

# LA CIUDAD LINEAL

ORGANO OFICIAL DE LA COMPAÑIA MADRILEÑA DE URBANIZACIÓN

OFICINAS: Chamartín. Estación del tranvía.

## SUBSCRIPCIÓN

Gratis para los Accionistas de la Compañía Madrileña de Urbanización, sociedades, círculos, casinos y centros de gran concurrencia.

Toda la correspondencia referente a este periódico, así de Redacción como de Administración, deberá dirigirse a nombre del Redactor Jefe.

## REDACCIÓN

Montera, 40, 2.º—Madrid.

SE PUBLICA QUINCENALMENTE

Redactor Jefe: **DON ANGEL MUÑOZ**

La Compañía Madrileña de Urbanización tiene por objeto la creación en los alrededores de Madrid de barriadas cómodas, higiénicas y baratas, constituyendo con ellas la Ciudad Lineal, en donde se haga compatible la vida del campo con la proximidad al centro de los negocios y a las necesidades de la vida moderna, para todas las clases sociales, y, muy especialmente,

para aquellas cuyos medios de vida les imposibilitan la ausencia a largas distancias y la adquisición de costosas posesiones de recreo, condenándolas a vivir perpetuamente encerradas en el estrecho recinto de las calles de Madrid, respirando la atmósfera viciada y enervante de una población aglomerada.

El fin que persigue la Compañía

lleva consigo, como negocio mercantil, la explotación de todos los servicios urbanos que se relacionan con el fin principal, como compra y venta de terrenos, construcción de edificios, fabricación y venta de materiales de construcción, abastecimiento de aguas y de luz, construcción de tranvías y otros medios de locomoción y transporte.

## ANUNCIOS

En la tercera plana, 20 céntimos línea. Idem en la cuarta, 10 céntimos.—Los que excedan de 25 líneas a precios convencionales.

Se reciben en la Administración, todos los días de diez a una.

Con arreglo a la ley cada anuncio pagará 10 céntimos por impuesto de timbre.

## ADMINISTRACIÓN

Montera, 40, 2.º—Madrid.

AÑO IV

Chamartín de la Rosa.—5 de Marzo de 1900.

NÚM. 70

## JUNTA GENERAL

### ORDINARIA DE 1900.

Se celebrará el día 25 del corriente, a las tres de la tarde en las oficinas de la Sociedad (Estación del tranvía de Tetuán). Rogamos a los señores accionistas la asistencia a dicho acto.

Los 7 lotes vendidos a plazos durante la última quincena ascienden a 7.000 pesetas, que vienen a aumentar la garantía de las obligaciones y de los pagarés de la Compañía.

Total importe de los 274 lotes vendidos a plazos 280.073,06 pesetas.

## LA GRAN DIFICULTAD VENCIDA

El grado de prosperidad que ha alcanzado nuestra Sociedad en los dos últimos años manifiesta bien a las claras que está muy próximo el éxito definitivo de nuestra empresa.

Y hasta podemos decir que ya lo hemos conseguido, aunque sólo sea moralmente, por haber logrado la Compañía Madrileña de Urbanización la confianza del público, ó sea el crédito, que es el éxito mayor y más completo a que puede aspirar toda empresa, especialmente en un país como el nuestro, donde la desconfianza es muy común en las gentes, y tan extremada tratándose de sociedades que a veces cuando se anuncia una nueva empresa, no falta quien exclame «será algún timo nuevo».

Con esta gran dificultad y con otras no menos perjudiciales ha tenido que luchar nuestra Sociedad durante mucho tiempo. Pero hemos batallado sin descanso alentados siempre por nuestra fe en los beneficiosos resultados de nuestra empresa. Y demostrando con hechos la posibilidad de la realización del proyecto de la «Ciudad Lineal», y haciendo pública nuestra administración social, mostrando todos los días y a todas horas la inversión de los ingresos con una minuciosidad sin ejemplo, hemos conseguido la más completa victoria, cuyos positivos resultados de todos son conocidos.

Hace poco más de un año, cuando quedaron totalmente subscriptas las acciones de la Compañía, dijimos que el proyecto de la «Ciudad Lineal» había salido del período de las dudas para entrar resueltamente en el de la confianza más absoluta. Y era tan cierto esto, que desde entonces el crédito de la Sociedad ha ido en aumento de día en día, como lo demuestra el estar agotada la primera serie de 1.500 obligaciones, cuya subscripción se ha hecho en mucho menos tiempo que la de 1.500 acciones.

Así, pues, la Compañía Madrileña de Urbanización ha vencido la mayor de todas las dificultades, y si bien es cierto que para ello hizo falta fe y entusiasmo por la idea, voluntad firme y trabajo perseverante por parte del autor del proyecto y de todas las personas que, secundándole, han contribuido al progreso constante de la Sociedad, también es verdad

que para lograr lo que resta no hemos de necesitar emplear tantas energías y tanto trabajo, siguiendo todo, como hasta ahora, encauzado y dirigido con acierto.

Además, en lo sucesivo no encontraremos tantas dificultades, y llegaremos, con gran facilidad, al éxito definitivo, porque lo verdaderamente difícil en empresas como la nuestra es llegar a recaudar el primer millón de pesetas, del mismo modo que el individuo para llegar a ser rico—según un dicho vulgar—encuentra las mayores dificultades hasta conseguir los primeros mil duros.

Nuestra Sociedad ha recaudado el primer millón de pesetas; tiene ya el crédito que necesitaba y que merece, y por lo tanto está en condiciones de llegar a ser, en breve plazo, una de las empresas más importantes de nuestro país, no solamente por la índole de sus negocios, sino también por su gran capital social.

## NUESTRAS NOTICIAS

La Compañía ha empezado a construir un hotel de dos pisos de unas 15.000 pesetas de coste para su venta al contado ó a plazos cerca de la Carretera de Hortaleza en tres lotes con fachada a la calle principal; otro de pesetas 10.000 de planta baja en seis lotes de la manzana 95 con 40 metros de fachada a la calle principal; otro de 8.000 pesetas próximamente en seis lotes de D. Hilarión G. del Castillo; manzana 97 una casa de guarda y tapia de ladrillo en los cinco lotes de la manzana 80 de D. Matías Turrion, y en breve empezarán otras varias tan luego como los compradores a plazos nos remitan los correspondientes planos y presupuestos.

Se están haciendo desmontes de alguna importancia en la calle de Navarro Amandi con 6 volquetes y 15 hombres. Los de la calle principal frente a las manzanas 73 y 75, 93 y 95 prosiguen activamente con 60 hombres, 2 wagonetas y 14 volquetes.

Continúa la colocación de la vía del tranvía en la calle principal frente a la manzana 93.

Se han terminado las obras de cubierta del cocherón y almacenes del tranvía de las Ventas, importantes unas 3.500 pesetas.

Nuestro querido consocio, D. Hilarión González del Castillo, ha tenido la amabilidad de remitirnos semilla de té de lo más selecto y de otras varias clases de plantas.

Los señores accionistas que deseen ensayar estas clases de semillas en sus lotes de terrenos de la «Ciudad Lineal» pueden pedir las a la mayor brevedad posible en las oficinas de la Compañía.

Hemos recibido varias cartas en las que nos hacen preguntas referentes a las reglas que deben observarse para las construcciones de casas en la «Ciudad Lineal».

Con tal motivo y para que sirva de contestación, debemos recordar lo siguiente:

«La superficie construida no excederá de la quinta parte de la total del lote. En los lotes que tengan fachada a la calle principal los edificios estarán a cinco metros cuando menos de la línea de fachada.

La altura máxima de los edificios destinados a viviendas no excederá de 15 metros.

Los retretes se dispondrán con relación a la rasante fijada, a la altura conveniente para verter en un pozo negro abierto en la calle correspondiente al lote, a la distancia de tres metros de la fachada y a la profundidad necesaria para establecer fácilmente, en su día, merced a la disposición uniforme de los pozos, el mejor sistema de canalización que la ciencia recomiende.

Los establecimientos calificados en las Ordenanzas municipales de Madrid como peligrosos y los de prostitución, no son consentidos ni autorizados por la Compañía, y su establecimiento anula el contrato de venta.

Los calificados en dichas Ordenanzas como incómodos ó insalubres podrán no merecer esta calificación en la «Ciudad Lineal», y en todo caso, las condiciones de su establecimiento se fijarán de común acuerdo entre el comprador del lote ó su causahabiente y la Compañía, sin cuyo requisito el contrato de compraventa será nulo.

Además la Compañía se obliga a no alterar el trazado ó alineación de las calles, hecho conforme a su sistema de urbanización, y a mantener la anchura de cada una de las vías, pudiendo ser constantemente utilizadas éstas por los dueños de terrenos para todos los servicios propios de las mismas, excepto para hacer concurrencia a los servicios del ferrocarril de circunvalación y de la «Ciudad Lineal».

Igualmente se obliga a la Compañía a no modificar la rasante y el comprador a sujetarse a esa misma rasante una vez definitivamente establecida para las construcciones que linden con la vía pública.

El comprador puede hacer uso del terreno tan luego como quede satisfecho el primer pago ó mensualidad, disponiendo de él, y dedicándolo al uso que tenga por conveniente, siempre que no se oponga a las condiciones establecidas ó a las que se establezcan en lo sucesivo.

El día 28 de febrero se han otorgado ante el Notario, D. Tomás Calle, dos escrituras por las cuales ha quedado completamente dueña la Compañía de los terrenos de las manzanas impares, comprendidos entre la Carretera de Hortaleza y el Pinar de Chamartín de la Rosa y dos trozos de terreno de las manzanas pares a la derecha de dicha Carretera, todo del Sr. D. Juan Ron y Alvarez, y cuyas escrituras comenzaremos a publicar desde el número próximo.

Los varios trabajos de la Compañía en el presente y para el porvenir están en un período de gran actividad. El proyecto de ferrocarril subterráneo, el del ferrocarril por la calle principal y el proyecto de tranvía desde la Calle de Goya a las Ventas del Espíritu Santo en tramitación; los estudios del tranvía de Fuencarral a San Sebastián de los Reyes muy adelantados; los estudios para abastecimiento de aguas prosiguen examinándose las diferentes soluciones posibles hasta elegir la más beneficiosa; en la calle principal continúan activamente los trabajos de desmontes y terraplenes y los de colocación de carriles y de tuberías, y los de plantación de arbolado, los de construcción de alcantarillas para dar salida a las aguas de lluvia y otros encaminados como los anteriores a ir dando forma al embrión de nuestra ciudad.

Además de todo esto y a juzgar por varios indicios esperamos ver construido en el espacio de un año un centenar de casas y establecidas algunas industrias; tratamos de enlazar nuestras líneas con las de los tranvías del interior de Madrid para transportar por ellas durante la noche las mercancías de unos veinte pueblos que afluyen al extremo de nuestra línea en Fuencarral; estudiamos los progresos del automovilismo



por lo que pueda interesar á nuestros planes; preparamos la cooperación en el consumo y la producción de varios artículos para hacer la vida barata en la «Ciudad Lineal» y vemos con simpatía cuántos esfuerzos hacen nuestros consocios para levantar en nuestros terrenos escuelas, iglesias, industrias de varias clases, merenderos, etc., etc.

\* \*

La Junta Consultiva de Caminos ha informado favorablemente la supresión en el tranvía de Tetuán del carril Loubat, propio de la infancia de los tranvías, por el carril Vignole que, sin ofrecer dificultades para el tránsito, permitirá el establecimiento de la tracción mecánica.

\* \*

Se está prolongando la vía hasta el principio de la Carretera en la Glorieta de los Cuatro Caminos con lo que nuestros viajeros pasarán á los coches del tranvía del Norte con más comodidad que al presente, sobre todo en los días lluviosos.

\* \*

El Secretario de la Dirección, D. Luis Soria, comisionado por el Consejo, ha marchado á Pamplona y Estella á estudiar la línea de automóviles, allí establecida, y ver si las deficiencias y las ventajas hasta ahora observadas en la práctica aconsejan el empleo de dicho material para el desarrollo de los planes de la Compañía, y singularmente como remolcadores de nuestros coches tranvías.

La aplicación de los automóviles, como locomotoras de coches-tranvías es, á nuestro juicio, mucho más interesante de lo que creen los inventores, fabricantes y especialistas de esta interesantísima novedad, y no nos sorprendería, porque lo esperamos, el hecho de que la tracción por automóviles triunfe de la tracción eléctrica en los tranvías.

El automóvil semeja á una personalidad que se mueve con la dignidad propia de la conciencia y de la libertad individuales.

La tracción eléctrica es una reata que pende de un hilo que de puro sutil se quiebra fácilmente y á menudo, de una sola rueda de la maquinaria, central, de un solo operario que en un momento dado por negligencia, por casualidad ó por maldad para todos los coches, y trastorna la circulación de muchos miles de personas.

\* \*

El Ministerio de Fomento mandó hace poco nuestro proyecto de tranvía con motor de vapor desde el barrio de la Concepción á Chamartín, para su examen é informe al Ayuntamiento de este último punto, el cual en sesión del 21 del pasado febrero, aprobó el proyecto, dando una prueba más de su cultura y del celo con que administra los intereses del vecindario.

\* \*

El día 3 del corriente, ante el Notario, Sr. Plana, se han otorgado dos escrituras:

Una de cesión de un lote correspondiente á su acción á favor del Sr. D. Martín Partells; y otra de dos lotes correspondientes á sus dos acciones á favor de los Señores D. Antonio Sacristán y D. Manuel Fernández.

\* \*

Los señores accionistas de la Compañía Madrileña de Urbanización que deseen colaborar en este periódico pueden remitirnos cuantos artículos y trabajos tengan por conveniente, de literatura, ciencias, artes y amenidad, dando preferencia á los que de algún modo estén relacionados con los fines de la Sociedad. Esta clase de trabajos deberán remitirse al Redactor Jefe, y serán publicados siempre que lo permita el espacio disponible y el objeto principal de esta publicación.

## FIESTA DEL ARBOL

El almuerzo campestre organizado para solemnizar la «fiesta del árbol» en la «Ciudad Lineal» y que debía haberse verificado el día 4 del corriente, fué aplazado en vista del mal estado del piso y sobre todo por lo desahuciable del tiempo.

Oportunamente se anunciará en los periódicos diarios el día que ha de verificarse.

Continuamos admitiendo adhesiones en la Redacción de nuestro periódico, Montera 40, donde se expenden las tarjetas personales al precio de 3 pesetas.

## TRANVÍA Á ALCOBENDAS Y SAN SEBASTIÁN DE LOS REYES

El día 1.º del corriente giraron una visita á los referidos pueblos el Consejero, D. Vicente Muzás, el accionista, D. Pedro López Ferreiro, el Director y el Secretario de la Dirección, D. Luis Soria, con objeto de rectificar los primeros datos referentes á las curvas y pendientes del trazado y para estudiar si conviene ó no acometer dicha obra.

Agradablemente sorprendidos los expedicionarios por

un grupo numeroso de las principales personas de Alcobendas que, deseosas de enterarse de los planes de la Compañía, habían dispuesto un suntuoso banquete en honor de sus representantes, se vieron precisados á aceptar el agasajo para que no se creyese desairada la invitación.

En San Sebastián de los Reyes celebraron una larga entrevista con D. Antón Colmenar López, Secretario del Ayuntamiento y con el propietario, D. Carlos González Cao, y después pasaron á visitar unos terrenos que pudieran ser ofrecidos gratuitamente para Estación ó dependencias del tranvía.

Al regreso al pueblo de Alcobendas se celebró el banquete, al cual asistieron D. Julián de Castro, primer teniente Alcalde, D. Juan Oria, D. Ruperto Cuesta, don Manuel Muñoz Valdemoro, don Vicente Muñoz Álvarez, D. Celestino Muñoz Valdemoro, D. Pedro del Cano, D. Carlos Mata Estarás, D. Diego Sanz Baena, D. Santiago García, D. Manuel Sanz, D. Felipe Gómez, don Sebastián Aguado, D. Francisco García (Paco Calatrava), D. Francisco Aguado, D. Ildefonso Cadenas, el farmacéutico de la localidad, que es accionista de la Compañía, D. Fernando Bolomburu, el Secretario, D. Manuel Sanz, el Juez suplente, D. Carlos Méndez, el ex-Juez, D. Pedro Garibay, D. Felipe Benito, D. Cándido Gómez, Comandante de Infantería y D. Felipe Álvarez Gadea, Ecónomo, natural del pueblo de Alcobendas.

Llegada la hora de los brindis el Sr. Soria dió las gracias en nombre de todos los socios de la Compañía por el obsequio hecho á la misma, y explicó la intención de la Compañía antes de decidirse á ejecutar la prolongación del tranvía de Fuencarral hasta Alcobendas y San Sebastián de los Reyes; indicó algunas de las industrias que pudieran establecer en Alcobendas, con gran beneficio de sus vecinos y de los de Madrid, y por último, invitó á ceder á la Compañía, gratuitamente, si fuese posible, grandes cantidades de terreno.

D. Vicente Muzás que ya había cautivado la atención del auditorio exhibiendo los planos del trazado, amplió y confirmó elocuentemente las indicaciones hechas por el Director de la Compañía é invitó á los presentes al banquete que para solemnizar la fiesta del árbol se celebrará en la «Ciudad Lineal».

D. Ildefonso Cadenas abogó por la unión que es indispensable para acometer toda obra colectiva.

D. Cándido Gómez aceptó como bueno el pensamiento, formuló algunas discretas preguntas, dió las gracias en nombre de todos á los representantes de la Compañía y con sus frases sencillas, bien pensadas y sentidas acertó á expresar los sentimientos y deseos del pueblo de Alcobendas, favorables al progreso.

El señor cura, D. Felipe Álvarez, abogó, muy á gusto de todos, por el progreso de las grandes ideas morales y materiales.

D. Julián de Castro hizo análogas afirmaciones.

D. Pedro Garibay apoyó el pensamiento iniciado con frases muy gratas para la Compañía y terminó la conversación animada y familiar en que todos los concurrentes tomaron parte con entusiasmas vivas á la Compañía, lanzados por D. Felipe Benito.

Seguidamente fueron visitados por todos los concurrentes al banquete los terrenos que pudieran ser objeto de negociaciones.

Resumen. Un día muy agradable. La impresión de que Alcobendas quiere ser el pueblo más culto de la provincia de Madrid y de que hay en él capacidades y energías para transformarse como piden los tiempos que corren en un pueblo industrial, mucho más rico y próspero que siendo meramente labrador.

Las iniciativas de la Compañía Madrileña de Urbanización desdeñadas, hasta ahora, en Colmenar Viejo acogidas con señaladas muestras de benevolencia en Alcobendas por un grupo de hombres inteligentes, listos, emprendedores y que saben apreciar los grandes beneficios de las vías férreas.

Nuestros consocios, D. Pedro López Ferreiro y don Fernando Bolomburu, contribuyeron eficazmente á este nuevo éxito de la Compañía.

Por último el negocio, aunque no muy brillante á primera vista, merece estudio, porque combinado con otros propósitos pudiera tener importancia sobre todo si los vecinos de Alcobendas nos ceden terrenos en la cuantía y en la forma que nosotros necesitamos para el desarrollo de nuestros planes.

## INDUSTRIAS RURALES

Dado el sistema de urbanización de la «Ciudad Lineal», los habitantes de ella, aparte de los goces de la vida llena de luz y aire puro, entre flores y árboles sombríos, pueden dedicarse á industrias que al menos les proporcionen ingresos que si no cubriesen sus gastos ordinarios de la mesa, ayudarían de algún modo á la cuenta de gastos. Una de estas industrias, agradable, útil, productiva y apropiada en la crianza de gallinas ya para la venta de huevos, ya para la de pollos, pollas y capones, ó ya para la de especies escogidas; en este sentido, y sin pretender ser perito en la materia, trataré de dar algunas instrucciones para el aprovechamiento de esta industria. Nada de tecnicismos, nada de ciencia, nada de erudición; lenguaje corriente, fácil y convincente; al hablar de la gallina me limitaré á ésta precisamente implicando en mis explicaciones al gallo.

Varias son las especies, á saber: «gallina común», «gallina monuda», «gallina de cinco dedos», «gallina enana», «gallina sin rabadilla ó tocola», «gallina paduana», «gallina turca», «gallina rizada», «gallina japonesa», «gallina inglesa».

La «gallina común» es inútil describirla porque es muy conocida; sólo si he de advertir que las gallinas que tengan espolón como los gallos deben excluirse

del gallinero porque son pendencieras, inquietas y revoltosas.

La «gallina monuda» se distingue porque sobre la cabeza tiene las plumas levantadas ó erizadas, formando un moño que las da gracia.

La «gallina de cinco dedos» tiene tres dedos delante y dos detrás.

La «gallina sin rabadilla ó tocola» carece de esa parte, de manera que tiene el aspecto de una perdiz y carece de cola.

La «gallina paduana» se distingue de la común en su mayor tamaño; yo la llamaría gigantesca.

La «gallina turca» se diferencia de la común por su variedad en el plumaje.

La «gallina rizada» tiene la propiedad de tener la pluma vuelta y erizada.

La «gallina japonesa» es como la común, un poco mayor, y tiene la propiedad de tener en vez de pluma ordinaria una especie de peluza como la de las borlas que usan las mujeres para darse polvos en la cara, y tienen polainas sólo por delante.

La «gallina inglesa» se distingue de la común por la largura de las patas; yo las llamaría zancudas.

La «gallina enana» es como la común en plumaje, pero tiene las patas muy cortas y apolainadas; hay gallinas de éstas que son tan pequeñas como las palomas, y se llaman «pigmeas»; los gallitos son retomonisimos; sólo los he visto en Cuba.

El comprador de gallinas para la crianza habrá de tener presente lo siguiente: el gallo ha de ser de buena talla, que su pluma sea más bien oscura que clara, de patas grandes, espolones firmes, y muslos gruesos, largos y de buena escama, el pecho ancho, el pico corto, el pescuezo alto y plumado, las orejas blancas, la cresta bien roja y la cola grande y hermosa. Hay que comprar un gallo por cada docena de gallinas, procurando tener dos ó tres más para suplir las bajas. La gallina debe elegirse cuidadosamente procurando que sea pequeña con cabeza grande, ojo vivo y cresta roja, ancho pecho, patas amarillas, y las plumas bajo la cola han de estar muy abiertas; las que tienen las plumas recogidas y en forma de corazón son pollas.

En el próximo número explicaré los cuidados de un corral.

El gallinero nunca es gravoso, y en la «Ciudad Lineal» es casi necesario si no beneficioso.

EDUARDO RUIZ MATEO.

## EL PROBLEMA NACIONAL

¿En qué consiste que, á pesar de las excelentes condiciones naturales que concurren en España para asegurar á la nación un brillante porvenir, se hayan producido tan grandes catástrofes?

(CONTINUACIÓN)

III

### DEFECTOS NACIONALES

Antes de empezar á tratar de tan delicada cuestión, quiero hacer la advertencia especial de que no pretendo decir que los defectos que voy á señalar como dominantes en el pueblo español, los considere particulares suyos y no de otros pueblos; ni me interesa averiguar si son más ó menos imputables á otras naciones. Si los señalo y critico con referencia á España, no es porque me preocupe el que sean ó no privativos, sino porque como el objeto de detenerme á examinarlos es hacer ver la influencia perjudicial que ejercen en los individuos y en la sociedad española, á ella y á ellos me refiero, dejando á otros autores de mayores vuelos, el examen de cuestiones de mayor generalidad y de más universales consecuencias.

Al concretar el examen de los defectos que considero más generalizados en España ó que han adquirido más desarrollo en el carácter nacional, entiendo que unos son verdaderos defectos, y por ellos empezaré la lista; pero otros no son más que exageraciones ó estados pasionales de buenas cualidades, que por la exaltación degeneran en vicios.

El defecto más saliente es el de la *pasión*, que todo lo exagera y desfigura. El sentimiento es hasta cierto punto enemigo de la razón y de la inteligencia, cuando no guarda respecto á estas facultades superiores, la subordinación debida; y aunque abundan en España las buenas inteligencias, es aún más frecuente el apasionamiento.

Una forma del apasionamiento es la *exageración* y la impresionabilidad, defecto muy generalizado en España y que impide dar á cada cosa y á cada acontecimiento su propio valor, y quedar en todo, en el justo medio.

Otro defecto es la *falta de perseverancia en las cosas pequeñas* (porque en las grandes nunca falta) sin cuya perseverancia no pueden perfeccionarse las obras humanas. A esta falta de perseverancia es debido el que se nieguen á los españoles títulos que de sobra les corresponden, y que se han dejado arrebatar por haber desconfiado el cultivo de brillantes iniciativas. Aquí se han iniciado en todos tiempos progresos en filosofía, medicina, hospitales públicos, socorro y cuidados á los locos, y educación (especialmente de sordomudos), ciencias, navegación de altura y descubrimientos en la industria, artes, derecho penal y mercantil, legislaciones especiales (aguas, minas, pósitos, crédito agrícola), invenciones, tales como el telégrafo eléctrico con hilos y sin ellos, destilación del agua del mar y otras, especialmente las náuticas, como las bombas de achique, la navegación submarina (Monturiol en Barcelona, 1860, y



Peral en Cádiz, 1890), y otros muchos; pero en vez de tener continuadores, por regla general, los que iniciaron las ideas y empezaron los trabajos quedaron con frecuencia desconocidos y olvidados de propios y extraños.

Esta misma falta de paciencia en España, de perseverancia, y, si se quiere, de la minuciosidad que caracteriza a otros pueblos, ha hecho con frecuencia abandonar lo emprendido, malgastando el tiempo y el dinero empleado en los comienzos o haciendo mal—por no poner un poco más de dinero, tiempo, cuidado y trabajo en la empresa—obras e iniciativas muy útiles y meritorias.

Estos defectos producen la chapuceria, defecto muy generalizado en todas las clases sociales. El «bien está» es la gran razón para hacer las cosas mal o para dejarlas a medio concluir. Pero esta chapuceria se refiere a la conducta general y no a las profesiones especiales, en las cuales se perfeccionan las obras cuanto es necesario.

Tal vez la falta de verdaderas y apremiantes necesidades o algún defecto orgánico, debido al clima o heredado, son las causas de la pereza, la inercia y la apatía convertida en costumbre, y del lema ¡mañana!, culpable del aplazamiento indefinido de la realización de muchas buenas obras, que no pasan de excelentes intenciones.

Una manifestación de esta pereza habitual es la falta de puntualidad, defecto que, a decir verdad, no es tan general ni tan graduado como la fama lo pinta. Una considerable parte de la población no tiene nada de pereza ni apática, y cuando la puntualidad es precisa o se trata de ciertos y determinados asuntos, no hay quien gane al pueblo español a puntualidad; por ejemplo, en la milicia, la liturgia, los toros y la lotería, son muy puntuales los mismos que no lo son en el teatro, las citas o en la asistencia a otras obligaciones, cuando no se les sigue de ello perjuicio inmediato.

Hay aquí un defecto de mala especie bastante generalizado, conocido con el nombre de envidia,—por cuyas maquinaciones se obtendría la nivelación social, no encontrando al que sobresale, sino rebajándolo hasta el nivel común, o más bajo si fuese posible—el cual no sólo es perjudicial para las víctimas directas de la envidia, sino para la sociedad entera, culpable de ahogar y marchitar con este defecto, cuanto pudiera favorecerla. En esto hay indudables diferencias entre el pueblo español y otros pueblos extranjeros. Conocida es la caricatura de las tres cucuñas, a cada una de las cuales sube un español, un inglés y un francés, estando al pie de ellas grupos de las respectivas naciones. En la francesa, todos procuran ayudar al que sube; en la inglesa, miran con indiferencia, cruzados de brazos, la ascensión, y en la española tiran los mirones, hacia abajo, de los pies y la ropa, al que pretende subir.

La volubilidad la ligereza con que se emprende una cosa o se adopta una idea, y la facilidad para abandonarla al poco tiempo, y la falta de atención, que da lugar a que con frecuencia en las tertulias, ateneos y reuniones de todas clases, sean muchos los que hablan y pocos los que escuchan, y a que abundan relativamente más los periódicos y autores que los lectores para ellos, da por resultado la imprevisión, por falta de estudio y de meditación de las cuestiones.

Sea porque la acción absorbente del Estado haya establecido la costumbre o por defecto realmente existente en el carácter nacional falta en la masa social española iniciativa, originalidad, y sobra rutina e imitación, hasta el punto de que la gran razón para demostrar la conveniencia de algo, es decir — así se hace en tal parte—y en cambio nadie sabe, ni quiere, apartarse de ciertas costumbres por malas que sean.

Estas mismas defectuosas causas producen el desorden particular, la desorganización en la mayor parte de las funciones del Estado, y el copiar tarde y mal lo que tal vez está desacreditado ya en otras partes.

El excesivo amor propio, la soberbia, el orgullo y la vanidad son defectos que perjudican al que los tiene, y están bastante repartidos en España a pesar de la llaneza y familiaridad de las costumbres y el trato; pero estos defectos están combinados en nuestro país en distinta forma que en otros; porque mientras suele en el extranjero encontrarse orgullo en el poderoso y humildad en el desvalido, aquí el orgullo consiste precisamente en no consentir la humillación del fuerte, cualidad que mientras se mantiene en un límite prudente ennoblece el carácter, pero que exagerada, como entre nosotros se exagera todo, produce el espíritu de rebeldía, causando la perpetua insubordinación privada y pública que mina los cimientos de la sociedad con discordia perdurable dentro de la familia, con guerra civil en la nación, y que dificulta la formación y amenaza la existencia de las sociedades particulares, que por esta y otras razones caen en manos extranjeras con demasiada frecuencia.

Estos defectos producen la constante oposición al que manda, al que representa la autoridad en el hogar doméstico y en el Estado. La opinión apoya con frecuencia (casi siempre) al que critica hasta que derriba al Gobierno existente, para ocupar su puesto, y en cuanto lo logra abandona al ídolo de ayer, para combatirlo del mismo modo que combatió al caído. Este es, con la envidia, por tanto, uno de los peores defectos nacionales.

La fuerza de carácter, combinada con el amor propio y el apasionamiento, produce la terquedad, defecto que es cosa muy distinta que la tenacidad y el carácter, y que hace persistir en los errores, por una especie de obsesión monodéica, sin dar entrada a la reflexión, al razonable cambio de opinión y de conducta y a los dictados de la conveniencia propia, contra la cual se estrella muy a menudo la terquedad, que es otro de los peores enemigos que tenemos dentro de casa.

Los defectos que son degeneraciones pasionales de buenas cualidades, son: la imaginación, hasta el extremo de llegar a la fantasía, que hace soñar despierto; la generosidad, hasta el despilfarro y la prodigalidad; el valor, hasta rayar en temeridad y jactancia; la nobleza, hasta degenerar en sandez; la elocuencia, la expansión de ánimo y la franqueza, hasta llegar al charlatanismo; el altruismo, hasta descuidar los negocios propios por preocuparse de los ajenos (en daño de estos casi siempre), y el exceso de decoro y susceptibilidad, que nos hace víctima del qué dirán, que bien manejado sirve para convertir a cualquiera en instrumento inconsciente de los demás.

Aquí nos preocupamos demasiado de averiguar lo que

dirá Europa de nosotros, con lo cual no podremos hacer nunca más que lo que a Europa le convenga, (muchas veces en contra de nuestros intereses), cuando Europa, que tiene bastante que enseñarnos, tiene también mucho bueno que aprender de España.

Por último, los intereses creados y los antecedentes son la rémora y el obstáculo constante, con el cual tropieza aquí toda reforma e iniciativa conveniente.

HORACIO BENTABOL.

## ALMANAQUE AGRÍCOLA

### MARZO

Se entierran los abonos y se terminan las labores, se descubren los vegetales cubiertos y se vinan los tableros de legumbres, preparando otros para recibir las nuevas semillas.

Se podan, siembran y transplantan las moreras, viñas y árboles frutales que no lo hubiesen sido anteriormente.

Se injerta de pua, de yema y por aproximación, y se desoruga con gran cuidado el arbolado.

Se plantan a fin de mes los cipreses, pinos, tuyas, y demás coníferas y los arbustos de hojas persistentes tales como evonimus, aligustre del Japón, boj, adelfa, etc.

Las estufas exigen muchas precauciones, pues las plantas que han pasado en ellas el invierno temen los rayos del sol que suele abrasarlas aun al través de los cristales por lo que se las protegerá con esteras o cortinas durante las horas en que más calienta el sol, y para ir las acostumbrando poco a poco al aire libre, se abrirán por las mañanas las ventanas siendo la temperatura templada y se cerrarán al oscurecer.

Se rozan y enarenan las calles del jardín y se forman las praderas que constituyen el jardín inglés sembrando Ray-grass y otras gramíneas a propósito.

Se dividen y plantan los golpes de salvia, crisantemo, aster, aguileja, clarkia, etc. pueden plantarse las mismas semillas que el mes anterior, y la escolcia, silene, boca de dragón, carrasque, etc. se plantan las diferentes variedades de gandavensis, panaracios, tigrídias, flor de glais, etc.

Los esparragales que se hallan de formar por semilla, se sembrarán en zanjas de alguna profundidad a la que se va añadiendo tierra conforme se va desarrollando la semilla.

Se siembra sobre cama o en cajoneras: Berengenas, apio, brocoli negro de Sicilia, pepinos, judías tempranas, lechugas de primavera, melones diversos, pimientos y tomates.

Al aire libre: Remolachas, espárragos, zanahorias, repollos del país y de Milán, fresas, nabos tempranos, broculis, cebollas, acederos, chirivías, perejil, acelgas, guisantes, rábanos y coliflores tempranas.

Se plantan: Ajos, alcachofas, espárragos, ajetes, chailotes, cebollas y patatas.

Se limpian y preparan los útiles de regar, pues ya en este mes hay que dar algunos riegos.

ADOLFO SERRANO.

## CONSTRUCCIÓN DE CASAS

Decidida la Compañía a realizar la construcción de casas con la rapidez que consientan los recursos disponibles, conviene que los interesados llenen las indicaciones del boletín de subscripción que publicamos en este número y seguiremos publicando en los sucesivos y lo remitan firmado a las oficinas de la Compañía.

Con estos datos a la vista, el Consejo, por sí, o de acuerdo con los peticionarios, si así lo desean, determinará el orden en que han de hacerse las construcciones solicitadas.

Es indispensable que antes de proceder a la construcción cada interesado haga por sí mismo o mande hacer a persona competente, arquitecto, ingeniero o maestro de obras, el plano a escala de la finca que desea, acompañado del presupuesto y de las condiciones que ha de tener cada parte de la finca.

La Compañía no desea encargarse de dicho trabajo preliminar; pero en obsequio a los que lo pidan confiará dicho trabajo a persona perita de su confianza, previo pago del 2 por 100 del importe de la cantidad que se proponga gastar el comprador de la casa.

Lo mejor para todos y quizá más barato es que el comprador encargue el plano y el presupuesto a persona de su confianza.

Una vez aceptado por la Compañía el plano y el presupuesto de la finca que se va a construir, la Compañía procederá a la construcción de la finca.

La Compañía aumentará al presupuesto convenido un 5 por 100 por dirección y administración de la obra, los gastos imprevistos y el importe de las modificaciones que introduzca el interesado.

También podrá entregarse al interesado el importe de la casa, a plazos sobre obra hecha, cubcada y medida, pero previas garantías suficientes a juicio de la Direc-

ción y del Consejo a evitar toda reclamación judicial por pago de jornales y de suministro de materiales.

El comprador de la casa a plazos pagará en concepto de inquilinato o arrendamiento el 9 por 100 anual del importe total de la finca construida por la Compañía o de las cantidades que ésta haya facilitado para la construcción.

Pagará también en concepto de plazo de compra de la finca la vigésima parte de su valor dentro de cada año, de una vez, por trimestres o mensualidades a gusto del interesado, con lo cual quedará la casa del pleno dominio del comprador en el plazo de veinte años si no ha querido abreviar dicho plazo pagando antes el total importe de la finca.

En 1.º de enero de cada año dejarán de devengar interés las cantidades entregadas a cuenta de plazos de compra de la casa. El importe del inquilinato o arrendamiento disminuirá desde dicha fecha en la cantidad correspondiente.

Las cantidades que la Compañía recaude por inquilinatos y por plazos de compra se aplicarán al pago de intereses de pagarés y obligaciones, a la amortización de éstas y a la construcción de nuevas fincas.

El seguro de incendios lo pagará la Compañía, pero lo cargará en cuenta al comprador a plazos de la casa.

Las cantidades que entregue mensualmente el comprador desde que envíe el boletín de subscripción hasta que empiece la construcción de su finca no devengán interés y se deducirán del total valor de la casa al firmar el contrato de construcción.

Todos los impuestos que tenga establecidos el Estado al hacer el contrato y los que pueda establecer en lo sucesivo serán de cuenta exclusiva del comprador.

Construcción de casas en la Ciudad Lineal y su compra a plazos.	
BOLETIN DE SUBSCRIPCION	
Deseo adquirir una casa de ..... pisos, cuyo valor no exceda de pesetas ..... y me obligo a pagar mensualmente a la Compañía Madrileña de Urbanización desde el día ..... de ..... de 1900 la cantidad de ..... hasta aquél en que comience la construcción, y desde aquella fecha en adelante el 9 por 100 anual del coste de la casa en concepto de arrendamiento, y anualmente la vigésima parte cuando menos del total valor de la casa, deducidas las cantidades entregadas a cuenta en el período anterior a la construcción.	
Fecha, ..... de ..... de 1900.	Firma, .....
Domicilio del subscriptor .....	

El inquilinato, a razón de 9 por 100 de interés anual no es en realidad tan caro como en el interior de Madrid, si se considera que las construcciones en el centro de la capital resultan gravadas por multitud de motivos con el 25 por 100 del verdadero coste sobre poco más o menos, y en nuestras cuentas consideramos el coste verdadero hecho con la mayor economía posible, porque nuestro propósito no es el de realizar cuantiosos beneficios en las construcciones, sino el de ganar algo en los terrenos, un poco en los tranvías, otro poco en el suministro de aguas, y en general un poquito en cada uno de los servicios o industrias que la Compañía vaya estableciendo.

No es posible un interés o inquilinato más bajo mientras la renta del papel del Estado no baje lo que indudablemente ha de bajar.

### COMPAÑIA MADRILEÑA DE URBANIZACIÓN

En 1.º de Marzo de 1900.

Acciones subscriptas.....	todas	
Dividendos cobrados.....	514.875	pesetas.
Idem a cobrar.....	235.125	"
Obligaciones subscriptas.....	1.500	
Cobrado por obligaciones.....	536.353,49	pesetas.
Pagarés en circulación.....	150.632,02	"
Id. recogidos a su vencimiento.	187.665,10	"
Lotes de terreno vendidos.....	274	

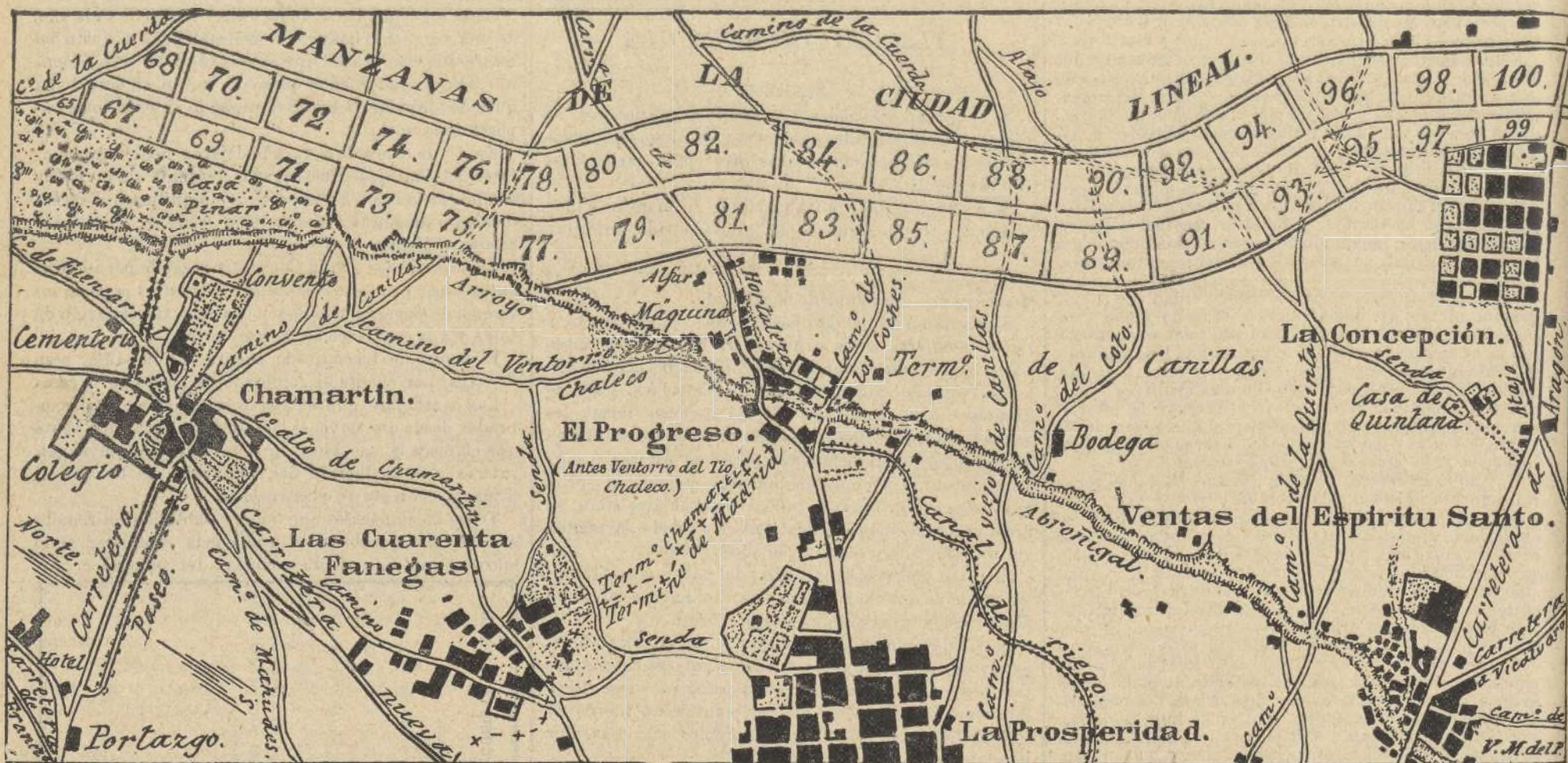
### ADVERTENCIA

Se ruega a los señores accionistas de la «Compañía Madrileña de Urbanización», que no reciban puntualmente el periódico se sirvan ponerlo en conocimiento de la Administración del mismo. Montera, 40, 2.º - MADRID.

Imp. de la Compañía Madrileña de Urbanización. Tetuán. Estación del tranvía. Chamartín de la Rosa.



## PLANO GENERAL DE LA PRIMERA BARRIADA DE LA 'CIUDAD LINEAL', Y SUS INMEDIACIONES



**EMISIÓN DE OBLIGACIONES** de 500 pesetas una con interés anual de 40 pesetas, pagadero por trimestres contados desde la fecha de la subscripción. Las 1.500 obligaciones de la 1.ª serie están ya subscritas en totalidad.

La 2.ª serie por valor de ocho millones de pesetas comprende desde el núm. 1.501 al 17.500. A medida que se hagan emisiones parciales de las 16.000 de la 2.ª serie se harán las correspondientes escrituras y se expedirán resguardos provisionales que se cangearán oportunamente por los títulos definitivos al portador. El tipo de emisión de las obligaciones de la 2.ª serie es el de 450 pesetas por cada una, de modo que las 40 pesetas que se abonan por intereses representan un 9 por 100 próximamente.

La subscripción de nuestras obligaciones es una de las colocaciones más seguras que se pueden dar al capital.

Los negocios en que se emplea el producto de las obligaciones son principalmente los siguientes:

- 1.º La compra de terrenos por fanegas y su reventa a plazos por pies.
- 2.º La construcción y explotación de vías férreas.
- 3.º El suministro de aguas.
- 4.º La construcción de pequeños hoteles de 3.000 a 15.000 pesetas de coste y su reventa a plazos.

Todos estos negocios son perfectamente conocidos, y susceptibles de dar crecidos rendimientos, no sin vencer las dificultades que todos los negocios tienen sobre todo en los comienzos de su establecimiento.

La publicación frecuente y minuciosa de nuestras cuentas así como la marcha constante de nuestra administración y la respetabilidad de las personas que la componen son una garantía más para el porvenir de estos valores.

**EMISIÓN DE PAGARÉS.** La Compañía Madrileña de Urbanización emite pagarés por valor de 200.000 pesetas, destinados con preferencia a la construcción de tranvías y a la construcción de edificios en la primera barriada de la «Ciudad Lineal» ó sea en los cuatro kilómetros comprendidos entre la Carretera de Aragón, en el punto inmediato al Barrio de la Concepción, hasta Chamartín de la Rosa.

Devengarán los intereses y tendrán los vencimientos siguientes:

Por los pagarés, reembolsables en seis meses, se abonará el 6 por 100 anual.

Por los pagarés, reembolsables en un año, se abonará el 7 por 100.

Por los pagarés, reembolsables en dos años, se abonará el 8 por 100.

Los pagarés no devengan interés más que hasta la fecha de su vencimiento.

## TELÉFONOS DE LA COMPAÑÍA

Domicilio social.....	2.022
Oficinas.....	2.447
Casa de Máquinas.....	2.448
Hotel.....	2.449

## NOVEDADES DE PARÍS, BERLIN Y LONDRES

GRAN FÁBRICA DE SOMBREROS DE COPA

DEPOSITO DE SOMBREROS INGLESES

VENTA AL DETALLE AL PRECIO DE POR MAYOR

34, FUENCARRAL, 34.

SOMBREROS DE TODAS CLASES, FORMAS Y COLORES, GORRAS Y BOINAS

**La Compañía Madrileña de Urbanización** desea establecer la tracción mecánica de sus líneas de tranvías de 1m,44 de ancho por medio del modelo más perfeccionado de locomotoras ó automóviles con ruedas de las plataformas, y tendrá en cada lado del motor un departamento cerrado con ocho asientos y una plataforma para seis personas.

El motor será de vapor ó de acetileno, ocupará el centro del carruaje, será maniobrado indistintamente desde cualquiera de las plataformas, y tendrá en cada lado del motor un departamento cerrado con ocho asientos y una plataforma para seis personas.

La pendiente máxima es de 7 por 100 en 200 metros. Curva mínima 24 metros. Carriles Vignole de 22 kilos.

También se admitiría un truck remolcador de un coche-tranvía.

**ALCOBA Y GABINETE** exterior, amueblado con ó sin se cede, Travesía del Conservatorio, n.º 10, principal, derecha.

**FÁBRICA** de tubos de hierro y acero asfaltados para conducciones de agua, gas y cables eléctricos, de Soujól y Compañía; casa fundada en 1852 (primera en España).—Campo Sagrado, 16, y Borrell, 11, Barcelona.—Telegramas. — Teléfono, núm. 1.061.

**SE** compran ruedas y cajas de grasa en buen uso para coches-tranvías y wagones.

**LA** Compañía vende al contado ó a plazos 59 fanegas de tierra en el término de Vicálvaro ó las permuta por tierra de menor cabida que esté próxima a la «Ciudad Lineal».

**LA** Compañía compra a precio arreglado reales fontaneros del Canal del Lozoya y partes de los mismos.

**LA** Compañía admite representación de casas nacionales y extranjeras para la venta de géneros de todas clases relacionados con la construcción de edificios, con las industrias agrícolas y con la higiene pública y privada.

**SE** admiten proposiciones para el suministro de paja y cebada para los tranvías de la Compañía.

**EN** la imprenta de la Compañía Madrileña de Urbanización se hacen toda clase de trabajos tipográficos, a precios sumamente económicos. Se reciben en la Administración de este periódico, Montera, 40, 2.º

## Tranvía de Madrid á Tetuán, Chamartín y Fuencarral.

Tarifa	PTAS.	
<b>Á FUENCARRAL</b>		
De Cuatro Caminos á Fuencarral ó viceversa.....	0,50	
De la Estación á Fuencarral ó viceversa.....	0,35	
De la Bifurcación á Fuencarral ó viceversa.....	0,30	
De Tetuán al Camino del Cementerio ó viceversa.....	0,15	
Idem, id., coche especial para 30 personas ida y vuelta.....	7,50	
<b>Á CHAMARTÍN</b>		
De Cuatro Caminos á Chamartín ó viceversa.....	0,30	
De Cuatro Caminos á la Bifurcación ó viceversa.....	0,20	
De Tetuán á Chamartín ó viceversa.....	0,20	
De Cuatro Caminos á la Estación ó viceversa.....	0,15	
De Chamartín á la Estación ó viceversa.....	0,15	
<b>MERCANCÍAS</b>		
Los efectos que el viajero lleve encima de sí sin molestia para los demás serán transportados gratuitamente.		

En los coches dedicados exclusivamente al transporte de mercancías pagarán:

En una vagoneta abierta, por toda clase de mercancías que en junto no pesen más de 2.500 kilos, desde Cuatro Caminos á Chamartín ó Fuencarral ó viceversa, ocho pesetas.

Por un coche de viajeros alquilado para transportar exclusivamente mercancías, por cada viaje desde Cuatro Caminos á Chamartín ó Fuencarral ó viceversa, diez pesetas.

Precios convencionales en los servicios especiales que se convengan con la Compañía.

## SALIDAS

Salida de Cuatro Caminos á las ocho de la mañana, continuando un coche cada cuarto de hora hasta las nueve y cuarto, á Tetuán.

Salida de Cuatro Caminos para Fuencarral y viceversa á las ocho de la mañana, continuando un coche cada hora hasta las cuatro de la tarde, excepto los días festivos, á las cinco.

Salida de Cuatro Caminos para Chamartín y viceversa á las nueve y media de la mañana, continuando un coche cada hora hasta las seis y media.

**SE** arrienda ó vende la quinta de los Castillejos, contigua á la Estación de Tetuán. Se venden al contado ó a plazos terrenos contiguos. Razón en las oficinas del tranvía.

**SE** compran tubos de varios tamaños para conducciones de agua.

**SE** admiten proposiciones para el suministro de dos kilómetros de carril Vignole de 15 kilos por metro cuando menos sobre la base de pago á plazos.

**SE** vende un solar de 22.000 pies con fachada á la calle de Granada (Barrio del Pacífico).