprichosa. En la nuestra tiene base racional y obedece á un cálculo prudente.

Máximun de las libretas reintegrables á voluntad en 1910, la 12.<sup>a</sup> parte de los ingresos de explotación en 1909, ó sea la 12.<sup>a</sup> parte de un millón cuatrocientas mil pesetas, ó sea 116.000 pesetas.

Máximun del total de libretas en 1910, cinco veces la cifra de ingresos de explotación en 1909, ó sea siete millones de pesetas.

Total de libretas al 31 de agosto de 1910. . . . . 4.710.185

Idem de las devueltas . . . . . 1.168.418

En circulación . . . . . 3.541.767

Número de la última obligación suscrita: 25.827.

**Oficinas: Ciudad Lineal de 2 á 7.—Apartado de Correos núm. 411**