

LA CIUDAD LINEAL

ORGANO OFICIAL DE LA COMPAÑIA MADRILEÑA DE URBANIZACION

OFICINAS: Chamartin. Estación del tranvia.—Teléfono 2.447.

Domicilio social, Goya, 4, pral. der.^a Teléfono 2.022.—Casa de Máquinas. Teléfono 2.448.—Hotel de la Compañía. Teléfono 2.449.

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

Chamartin de la Rosa.—20 de Junio de 1900.

NÚM. 79

PROGRESOS DE LA QUINCENA

Obligaciones subscriptas.....	1.612
amortizadas.....	16
Lotes de terrenos. —Importe de los 304 lotes vendidos a plazos 316.517,56 pesetas.	
Casas. —Pedidos de construcciones anteriores.....	59.750
En esta quincena uno de.....	1.350
TOTAL.....	61.100

GRANDES PROYECTOS EN LA CIUDAD LINEAL

Audaces fortuna juvat.
(CONCLUSIÓN)

Algo de esto que yo pido para la «Ciudad Lineal» se está haciendo de dos años a esta parte en el Mediodía de Francia, por inspiración y por esfuerzos del gran Saint-Saëns.

Les fêtes félibreennes que en 1898 y en 1899 se han celebrado en los anfiteatros de Beziers y de Orange, no son más que un renacimiento de espectáculos antiguos adaptados a los gustos y a los medios contemporáneos. Allí se representaron con agrado del público, al que se le ofrecían estas diversiones como una tentativa, la *Athalie*, de Racine, con música de Mendelssohn; *Sapho*, de Gounod; una adaptación de la *Alceste*, de Eurípides, con música de Gluck. En el anfiteatro antiguo de Beziers, se estrenó también el 28 de agosto de 1898, a las 4 de la tarde, y ante una concurrencia de 10.000 espectadores, *Déjanire*, tragedia en cuatro actos, de L. Gallet, con música inspirada y genial de Saint-Saëns, tan conocido y admirado de nuestro público, representada por la compañía del Odeón de París, notablemente reforzada, pues en el estreno tomaron parte 250 músicos, 120 coristas y 60 bailarinas. El estreno de *Déjanire* produjo un entusiasmo febril ante una muchedumbre apasionada por el arte. Al año siguiente, 1899, la *Déjanire* fué cantada dos veces en el mismo anfiteatro de Beziers, ante una concurrencia mayor, tomando parte en su representación tres orquestas que formaban un total de 450 músicos, cada una de ellas dirigida por un jefe de sección, a su vez dirigidos por Saint-Saëns. Los coros estaban compuestos de 200 coristas y había un cuerpo de baile de 60 bailarinas. La decoración, que era riquísima y original, ocupaba casi una tercera parte del tendido. Parte de la acción se desarrolla en la misma pista, en la que se presentan carros antiguos y por la que desfilan algunos de los personajes de la tragedia.

La *Déjanire*, de Beziers, dice un crítico francés, es un espectáculo sin precedente, que une la sobriedad griega al esplendor latino. Es a semejanza de esta Galia Narbonense, en la que se hallan unidas la civilización de Atenas y la de Roma (1).

Estos espectáculos tan artísticos, tan originales y tan hermosos, podrían ser representados también en el teatro griego de la «Ciudad Lineal» dando origen a otros análogos, producto de la inventiva de nuestros artistas espectáculos que serían no sólo restauración ó adaptación de representaciones clásicas, sino reproducciones de cuadros y escenas castizamente españolas.

(1) El que desee más detalles respecto a las funciones representadas en los anfiteatros de Orange y de Beziers en los años 1898 y 1899, puede ver *Le Temps* de 4 de Septiembre de 1899.

¿A qué de combinaciones y de espectáculos tan atractivos, tan animados y tan hermosos, se prestaría un edificio como el que yo pretendo ver construido en nuestra «Ciudad Lineal», si respondían el público con su asistencia y su afición, la crítica con sus enseñanzas y su dirección acertada y los artistas españoles con su imaginación creadora y su talento (1)?

Si el edificio habría de asemejarse a un teatro antiguo griego ó a un teatro romano, ó si sería preferible hacer un anfiteatro capaz para muchos miles de personas; si sería una copia exacta ó una imitación de otro antiguo; si sería descubierto ó si sería más conveniente cubrirlo con montera de cristales que permitiera las representaciones en días de lluvia; si habría de hacerse aprovechándose de la desigualdad del terreno y adosándolo a una elevación, la cual economizaría gastos, ó si habría de ser edificado sobre una superficie completamente plana, son cuestiones relativamente secundarias, y que cabe discutir. Lo indiscutible para mí es que la construcción de un edificio de esa naturaleza, en el que se celebraran espectáculos que hoy no pueden ser representados en los teatros contemporáneos, ante un público de algunos miles de espectadores, contribuiría grandemente al fomento del arte, a educar estéticamente a nuestro público, y que podría ser fácilmente fuente de riqueza y ocasión de manifestarse muchas iniciativas y de desenvolverse mucha laboriosidad honrada.

Pero descendamos del terreno puramente estético al terreno económico, en el que suelen fracasar muchos hermosos proyectos.

¿Qué dificultades podrían presentarse para la realización de tan magna empresa?

Dificultades técnicas ninguna. Arquitectos hay en España para quienes sería tarea fácil y agradable reproducir un monumento antiguo, hoy que estos han sido tan estudiados, y algunos, como los teatros de Pompeya, han llegado hasta nosotros muy bien conservados.

La única dificultad estaría en encontrar capital suficiente para llevar a cabo una obra tan grande, que por lo eventual y lo costosa exigiría, ó la asociación de varios grandes capitalistas, ó mejor aún, a mi juicio, la formación de una Compañía anónima, inteligentemente dirigida y rectamente administrada.

Pero, ¿es que constituida esta Compañía anónima y llevada a feliz término la empresa original y atrevida de construcción de un teatro griego en la «Ciudad Lineal», el gran público, el todo Madrid que llena nuestra plaza de toros, correspondería con sus gustos, hoy día resabiados, y sus aficiones y su asistencia constante, al llamamiento que se le hacía? ¿Habría quien asistiera a espectáculos representados en un edificio situado a 5 ó 6 kilómetros de la Puerta del Sol? ¿No sería esta una empresa excesivamente arriesgada, más aún, una empresa loca, con muchas más probabilidades en contra que en pró?

Yo creo firmemente que no. Yo creo sinceramente que el público madrileño, apasionado por diversiones al aire libre, entusiasta de la música y de los espectáculos teatrales, aunque de gustos viciados por culpa de una defectuosa educación artística y de ocasiones para depurar su gusto, asistiría con curiosidad y afán de novedad al principio, con constancia y entusiasmo después, a presenciar espectáculos originales, tan animados, tan bulliciosos, tan alegres como

(1) Si este proyecto es, como yo creo, viable, sería curioso abrir una información entre nuestros críticos, nuestros músicos y nuestros autores dramáticos, solicitando su opinión en esta materia y proponiéndoles que nos dijeran que clase de obras podrían ellos hacer si para representarlá contaran con un escenario amplio y tan original como un escenario de teatro griego, del que formara parte también la pista, y con un público formado por varios miles de espectadores.

nuestras fiestas de toros, pero mucho más delicados, más cultos, de más pura é intensa emoción estética.

La distancia no sería tampoco obstáculo, ó a lo menos no debería serlo, contándose con medios de locomoción abundantes y cómodos, que por una pequeña cantidad transportarían al público desde el centro de Madrid hasta la «Ciudad Lineal».

Esta distancia que parecerá un inconveniente, podría ser una gran ventaja para la empresa constructora del edificio, pues le facilitaría grandemente la adquisición de terrenos a muy bajo precio, hallándose estos en sitio que sólo ahora empieza a ser urbanizado (1).

Por su aspecto artístico, por sus propósitos de educación popular y por la posibilidad de realizar una empresa industrial de tan provechosas consecuencias, este proyecto merece la atención y el estudio de todos aquellos a quienes seduzcan las obras grandes y emprendedoras.

PASCUAL LÓPEZ.

NUESTRAS NOTICIAS

Se han pagado en la Delegación de Hacienda los derechos reales correspondientes a la fundación de un censo a favor del obispo de Madrid para la celebración de misas en la Iglesia de Vicálvaro, impuesto sobre las tierras que la Compañía compró a D. Luis Calleja y Fernández, en el término municipal de Coslada, para permutarlas por otra de doña Luisa García Conde en el término de Canillas, dentro del trazado de la «Ciudad Lineal», y a la vez los del levantamiento de dicha carga píasosa, en virtud de haberse satisfecho en la Delegación de Capellanías de esta Diócesis el importe de dicho censo capitalizado, con lo cual queda limpio por completo la titulación de la Compañía referente a las expresadas tierras.

Las certificaciones del Obispado cancelando el repetido gravamen han sido ya inscriptas en el Registro de la propiedad de Alcalá de Henares.

En la relación de los agentes de Seguridad que más se distinguieron el día 10 de mayo en defensa del orden social y de los intereses de la Compañía, hemos omitido involuntariamente los nombres de los guardias número 282, Lino Martínez, y 312, Francisco Novoa, a los cuales, así como a los demás individuos mencionados en nuestro número anterior, reiteramos la expresión de nuestro profundo reconocimiento.

A petición del accionista, nuestro amigo D. José del Hierro, se va a proceder inmediatamente a sustituir la armadura de su hotelito por otra nueva hecha con formas, alero con canecillos labrados y crestería de zinc, según modelos elegidos por el interesado.

En la manzana 95 se está construyendo otra casita de piso bajo por uno de nuestros más entusiastas accionistas.

Son muchos ya los que están construyendo y más los que en breve piensan hacerlo en la «Ciudad Lineal»; se va realizando nuestra esperanza y ya podemos confiar en que dentro de muy pocos años serán nuestras barriadas los más hermosos y concurridos alrededores de Madrid.

La solicitud que los vecinos y propietarios de la «Ciudad Lineal» y barrio de la Concepción dirigieron interesando el establecimiento de escuelas de ambos sexos en el citado barrio, se halla hace bastante tiempo a informe de la Junta provincial de primera enseñanza, y esperamos que en breve, merced a las gestiones que en este sentido viene realizando nuestro amigo y consejero

(1) Las ganancias que la Compañía Madrileña de Urbanización obtendría de la realización de semejante obra por billetes de tranvía, venta de aguas, terrenos anejos al teatro, etc., serían de tal importancia, que yo, accionista de dicha Compañía, no titubearía en aconsejarle la cesión de los terrenos necesarios, a un precio ínfimo y aun gratis, a condición de que se construyera en un plazo breve.

Sr. García Quintanilla, y conforme a sus impresiones, se despache favorablemente dicha solicitud.

Restablecido de la enfermedad que ha sufrido nuestro querido amigo, D. Santiago Elvira, Presidente de la Junta para construcción de la iglesia, y escuelas en la «Ciudad Lineal» y barrio de la Concepción, en la semana próxima reanuda dicha Junta sus trabajos, tanto para la constitución de la de señoras, para la que ya cuenta con la aceptación de distinguidas damas, como para ocuparse de la fecha y demás detalles relativos a la colocación de la primera piedra, tan pronto como se otorgue la correspondiente escritura de permuta de terreno, ya acordada por la Compañía.

Asimismo se nos ha ofrecido para el próximo número el resumen de las cantidades recaudadas por la citada Junta y los nombres de los donantes, resumen que con gusto publicaremos.

Por uno de nuestros consocios se está estudiando un proyecto de fundación, ya de un economato, ya de cooperativa de consumo, socorro mutuo, servicio médico-farmacéutico, etc., que pueda ser aplicable a nuestra Compañía.

Tan pronto como se nos remita lo estudiaremos también, y de encontrarlo aceptable lo publicaremos para conocimiento de los señores accionistas y para que éstos se sirvan manifestarnos su opinión.

El día 15, ante el Notario D. Bruno Pascual Ruilópez, se ha otorgado escritura de sus 12 lotes de terreno en la manzana 79, a favor del accionista D. Federico Trejo.

Han empezado dos construcciones nuevas, una en la manzana 95 y otra en la manzana 96, por cuenta de dos señores accionistas.

De las construcciones hechas por la Compañía seis continúan activamente y una está parada mientras se subsanan algunas dificultades.

En 1.º de junio el número de personas ocupadas en la «Ciudad Lineal» por la Compañía, por los accionistas y en los tres tejares pasaba de 400.

Esperamos que el año próximo pasen de 4.000 si, como es de creer, se acentúa el desarrollo de las construcciones y la prosperidad de nuestros negocios.

Felicitemos al señor gobernador D. Santiago de Liniers y a sus agentes por los muchos y grandes éxitos obtenidos en el descubrimiento de delitos tan graves como los cometidos por el alcantarillado y los de fabricación de moneda falsa. El vecindario da a estos hechos mucho más valor que a las palabras con que es costumbre criticar a todo el que manda cuando no se descubren los delitos y alabar sólo a los agentes subalternos cuando se descubren.

Nosotros alabamos a todos, al gobernador y a sus agentes.

Desde el día 1.º de julio las horas de oficina serán de 8 de la mañana a 1 de la tarde.

LA COMPETENCIA

Desde el día 9 se ha establecido un servicio de cuatro tartanas unos días, y de dos ó tres otros, en competencia con el tranvía.

Nos felicitamos de que las pasiones se encaucen por esta vía decorosa y digna, y además porque, seguros del resultado final, los hechos, más elocuentes que las palabras, darán la razón al que la tenga, y la razón, si yo no me equivoco, está de nuestra parte.

Si el servicio de tartanas durase varios años, y la sociedad de obreros de tranvías de Madrid, empresaria, prosperase con las ganancias que dejen las tartanas, todos saldrían ganando, menos nosotros, en justo castigo de nuestro error.

Por de pronto, el público de Tetuán está mejor servido, y en vez de 15 céntimos sin abonos, ó de 10 céntimos con ellos, paga 5 céntimos, aunque la comodidad de ir a sus anchas en el verano y defendidos del frío en el invierno valga para muchos la diferencia del precio.

Habrán, pues, coches-tranvías caros (15 céntimos) para los viajeros que quieran y puedan pagarlos y tartanas baratas (5 céntimos) para los que no quieran ó no puedan pagar más.

Así estamos todos contentos incluso nosotros, aunque no lo crean los huelguistas y sus protectores, porque las tartanas nos hacen un favor que consiste en lo siguiente: «Averiguar la importancia que tiene el público que no puede pagar más de 5 céntimos aunque quiera».

Esto no se puede averiguar con exactitud sino experimentalmente. Si nosotros hiciésemos la experiencia de rebajar la tarifa a 5 céntimos llevaríamos más viajeros seguramente, pero si perdiésemos, la pérdida no sería durante un año ni dos, sino por los sesenta años de la concesión, porque el volver a elevar la tarifa podría dar lugar a conflictos más graves y enojosos que el actual, como le sucedió al tranvía del Norte.

Haciendo el experimento por su cuenta la sociedad de obreros de tranvías y tartanas, nosotros perderemos poco y por poco tiempo la pequeña diferencia producida por los viajeros que se dan de baja en el tranvía y de alta en las tartanas.

Entretanto, fieles a nuestro habitual proceder, ni nos asustamos ni retrocedemos. Observamos, estudiamos y hacemos lo que nos dice el estudio, no lo que nos aconseja la pasión.

Mientras no haya en servicio más de cuatro tartanas claro es que aunque vayan con frecuencia llenas no recaudarán entre todas más de 50 pesetas diarias, ó sea

mil viajeros de 5 céntimos, y como la tracción en los tranvías de sangre cuesta más del 50 por 100 de los ingresos, con buena tarifa y en los ómnibus y ripperts del 85 al 95 por 100 de lo que se recauda, y suponiendo que no gasten más del 85, con 7,50 pesetas no se pagan todos los demás gastos de personal, reparación, etc. Por lo tanto, la competencia no es temible, porque es evidente que perderán tanto más dinero cuanto más dure.

Si pusiesen en servicio regular y constante seis u ocho tartanas y lo sostuviesen en los meses malos de noviembre a febrero, esto ya indicaría que había un público de más de mil viajeros diarios de 5 céntimos, y entonces veríamos si nos conviene ó no ir en busca de esas cincuenta pesetas ó dejar que se las lleven las tartanas, según que el recaudador nos cueste más de cincuenta pesetas ó menos. De todos modos el matar la competencia está en nuestra mano, poniendo mientras dure la competencia abonos de 5 céntimos a la entrada del invierno, que es la época más conveniente para esto.

Estimando en 50 kilogramos el peso medio de un viajero, las tartanas cobran 15 céntimos por transportar 150 kilos y nosotros cobramos la misma cantidad por el transporte de 50 kilos nada más.

Prescindiendo de lo que los carriles favorecen la tracción, el ganado de las tartanas tendrá que hacer un esfuerzo tres veces mayor que el ganado del tranvía, para cobrar el mismo número de pesetas.

Aunque suspendiéramos el servicio del tranvía por un año dejando el campo completamente libre a la competencia no por eso ganarían las tartanas.

Pero si la Sociedad de obreros de tranvías de Madrid, a la cual no hemos hecho daño alguno ni ofensa de ninguna clase, se obstina en causarnos a nosotros [qué le hemos de hacer], seguiremos luchando durante los sesenta años de la concesión.

Es sensible que dicha sociedad, para nosotros muy respetable, ó algunos de sus individuos, se gasten el dinero en las tartanas, sabiendo como todo el mundo sabe que las competencias de ripperts, tartanas, ómnibus y diligencias han arruinado a mucha gente rica.

Puestos los obreros a convertirse en patronos de sí mismos, en burgueses, comprenderíamos que tratasen de obtener participación en las empresas ó de hacerlas suyas comprando sus valores, expulsando al capitalista de su terreno valiéndose como arma del capital mismo.

Empleando la fuerza y el dinero de la sociedad de obreros en los fines de establecer competencias ruinosas dejándose llevar de la pasión más que del cálculo, no se pueden cosechar más que pérdidas de dinero, disgustos y desavenencias que yo siento como cosa mía porque soy verdadero amigo de los obreros buenos de tranvías.

Díganlo los que a mis órdenes sirvieron en el tranvía de Estaciones y Mercados, que recordarán que cuando en el tranvía del Barrio ganaban 12 reales yo llegué a dar jornales de 19 reales, de 18, de 17, y de más de 12, según los méritos de cada cobrador.

También recordarán que yo establecí, sin que me la pidieran, la costumbre de conceder un día libre ó de descanso en cada quincena.

Todos recuerdan que si fui jefe duro en el trabajo, fui siempre justo.

El personal de las tartanas se conduce correctamente. No han ocurrido ni altercados con nuestro personal, ni choques entre unos y otros vehículos.

Es de agradecer y de alabar, y lo hago con mucho gusto, este proceder digno y culto.

También damos por ello las gracias al Sr. Escudero y a cuantas personas hayan aconsejado la moderación y la templanza. Por nuestra parte, procuraremos ser justos lo mismo en la guerra que en la paz.

Con la paz ganaremos todos y principalmente el pueblo de Tetuán.

ARTURO SORIA.

UNA CARTA

Sr. Director de la Compañía Madrileña de Urbanización.

MUY SEÑOR MIO:

En el último número del periódico LA CIUDAD LINEAL, y en el artículo que con el título de *Injusticias* publica V. termina manifestando que si todos los accionistas de la Compañía pensaran como V. se abandonarían Tetuán, y las oficinas, talleres, etc., se trasladarían a la primera barriada de dicha Ciudad.

No soy yo el llamado en primer término a exponer mi opinión, ya por la insignificante cuantía de los intereses que poseo dentro de la Compañía, ya porque en la misma existen personalidades que con clarísimo criterio y mayor conocimiento podrán juzgar este asunto bajo su verdadero punto de vista y medir el alcance de la resolución indicada; pero aun así y todo no puedo sustraerme al deseo que me impulsa a expresar a V. mi opinión y manifestarle que no ahora sino en el momento en que la Compañía acordó trasladar sus oficinas, talleres, etc., a Tetuán, a varios accionistas nos causó profundo disgusto la medida, no sólo porque nos dificultaba el fácil acceso a un centro que por necesidad tenemos que frecuentar, sino porque al verificarlo, llevado sin duda el Consejo del noble deseo de producir una notable economía, no lo hiciera a donde parecía más lógico y conveniente para los intereses de todos, ó sea al Hotel que la Compañía tiene construido en la primera barriada de la «Ciudad Lineal».

El por qué era más lógico, no cabe dudarlo; pues de ese modo se facilitaba el medio de que el accionista que hubiere de evacuar algún asunto en dicho centro, ya que se le obligaba a verificar un gasto de dinero y de tiempo mucho mayor, pudiera asimismo visitar sus terrenos y fuese de esta manera adquiriendo la costumbre de aquellos lugares; y que era más conveniente se reconoce, también, pues el poco ó mucho producto que el personal empleado en la Compañía pueda proporcionar tanto por consumo, como por alquileres, etc., vendrían a beneficiar, si es que no hubiera ya servido de aliciente a algunos accionistas para establecerse ó construir, vendrían a beneficiar, repito, a los pueblos de Canillejas y Canillas, que han de ser nuestros vecinos; que han de ser con los que hemos de vivir en mayor contacto, y por consiguiente parece que algún mayor derecho tienen a los beneficios que nosotros podamos proporcionarles, siquiera sea en pago de algunos favores y algunas molestias, que no como colectividad pero sí individualmente tengamos que agradecerles ó podamos causarles.

Esto aparte de otra consideración, y es la de que las sumas gastadas en Tetuán, punto apartado por completo de aquél donde están todos nuestros intereses, quizás haya retardado un tanto el desarrollo de nuestra primera barriada, y digo quizás, porque en realidad no sé si la compra del tranvía del citado punto habrá respondido a lo que de él se esperara.

La situación actual no diré era de prever, pero sí era de temer: pues la Compañía en Tetuán se halla aislada de todos aquellos a quienes interesa grandemente la prosperidad de la misma, y siguen con cariño sus progresos: se halla en tierra extraña, digámoslo así, sujeta únicamente a la misma por los vínculos de empresa explotadora de un servicio público y como tal, por tanto, expuesto, más a la animadversión de los que se consideran explotados, que a su consideración, pues nunca reconocerán en la Compañía más que el citado carácter ni verán en ella más propósito que el ya enunciado.

Cabe, pues, tener esto muy en cuenta, pues aunque sensible la lección llega a tiempo de evitar que la Compañía se aventure en gastos como el de la conducción de agua, que pudiera traer aún mayores disgustos que el presente.

Dispense la molestia que con la presente haya podido proporcionarle, y vea en ello no censura al Consejo, sino sólo una opinión y mande como guste a su afectísimo s. s. q. b. s. m.,

D. A.

Terrenos, mejoras de los mismos y abonos.

(CONTINUACIÓN)

III

Abonos.—Para que una planta pueda crecer y desarrollarse en un terreno determinado, es preciso que encuentre en él las substancias necesarias para su nutrición, aparte de las que toma de la atmósfera, bajo una forma tal que pueda absorberlas y asimilarlas. Si faltan algunas de estas substancias, propias de la naturaleza de cada planta, es preciso, para asegurar su desarrollo normal, añadirles al suelo. Esto se consigue con el abono, el cual puede, por lo tanto, definirse: *todo elemento útil a la planta, que falta en el suelo*. Puede suceder que el suelo contenga este elemento, pero en estado no asimilable por el vegetal. Se busca en este caso el medio de hacerlo pasar a una nueva forma que le convierta en asimilable por el vegetal; esto constituye lo que se llama *enmienda ó mejoramiento*, y que hemos explicado en el capítulo anterior.

Desde luego es preciso conocer las substancias de que se nutren los vegetales, su origen y la forma bajo la cual penetra en su organismo para poderles suministrar el elemento necesario a su desarrollo.

Los elementos reconocidos hasta hoy son catorce, a saber: *carbono, hidrógeno, oxígeno, nitrógeno, fósforo, azufre, cloro, silicio, hierro, manganeso, calcio, magnesio, sodio y potasio*. Cuatro de estos elementos se hallan en muy pequeñas proporciones, y disminuyen sin cesar por causa de las cosechas, y son *potasio, calcio, fósforo y nitrógeno*, que exigen una constante reposición; de lo contrario, la producción disminuye, los diez restantes se encuentran en gran cantidad en las tierras cultivadas.

El empleo racional de los abonos exige un conocimiento perfecto del suelo que se ha de cultivar y de las necesidades de la planta que se quiere producir. Por eso hemos dado preferencia al estudio de las *tierras vegetales* y su *mejoramiento*, método que consideramos indispensable para el mejor acierto en la aplicación de los abonos. Llámase abono completo al que, además de una

materia orgánica generalmente vegetal (hojas, paja, cortezas, etc.), contiene en cantidad conveniente los cuatro elementos que por lo general son más o menos necesarios: *potasa, fosfatos, cal y nitrógeno*. Los trabajos experimentales han demostrado que no es necesario dar a un cultivo un abono completo para hacerlo prosperar; basta proporcionarle los elementos más precisos, o aquellos que sean indispensables a la planta. Se llama elemento *dominante* aquel que le es más indispensable. Esto obliga a una clasificación teórica de los abonos, que es como sigue:

Abonos completos, aquellos que contienen los cinco factores indispensables, de que hemos hecho mención: materias orgánicas, un principio nitrogenado, fosfato, potasa y cal; pero en proporciones variables, según las circunstancias.

Abonos intensivos, que son también completos, pero que contienen un exceso del elemento dominante en la planta que se desea cultivar.

Abonos incompletos, en los cuales faltan uno o más de los elementos del completo, pero que se hallan en abundancia en los terrenos.

Admitidos rigurosamente estos principios, resulta que los abonos artificiales, llamados abonos químicos, deberán considerarse como los más ventajosos para un cultivo racional, puesto que pueden proporcionar a un suelo de condición conocida las proporciones más convenientes de los elementos fundamentales de cada planta.

Las quejas de algunos contra los abonos artificiales carecen de fundamento serio; la aplicación de ellos sin conocer previamente la condición y necesidades del suelo y de la planta que se habría de cultivar han ocasionado los resultados de que sin fundamento se lamentan.

El origen y naturaleza de los abonos son extraordinariamente variables. Vamos a considerar sucesivamente los abonos vegetales, los animales, los mineros, los minerales y los químicos.

Abonos vegetales.—Cuando los restos de los vegetales se entierran en el suelo, le devuelven una parte de los elementos que le habían tomado durante su crecimiento; transmitiéndole además las materias que sustrajeron a la atmósfera. Las leguminosas, cuyas raíces van a buscar su alimento a una gran profundidad, darán por este medio a las capas superficiales materias extraídas de las capas inferiores. Según Gasparin, cuando se entierra la mielga con hojas y raíces, se enriquece al suelo con una cantidad de nitrógeno igual al que proporcionarían 50 cubas de estiércol de cuadra. En los países montañosos en que el transporte de abonos es difícil, se cultivan ciertas plantas, tales como los altramuces, habas, guisantes, lentejas y otras leguminosas, de las cuales se utilizan las semillas como alimento, y sus despojos se entierran en la tierra en que crecieron, con el único objeto de que sirvan de abono. También se aplican del mismo modo las pajas de maíz, trigo, cebada, centeno, hojas de remolacha, zanahoria, encina, álamos, etc., los orujos o residuos de la fabricación de los aceites de linaza, colza, cacahuete, adormidera, algodón, sésamo y oliva; el orujo y escobajo de la uva después de extraído de ella el vino; los residuos de las fábricas de cerveza; las pulpas de las patatas, manzanas, peras y remolacha, de las que se han extraído la fécula o un líquido alcohólico o azucarado; las cortezas y hojas que han servido para el cultivo de las pieles, y finalmente, las aguas cargadas de materias extractivas, que han servido para el enriado del lino y del cáñamo, o bien para lavar la lana o escaldar la pasta de la aceituna.

Abonos animales.—Las deyecciones humanas, perdidas en gran parte para la vegetación, tendrían un valor inmenso si pudieran utilizarse siempre. Contiene gran cantidad de nitrógeno y de fósforo. Si las materias contenidas en las deyecciones animales, particularmente en la orina, pudiesen volver íntegras a la tierra, bastarían por sí solas para restablecer el equilibrio entre la vida vegetal y la vida animal; desgraciadamente son en su mayor parte arrastradas por las aguas corrientes. Se deben fomentar, por lo tanto, cuantas tentativas se hagan en favor del empleo de dichas materias en agricultura. En muchos puntos de Cataluña y en otros de Flandes se utilizan mucho las deyecciones humanas. Transportadas al campo desde las poblaciones se conservan en grandes aljibes; y se esparce en el campo al estado líquido. Un kilogramo de esta materia, contiene unos 9 gramos de nitrógeno, 6 de fosfato de cal y 2 gramos de potasa.

En Francia, principalmente en los alrededores de París, se fabrica con las deyecciones humanas un abono sólido, llamado *poudrette* el cual se obtiene decantando la parte líquida y haciendo secar la parte sólida. La primera se utiliza para la fabricación del sulfato de amoníaco. La parte líquida puede también emplearse para el riego de los terrenos.

El guano es también un abono animal. Se ha hecho y

se hace aún mucho uso de este abono, pero está próximo al agotamiento de los criaderos de este producto; se encuentra sobre todo en el litoral del Perú, y está formado esencialmente por restos y excrementos de aves. El guano de las islas Chinchas contiene 14 por 100 de nitrógeno y 26 de fosfato de cal.

También son abonos animales la *palomina* o excrementos de palomas; la *gallinaza* o excremento de las aves de corral; el *abono de pescado*, residuos de pesquerías; la sangre y la carne muscular de los animales.

Abonos mixtos.—El estiércol de cuadra, abono a la vez animal y vegetal, es el más importante de todos ellos y el más universalmente empleado. Tiene la ventaja de producirse en la misma explotación agrícola, y por consiguiente, cerca de los terrenos que se han de abonar. Está formado por la paja o hierba que sirve de cama o lecho al ganado, enriquecida con las materias orgánicas y las sales minerales que forman parte de las deyecciones animales. Es, sin duda alguna, un abono completo.

La composición del estiércol es muy variable, según la materia empleada para el lecho, según la clase de animales, y más aún según la manera de conservarlo. Los mejores hechos son los de paja de cereales, cuya forma tubular es la más propia para la absorción de los líquidos. Algunos reemplazan la cama vegetal por tierra extendida sobre el suelo.

Según Bannsingant, el estiércol de cuadra contiene por 100 partes:

Agua.....	de 58,00 a 83,00
Nitrógeno.....	» 0,41 » 0,82
Acido fosfórico.....	» 0,20 » 0,72
Potasa.....	» 0,09 » 1,70
Magnesia.....	» 0,13 » 0,37
Cal.....	» 0,27 » 0,92
Sosa.....	» 0,02 » 0,09
Acido sulfúrico.....	» 0,08 » 0,23
Oxido de hierro y de manganeso.....	» 0,02 » 0,40
Silice asimilable.....	» 0,10 » 0,30
Arena y Arcilla.....	» 0,20 » 4,00
Materia orgánica total.....	» 11,00 » 29,00
— mineral total.....	» 2,00 » 11,00

La principal causa de estas enormes variaciones es la consecuencia natural del poco cuidado existente en muchas explotaciones en el tratamiento del estiércol. Debería haber gran interés en amontonar este precioso material en un sitio cerrado, a fin de evitar en lo posible el contacto del aire; de este modo se evitaría una oxidación rápida de sus principios constitutivos, de la cual resulta una elevación de temperatura, que ocasiona la pérdida de la mayor parte del amoníaco.

Tal es la importancia práctica del estiércol de cuadra, que puede decirse que los demás abonos no son más que el complemento de aquél, base de todo el sistema agrícola. «El estiércol de cuadra—dice A. Favier—no solamente influye en el desarrollo del vegetal por razón del nitrógeno que contiene, sino también por causa de las materias hidrocarbúricas que entran en gran cantidad en su composición. Mezclado por medio de las labores con la tierra, las substancias que lo componen fijan el nitrógeno de la atmósfera con mayor energía que los abonos verdes o frescos. Por esta razón se ve constantemente que aumenta la fertilidad de las tierras abonadas con estiércol de cuadra, a pesar de la acción estirilizante de las cosechas.»

S. C.

(Concluirá).

ALMANAQUE AGRICOLA

JUNIO

Se tendrá presente cuanto se ha dicho en el mes anterior respecto a labores y riegos, no olvidando que desde este mes hasta septiembre el mejor riego es el de la tarde, después de puesto el sol.

En el jardín se recortan los céspedes, se binará, se pondrán tutores a muchas plantas y se regará según lo exija la temperatura.

Se cuidará de la floración de los claveles y se prepararán los acodos para su multiplicación.

Cuando los jacintos, narcisos y tulipanes se marchiten y sus hojas se pongan amarillentas se sacarán sus cebollas y se conservarán en sitio seco y aireado, dejando sólo las que se destinen a producir simiente.

Se hará nuevo trasplante de las plantas anuales para renovar las flores en los cuadros.

En las estufas no cesarán los cuidados de vigilancia, manteniendo constantemente abiertos los cristales.

A las camelias se procurará darlas una atmósfera fresca, pues en esta época empiezan a formar sus botones y exigen muchos cuidados.

Se harán los injertos de rosales a ojo velado y se harán posturas de los injertados sobre escaramujos de tallo alto.

En la huerta, además de la destrucción de insectos y escarabas hay que renovar muchas de las siembras anteriores y trasplantar para el otoño las que convengan, se podan las matas de melones, despuntan las tomates y los brotes florido de los nabos, colas y coliflores que se hayan dejado para simiente.

Se dejan algunas guías a las esparragueras a fin de que vegetando libremente se nutran las cepas y puedan dar una producción abundante en el año siguiente.

Se siembran al aire libre: Zanahorias, peritillos, escalolas, coles de Bruselas y rizadas de Milán, bróccoles espinacas, judías, lechugas acogolladas, perejil, acelgas y rábanos.

ADOLFO SERRANO.

OBRAS DE LA ALMUDENA

D. Aureliano Castellanos, en una instancia muy bien razonada, que demuestra su práctica y grandes conocimientos, en lo relativo a construcciones, ha pedido a la Junta de obras de la Catedral que se anule por vicioso y onerosísimo el contrato, por virtud del cual se adquiere en Portugal la piedra para dichas obras y se anuncie a pública subasta el suministro del material.

Una de las condiciones que para la subasta propone el Sr. Castellanos con mucho acierto a nuestro entender es la de que el material se adquiera en toso al pie de la obra, donde se habría de labrar y pulimentar.

Esperamos que por los dignos e ilustrados señores que componen la Junta, se tendrán en cuenta los argumentos en que el Sr. Castellanos funda su petición que, por muy extensa, no reproducimos.

UNA VOTACIÓN VERDAD

En el supuesto de que las pasiones excitadas por la huelga se vayan calmando como es justo y natural, y nosotros deseamos, sometemos al fallo del mismo vecindario de Tetuán nuestro pleito con los huelguistas y los que con ellos simpatizan.

Nosotros no ocultamos nada de lo que hacemos, ni los motivos de nuestro proceder.

Hagan todos lo mismo, y examinada la cuestión en todos sus detalles con toda la publicidad necesaria, la razón se abrirá paso y la opinión pública imparcial se la dará a quien la tenga.

Invito, pues, a todos y cada uno de los vecinos de Tetuán como partes del jurado de la opinión pública a contestar en conciencia las siguientes preguntas:

Origen de la huelga.—El haber despedido a los cobradores D. Antonio Ruiberriz y D. Amador García, recomendados, el primero por un accionista de mi mayor estimación, y el segundo por un consejero de la Compañía, amigo mío muy estimado.

Cuando a pesar de estas circunstancias los separé, por algo será.

Primera pregunta: *¿He cumplido con mi deber, si o no, al separar a los cobradores Ruiberriz y García?*

Segunda. *¿En caso negativo qué razones tiene usted para creer que he faltado a mi deber?*

Principio de la huelga. Casi todos los cobradores y mayores abandonaron sus cargos para demostrar su compañerismo a los cobradores despedidos, mas bien que como iniciadores de huelga, puesto que antes de abandonar los coches ni pidieron aumento de jornal, ni disminución de horas de trabajo, ni nada de lo que suele motivar las huelgas. Ni siquiera pidieron la reposición de sus compañeros despedidos.

¿Si voluntariamente se marcharon (llevándose bille-

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 o automóviles con ruedas de tranvía, y al efecto admite proposiciones para el suministro del primer coche que ha de servir de modelo para los demás carruajes.

El motor será de vapor o 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.

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

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

Tranvía de Madrid a Tetuán, Chamartín y Fuencarral.

En los coches dedicados exclusivamente al transporte de mercancías pagará: por una vagoneta ordinaria, por toda clase de mercancías de 2500 kilos, desde Chamartín a Fuencarral 0,50 pesetas. Por un coche de viajeros alquilado para transportar exclusivamente mercancías, por cada viaje desde Chamartín a Fuencarral 0,30 pesetas. Por un coche de viajeros alquilado para transportar exclusivamente mercancías, por cada viaje desde Chamartín a Fuencarral 0,30 pesetas. Precios convencionales en los servicios especiales que se convengan con la Compañía.

Tarifa	PTAS.
A FUENCARRAL	
De Chamartín a Fuencarral 0 viceversa.....	0,50
De la Estación a Fuencarral 0 viceversa.....	0,35
De la Bifurcación a Fuencarral 0 viceversa.....	0,30
De Tetuán al Camino del Cementerio 0 viceversa.....	0,15
Idem, id., coche especial para 30 personas ida y vuelta.....	7,50
A CHAMARTÍN	
De Chamartín a Fuencarral 0 viceversa.....	0,30
De Chamartín a la Bifurcación 0 viceversa.....	0,20
De Tetuán a Chamartín 0 viceversa.....	0,20
De Chamartín a la Estación 0 viceversa.....	0,15
De Chamartín a la Estación 0 viceversa.....	0,15

SALIDAS

Salida de Chamartín a Fuencarral y viceversa a las ocho de la mañana, continuando un coche cada hora hasta las cinco de la tarde, excepto los días festivos, a las seis.

MERCANCÍAS

Los efectos que el viajero lleve encima de sí sin molestia para los demás serán transportados gratuitamente.

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 compran tubos de varios tamaños para conducciones de agua.

GRANDES talleres de fundición y construcción de máquinas.—Director propietario: D. Rafael Pérez.—Presidentes honorarios: para aceites, hidrantes, para aceites, grandes para yeso y cemento, transmisiones, bombas para elevación y extracción de aguas, norias de varias clases, material de tranvías y reparaciones de máquinas. San Rafael, 4. Chamberí. Madrid.—Teléfono, núm. 3.072.

tes, carteras, uniformes y otros efectos), por qué los he de admitir de nuevo, contra mi voluntad, á la fuerza?

Tercera. *¿Hago bien ó hago mal en no admitir á los que voluntariamente se han marchado causando todo el daño posible en su mano á la Compañía?*

Cuarta. *¿Qué hará V. cuando se vea en caso parecido?*

Adoptada por mí y en representación de la Compañía dicha actitud clara y definida de resistencia á las imposiciones de mis subalternos, por diferentes conductos se me ha hecho saber que me iban á incendiar mi finca de Mahudes (noticia que traslado á La Unión y el Fénix), que fuese prevenido porque me iban á matar, que se presentarían quejas á las autoridades para no dejar vivir en paz á la Compañía ni á mí, y causarla todo género de gastos y de molestias, que se establecería un servicio de tartanas ó de ómnibus en competencia con el tranvía, que antes de un mes impedirían la circulación del tranvía, etc., etc., muchas etcéteras.

Quinta. *¿Hago bien en resistir con voluntad de hierro, inflexible, defendiendo al par que los intereses de la Compañía mi propio decoro, ó hago mal?*

Si yo, por miedo á los dichos y los hechos de los huelguistas me rindiera ¿qué dirían de mí los mismos que me combaten?

Como buen español que soy procuro imitar á los defensores de Girona á principios del siglo y no á los defensores de Manila á fines del mismo.

Comprendo que me censuren por mi error los que crean que estoy equivocado; lo que no entiendo es que me critiquen por mi tesón en defender lo que yo creo bueno. Demuéstranme que es mal, y verán cuán pronto cambio.

La rebaja de tarifa es un asunto que debe de estar completamente separado de la huelga. Maliciosamente, con intención nada piadosa, se ha tratado de reunir ambos asuntos y hacer con ellos uno solo. No obstante, formulo mi pregunta:

Sexta. *¿Siendo indiscutible nuestro derecho á cobrar 20 céntimos de Cuatro Caminos á Tetuán y no percibiendo más que 15, hacemos bien ó hacemos mal en no rebajar la tarifa á 10 céntimos?*

Séptima. *¿Si cree V. que hacemos mal, tiene V. la bondad de demostrar con cifras, aritméticamente, que la Compañía ganaría rebajando la tarifa?*

Agradeceré muchísimo á los vecinos de Tetuán que se tomen la molestia de contestar por escrito dichas preguntas, aunque la contestación me fuere contraria.

Claro es que si las contestaciones contrarias fuesen importantes por su cantidad y por su calidad, yo, que no varío ni variaré mi conducta por las amenazas y las coacciones, me rendiría sin mortificación alguna del amor propio ni de la vanidad ante las razones, los argumentos y los cálculos que expongan los que opinen de modo distinto que yo.

Entre discutir á estacazos aporreando á los cobradores y mayoriales fieles y á los coches, como lo ha hecho la parte inculca del pueblo de Tetuán, ó discutir con razones y pacíficamente como proponemos á la parte culta de Tetuán, que seguramente será la mayoría, no es dudosa la elección.

Los que se callen, implícitamente votan con nosotros porque, ó no tienen nada que decir en contra, ó no quieren decirlo, y en ambos casos el silencio es un indicio favorable á nuestra conducta.

Si se callan porque no les importa la cuestión no son votos ni para los huelguistas ni para nosotros. Son papeletas en blanco.

Daremos cuenta de todas las contestaciones contrarias ó favorables que recibamos antes del 10 de julio próximo, en un resumen imparcial hecho por la primera persona que se ofrezca á ello.

Las contestaciones que no contengan el domicilio, profesión y nombre del vecino y las que no vengan formuladas en términos corteses se considerarán no recibidas.

ARTURO SORIA.

LA TARIFA

Para demostrar que no se puede bajar la tarifa mientras la tracción sea de sangre explicaremos con pocas palabras y con la posible claridad en qué consiste el negocio del tranvía.

En el orden mecánico se reduce á transportar de un lado á otro el peso constante del coche más el peso variable de los viajeros.

En el orden económico se reduce al gasto constante de personal, contribuciones, etc., más el gasto variable de la cebada cuando la tracción es animal, ó del carbón de piedra cuando la tracción es mecánica.

En términos comerciales claros y concretos el problema es éste: una tonelada de carne humana de viajeros transportada á un kilómetro de distancia cuesta empleando cebada 40 céntimos de peseta, y empleando carbón de piedra cuesta 10 céntimos nada más.

Estas cifras en números redondos son aproximadas y muy variables en cada caso.

Luego si una tonelada de viajeros con tarifa de 15 céntimos desde Cuatro Caminos á Tetuán me produce hoy más de 40 céntimos por kilómetro, me conviene, y si con tarifa de 10 céntimos me produce menos de 40 céntimos, no me conviene. Y, como ajustadas las cuentas veo que con la tarifa de 10 céntimos no gano 40 céntimos, no me conviene, y pagando la cebada á 35 y 40 reales la fanega mucho menos todavía.

Lo primero es lo que yo propuse cuando me encargué del tranvía y por eso la recaudación que venía bajando empezó á subir desde que yo me encargué de la empresa y modifiqué la tarifa.

Lo segundo es lo que hizo la anterior empresa y tan bien le fué que cerró la tienda y nos la traspasó á nosotros.

Con la tracción mecánica puede suceder que dando la tonelada de viajeros con tarifa de 5 céntimos un producto mayor de 10 y menor de 40 céntimos se gane más con tarifa baja que empleando cebada y tarifa alta.

Con esto basta para comprender la importancia que tiene la tarifa en la explotación de un negocio cualquiera de transportes. Es el magno problema, en el cual se resumen y condensan todas las expresiones aritméticas ó matemáticas parciales del asunto.

El director ó gerente de un negocio de transportes que no aprecia las muchas y complicadas cosas que hay contenidas en la cifra de la tarifa, y que no conoce aproximadamente, siquiera en dónde concluye la pérdida y en dónde empieza la ganancia, no dirige el negocio, es dirigido por él.

El ejemplo, el mal ejemplo del tranvía del Norte llevando por 10 céntimos á un viajero desde la Puerta del Sol á Cuatro Caminos no es digno de que nosotros le imitemos:

Primero, porque si hay quien se tira por el viaducto, y comerciantes y empresas que se arruinan por no entender su negocio no es razón para que nosotros nos suicidemos ni nos arruinemos.

Cuando en tiempo del alcalde, Sr. Sánchez Toca, quiso la empresa del tranvía del Norte restablecer su antigua tarifa por algo sería. Si tan bien le fuera con la tarifa baja no trataría de subirla, sino de bajarla más.

Segundo, porque el precio de 10 céntimos por cuatro kilómetros con motor de sangre es un precio único en el mundo, no hay otro caso parecido, como que es un disparate de marca mayor, y si no que lo digan los accionistas de Bruselas.

Tercero, porque si el tranvía del Norte se defiende porque en el trayecto recoge viajeros en gran número y varios asientos son ocupados dos y tres veces en el mismo viaje, en nuestro tranvía eso ocurre pocas veces.

Allí es regla general lo que en nuestra casa es excepción.

Cuarto, porque si el tranvía del Norte se defiende de la pérdida porque los coches que salen llenos de la Puerta del Sol salen también llenos de los Cuatro Caminos, en nuestra línea cuando salen llenos de un extremo vuelven vacíos en la dirección contraria. De modo que lo que es viaje doble para el tranvía del Norte es viaje sencillo para nosotros. Por consiguiente, á igualdad de recorrido nosotros necesitamos cuando menos una tarifa doble.

Quinto, porque si un viajero pide á una empresa de ferrocarril que le lleven por un precio proporcional á la tarifa del tranvía del Norte á razón de 10 céntimos por cada cuatro kilómetros, le enviarán á paseo.

De Madrid á Hendaya hay que recorrer 633 kilómetros, y cuesta el viaje en tercera clase 32,80 pesetas, ó sea 0,051 por cada kilómetro, esto es, más del doble que el tranvía del Norte y muy poco menos de lo que nosotros cobramos, advirtiendo que los que gastan abonos pagan en nuestro tranvía 50 milésimas de peseta por kilómetro y en el ferrocarril pagan 51 milésimas.

La concesión del ferrocarril del Norte se ha hecho por noventa y nueve años y la nuestra por sesenta.

El Estado ha regalado á la empresa del Norte una millonada para construir la línea y después toda clase de favores. A nosotros nos dá un favor por cada noventa y nueve pesadumbres.

Un pueblo que se queja de tener un tranvía más barato que el ferrocarril no tiene razón en quejarse, y menos cuando todo el sacrificio que ha hecho el vecindario de Tetuán se reduce á haber entregado á la antigua empresa unas 15.000 pesetas, de las cuales sólo ha perdido el 48 por 100, ó sea unas 7.200 pesetas, dado caso que las haya perdido.

¿El valor que tienen las casas de Tetuán y de Chamartín, los terrenos, los comercios y las industrias no es mucho mayor teniendo tranvía que no teniéndolo? Pues eso tienen que agradecerlo á la antigua empresa primero y á la nuestra después.

Que se queje un pobre trapero sin instrucción puede pasar, hasta cierto punto, pero que tengan el valor de firmar instancias á las autoridades contra nosotros hombres como el diputado provincial, D. Domingo Negro y Rojo, que no ha dado ni una peseta ni á la empresa antigua ni á la nuestra, y cuyo hotel situado en la bifurcación de las líneas de Chamartín y de Fuencarral, ha triplicado de valor por el tranvía, es cosa que nos parece muy mal.

Sexto, porque la densidad de población, su riqueza y otras cosas á ambos lados en toda la longitud del tranvía del Norte no se pueden comparar con los mismos elementos á lo largo de nuestra línea, todo lo cual es dinero ó cosa que lo vale.

Séptimo y último, porque sabe más el loco en su casa que el cuerdo en la agena, y porque el viajar en el tranvía no es obligatorio como el servicio militar.

* *

No obstante todo lo expuesto si para favorecer al pueblo de Tetuán fuere preciso un sacrificio y todos lo hicieran, la Compañía no se negaría.

Comprométanse todos los comerciantes, industriales, propietarios de terrenos, de casas, de ganados ó de cualquier cosa á rebajar los precios actuales un 5 por 100, un 10, un 20 ó un 25 durante un número determinado de meses ó de años y nosotros haremos lo mismo aun cuando el caso es desfavorable para nosotros porque á los sesenta años termina la concesión y el Gobierno se queda con toda nuestra hacienda, y los demás comerciantes, industriales y propietarios de Tetuán á los sesenta años siguen siendo dueños de su hacienda ellos, ó sus hijos, ó sus nietos, ó sus causahabientes.

Otro tanto decimos respecto del pueblo de Fuencarral que sin habernos dado ni una peseta para construir el tranvía todavía se queja.

Arturo Soria.

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

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

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

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

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

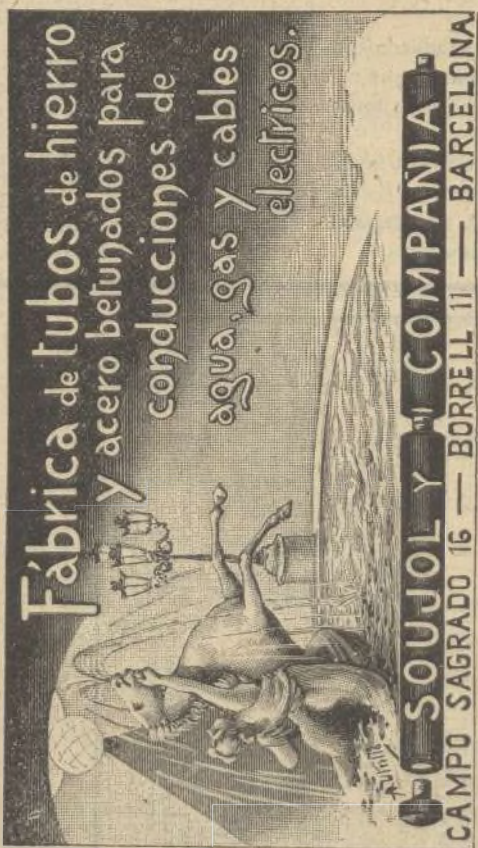
SE admiten proposiciones para el suministro de paja y cebada para los tranvías de la Compañía.

LAS personas que quieran colocar capital en buenas condiciones en los negocios de la Compañía ó de sus socios diríjanse por carta al Director, manifestando la cantidad que quieren colocar y las condiciones.

Fábrica de tubos de hierro y acero befundados para conducciones de agua, gas y cables eléctricos.

SOUJOL Y COMPAÑIA

CAMPO SAGRADO 16 — BORRELL II — BARCELONA



GRAN FÁBRICA DE SOMBREROS DE COPA

ÚNICA EN SU CLASE

DEPÓSITO DE SOMBREROS INGLESES

34, FUENCARRAL, 34.

Sección de seda y fieltro EXCLUSIVAMENTE de liebre y castor.

MUY IMPORTANTE. Esta casa no expende sombreros de fieltro de LANA

Sombreros de copa, de campana, media campana, rectos y semirectos.....	de 12 á 25 ptas.
Sombreros de librea, cónicos y media campana.....	de 15 á 20 ptas.
Sombreros para curas, forma elegante y seria en telpas y castor.....	á 17,50, 22,50 y 30 ptas.
Sombreros hongos ingleses, armados, negros desde pesetas 7,50 á 17,50 y en colores desde 9 hasta 17,50 ptas.	
Sombreros flexibles en formas Cyrano y Curro-Vargas con ó sin cinta boer (piel de ternera) desde 10 ptas.	
Sombreros flexibles en formas «Fuentes», «sevillanos», «Bombita», «cordobeses», «Frégoli».....	desde 8 ptas.
Sombreros para caza, para viaje, hongos armados para mocitos.....	desde 8 ptas.

Sección de sombreros de paja.

Sombreros de paja de Italia, inglesa, filipina, palma y japonesa en las formas de la más alta novedad, inglesa para niños, niñas, mocitos y caballeros; hay á la vista del público expuestos los dos primeros millares de los seis que están contratados para la temporada.—Los de 6 pesetas en adelante para caballero y mocito se venden con dos cintas, á elegir entre 72 dibujos en clases superiores de gran fantasía, cuyas cintas se pueden, á voluntad, cambiar en el sombrero por ir confeccionadas para quitar y poner: Renunciar á una no da derecho á rebaja en el precio fijo del sombrero.

Sección de gorras.

26 variaciones en gorras marineras para bebés en piqué fallas, sedas, alpacas y pitas.

16 idem en gorras ciclistas y Stanley (con cogotera) para niños de cuatro á quince años y para hombres.

24 idem en gorras Kaiser y «Bismarck», «Chaffeur» para hombres y niños de seis á quince años (gran lujo).

42 idem en gorras ciclistas con ventiladores inglesas, sedas, fallas, piques, alpacas y lanas.

Boinas rusas, con visera, y de Elósegui, de 2.^a, 1.^a y Exposición para hombres y niños.

PRECIO FIJO 40 POR 100 TODO, MÁS BARATO QUE EN TODAS PARTES

34, FUENCARRAL, 34.