

este, casi constantemente acompañados de nevadas más ó menos frecuentes ó intensas, siendo más de temer los días y sobre todo las noches serenas de Diciembre y Enero, porque, efecto de la irradiación del calórico de la tierra, los fríos suelen ser extremados, llegando algunos años el termómetro á seis y ocho grados bajo cero.

El verano es generalmente seco; y aunque la abundancia de agua facilita el riego de las calles, y esto puede contribuir á modificar algo la temperatura, la escasez de lluvias por efecto de la aridez del suelo de la provincia y de la falta de arbolado, suele hacer molesta esta estación del año, que escogen los vecinos pudientes de Madrid para hacer sus excursiones á las costas del mar y á los balnearios de las provincias septentrionales, cuando no á los pueblos próximos á la capital.

La temperatura durante el primer mes estival no suele pasar de 26 á 28 grados; pero durante la canícula es muy frecuente observar que la columna termométrica se eleva hasta los 36 y más grados á la sombra. En el mes de Agosto del presente año de 1889 llegó á sentirse un calor de 39 grados, temperatura propia de la zona tórrida.

Mucho se ha discutido acerca del clima de Madrid, tanto por lo que se relaciona con el que se disfrutaba en lo antiguo, como por lo que respecta á su influencia sobre la salud pública. Se ha dicho que el clima de la capital de España era más suave y benigno que al pre-

sente, fundándose para ello en que esta circunstancia había aconsejado á Felipe II fijar en él la residencia de la Corte.

Es muy posible que esto sea cierto, porque es un hecho, comprobado por todos los historiadores, que en las cercanías del antiguo Madrid abundaba mucho el arbolado, tanto, que sus espesos bosques se hallaban poblados de caza mayor. Por otra parte, en las vertientes del Guadarrama y Navacerrada se desarrollaba mucho más que hoy toda especie de arbolado, citándose por su notable extensión y espesura, y en éste caso, y sabida la influencia que el arbolado ejerce sobre el clima, nada tiene de particular que éste fuese más igual, menos seco y, por tanto, más sano que en la actualidad, por hallar más difícil paso los vientos de la sierra.

Con un clima como el que actualmente se disfruta en Madrid, no son de extrañar las enfermedades que suelen reinar, si bien no es sólo el clima el causante de ellas. Mortífero y todo como se supone, el clima de la capital de España no daría la espantosa cifra de mortalidad que revelan las estadísticas demográficas, ni el cúmulo de enfermedades que se registran, sino obedeciera á otras causas.

El desconocimiento ú olvido de las más elementales reglas de la higiene pública; las incomprensibles condiciones de habitabilidad de las casas; la falta de policía urbana; el pésimo sistema de riego, mil veces anatema-

tizado por los hombres de ciencia, y quizá las costumbres de la mayoría de los habitantes, todo esto tiene, de seguro, más parte en la mortalidad de Madrid que la variedad de temperatura y la brusquedad de los cambios atmosféricos.

Sería entrar en un terreno ajeno á la índole de este libro si hubiésemos de extendernos en esta materia; sólo diremos que lo bajo de la temperatura que se nota en Madrid, á pesar de hallarse en una latitud á la que generalmente corresponde más templado clima, débese á su altura sobre el nivel del mar, y que si examinamos, por ejemplo, una de las enfermedades que mayor contingente dan á la muerte en Madrid, las de los órganos respiratorios, encontraremos fácilmente que á su desarrollo y resultados contribuyen de modo principalísimo las condiciones y, sobre todo, la extraordinaria altura de las casas.

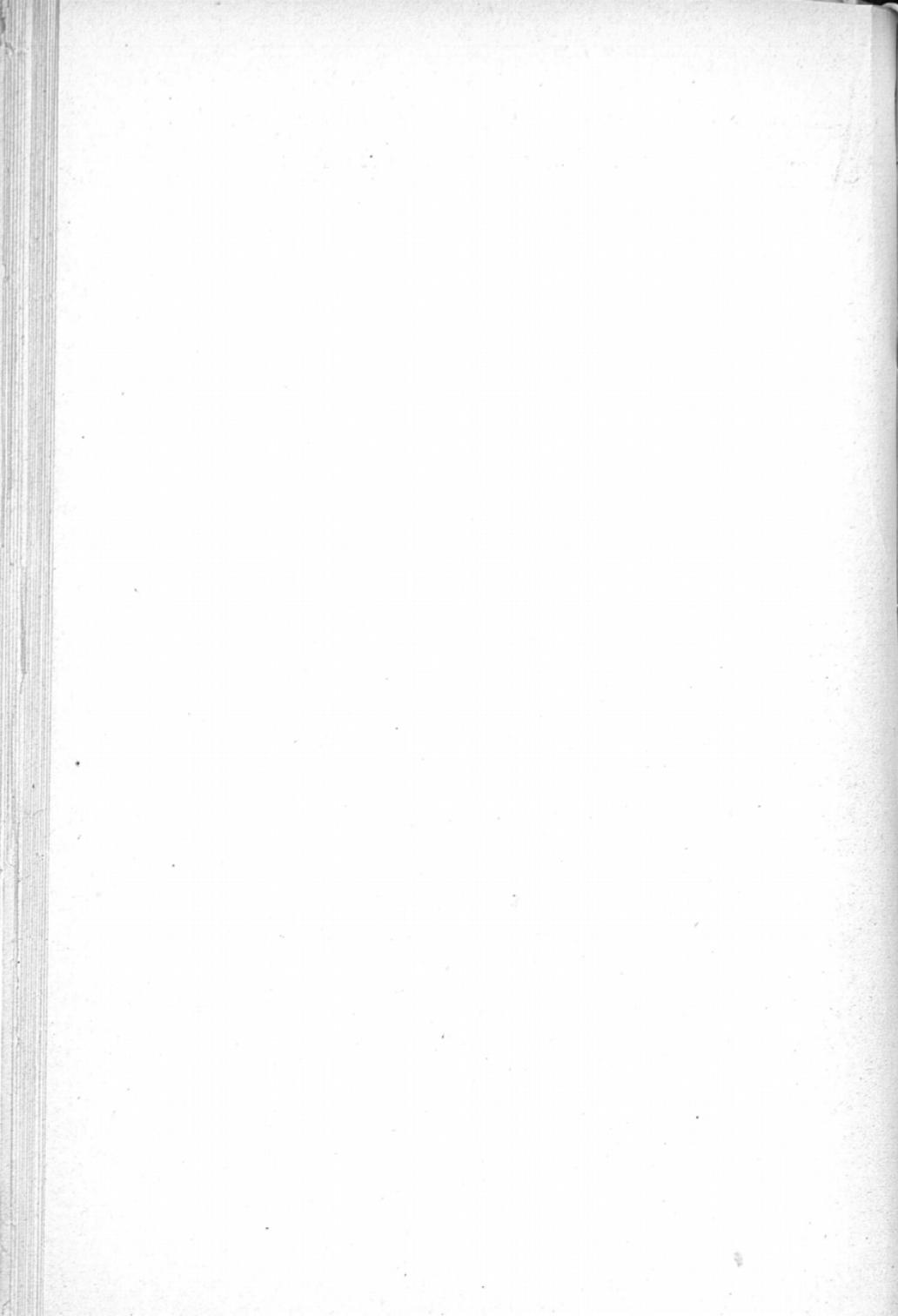
Por lo demás, preciso es convenir en que la mortalidad es en Madrid mucho mayor que en otras capitales de más numeroso vecindario, y que es necesario adoptar medidas que restablezcan la debida proporcionalidad entre los que nacen y los que mueren, y mejoren las condiciones sanitarias de la población.

En efecto: en el mes de Julio último, fecha á que alcanzan los datos publicados por la Dirección general de Beneficencia y Sanidad, hubo en Madrid 163 defunciones de enfer-

mos de tuberculosis, y eso que este mes no es el más á propósito para la agravación de esta clase de enfermedades. En cambio, y como prueba de las malas condiciones higiénicas de la capital de España, puede citarse la cifra de 153 defunciones debidas á enfermedades intestinales, y 46 como consecuencia de fiebres tifoideas, sin contar la crecida mortalidad producida por las diferentes fiebres eruptivas, y sobre todo por la difteria, que algunas veces hace terrible estrago en los niños.

Creemos que con seguir escrupulosamente las prescripciones de la higiene, modificando sistemas viciosos de alcantarillado y desagüe, vigilando la limpieza pública, suprimiendo pantanos, estercoleros, depósitos de materias fáciles de descomposición, estableciendo balnearios públicos y, en fin, adoptando otras medidas análogas, á semejanza de lo que hacen los Ayuntamientos en otras capitales aún menos importantes que Madrid, podría llegarse facilísimamente á normalizar el movimiento de población, suprimiendo esa terrible diferencia que se observa entre los que nacen y los que mueren.







POBLACIÓN

APESAR del déficit que las condiciones sanitarias de Madrid ofrecen todos los años, la población de la capital de España, al igual que sucede en todos los grandes centros urbanos, nacionales y extranjeros, aumenta sin cesar.

Hay para ello infinitas razones, cuya enumeración y examen nos llevaría muy lejos, mereciendo consignarse, especialmente, la triste situación del obrero, falto de trabajo en los campos y aun en las ciudades, y que le obliga á buscar empleo á sus brazos donde puede hallarlo con relativa facilidad: la centralización de los servicios administrativos, que hace de Madrid la Meca de todos los pretendientes á destinos públicos y el eje de todos los negocios, buenos y malos.

A Madrid vienen los que necesitan trabajo y los que no tienen el hábito de trabajar, porque no necesitan hacerlo ó porque encuentran más cómodo vivir holgando, sea como quiera; los que medran á la sombra de la Administración y los que á ella acuden en demanda de solución para sus asuntos particulares, y les conviene, por tanto, vigilarlos de cerca.

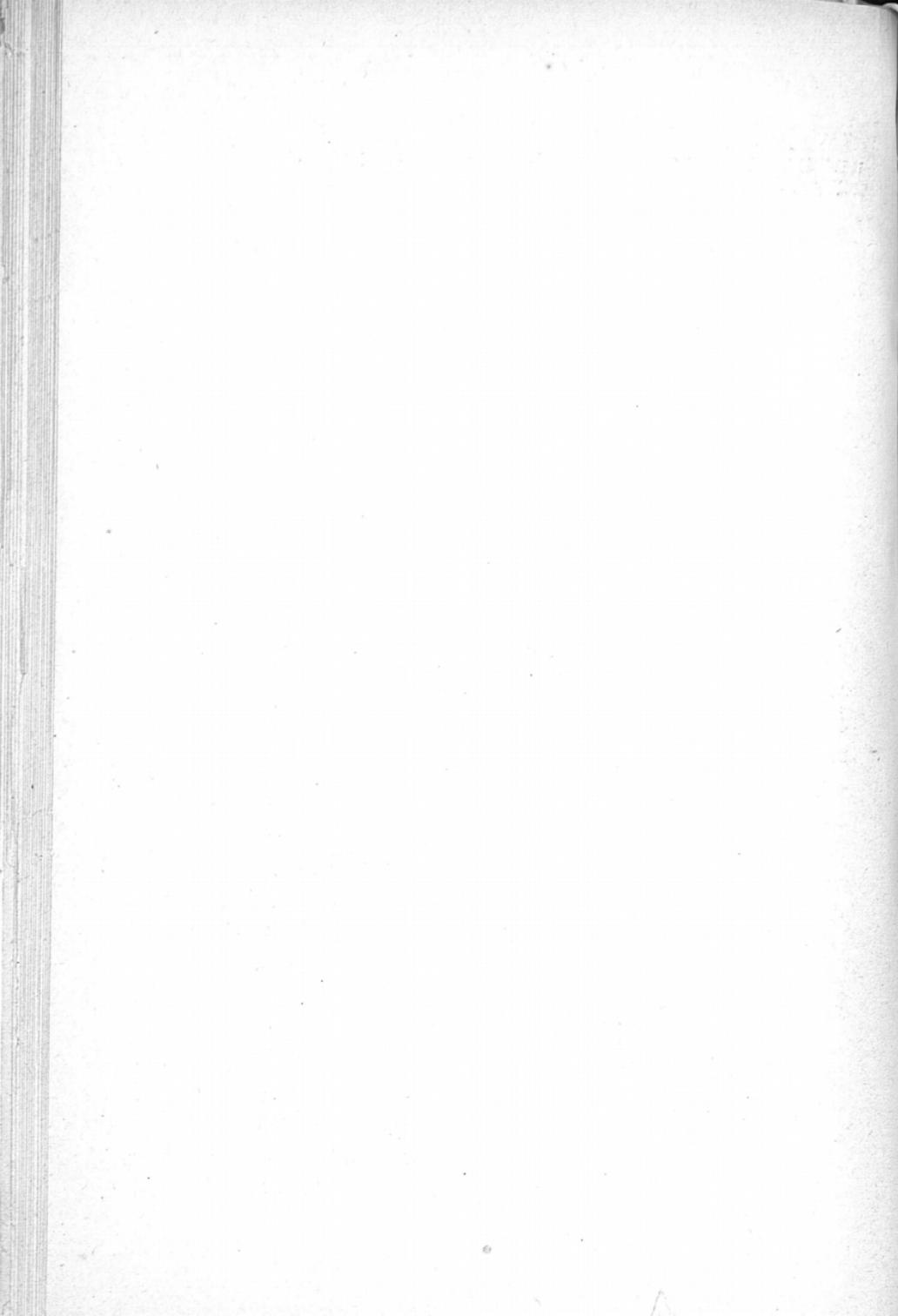
De cualquier modo, ello es que la población de Madrid ha venido aumentándose paulatinamente; y aunque se han modificado algunas de las circunstancias que determinaron, hace algunos años, el extraordinario crecimiento de la población, y aunque la carestía de la vida opone fuerte dique á este aumento, la cifra que arroja el último censo indica bien claramente que la población continúa aumentando sin cesar.

No hemos de discutir aquí si conviene á los intereses permanentes de la nación la persistencia de este movimiento que deja despobladas las pequeñas poblaciones para venir á engrosar las grandes. Cuestión es ésta ya muy debatida y que preocupa, con razón, á los hombres pensadores, pero sobre la cual nada ha podido hacerse hasta aquí, y probablemente nada se hará tampoco en lo sucesivo, mientras no cambien de un modo radical las condiciones del trabajo, la organización administrativa y el medio en que vive la sociedad española.

Madrid, según el último censo, cuenta

unos 522.000 habitantes, de los que más de un 60 por 100 son naturales de otros pueblos ó extranjeros. Este solo dato indica bien claramente el decrecimiento natural de Madrid, que sin el contingente de los extraños habría quedado despoblado.







INSTRUCCIÓN PÚBLICA

MADRID es, sin género alguno de duda, la capital donde con más interés se atiende, en España, á la instrucción pública, sin que esto quiera decir que en este punto se haya alcanzado el grado de perfección que en otras capitales del extranjero. Afortunadamente, existe verdadero empeño en dar desarrollo á este importante ramo de la Administración; y si hemos de juzgar por los adelantos realizados durante los últimos años, puede asegurarse que no han de pasar muchos para que la enseñanza pública llegue á la altura que reclama el progreso social.

Al comenzar el año de 1889, fecha de los últimos datos oficiales publicados, existían en Madrid 58 escuelas municipales de primera enseñanza de niños, 60 de niñas, entre elementales y superiores, y 21 de párvulos; en total 139 escuelas, en la que recibían los

beneficios de la instrucción 11.441 niños, de los cuales 4.388 varones, 4.746 hembras y 2.307 párvulos de ambos sexos.

El profesorado de estas escuelas se componía de 121 maestros y 155 maestras, que hoy, en su mayoría, han obtenido sus plazas en público y severo concurso, que garantiza las especiales condiciones de saber y de aptitud que distinguen al profesorado de primera enseñanza en Madrid.

Además, hay 31 escuelas públicas para adultos, 18 para hombres y 13 para mujeres, que contaban á la citada fecha con 1.205 alumnos, de los cuales 933 hombres y 272 mujeres.

Independientemente de las escuelas municipales, el Ayuntamiento sostiene el Colegio de San Ildefonso, en el que, además de darse á los alumnos la primera enseñanza, se les enseña dibujo, taquigrafía y gimnasia; se les mantiene y viste, socorriéndose con una peseta diaria á los niños que por enfermedad tienen que salir temporalmente á sus casas, y, por último, se consignan pensiones para auxiliar á los que, cumplida la edad reglamentaria, se dedican á oficios ó á seguir una carrera.

El Ayuntamiento de Madrid consigna en sus presupuestos para atenciones de la primera enseñanza, la cantidad de 1.107.088,48 pesetas, de las que 42.000 se dedican á subvencionar colegios, sociedades y establecimientos particulares que se consagran á la instrucción popular.

Entre éstos figuran, en primer término, las Escuelas Pías de San Fernando y San Antón, que el Ayuntamiento subvenciona con 12.500 pesetas anuales. En estos colegios, dirigidos por los Padres escolapios, y montados á la mayor altura, reciben educación 5.577 jóvenes entre internos y externos, en esta forma:

| | | | | |
|-------------------|----------|-----|----------|------|
| San Fernando..... | Internos | 105 | Externos | 1175 |
| San Antón..... | — | 130 | — | 1147 |

Los internos reciben la enseñanza primaria elemental, y en toda su extensión la segunda. Para los externos hay seis clases de la primera enseñanza, cuatro de la segunda, una para la Escuela de Artes y Oficios y otra de música, facilitándose á los alumnos los libros de texto, y á los más necesitados que se distinguen por su aplicación, comida diaria; hay además premios consistentes en trajes y libros.

El número de niños á quienes se da alimento diariamente pasa de 100, y de 500 los que anualmente y en ambas escuelas reciben como premio vestuario.

Para niñas existe igualmente un colegio de escolapias en Madrid, situado en el barrio de Argüelles, el cual se halla montado como los de los niños, en espaciosos locales y con gran lujo y sin olvidar ninguno de los detalles necesarios para una enseñanza completa y perfeccionada.

El colegio de niñas escolapias del barrio

de Argüelles, como su análogo de Carabanchel Alto, recientemente establecido, admite internas y medio internas y gran número de externas, en condiciones semejantes á los colegios de los niños que dejamos descritos.

En la Escuela Normal Central de Maestros hay una clase de práctica, donde se da gratuita la enseñanza primaria, elemental y superior á niños, y otro tanto sucede en la sociedad *El Fomento de las Artes*, en la de *Escuelas Dominicales* y para la *Enseñanza de la Mujer*; todas subvencionadas por el Ayuntamiento.

Para terminar en lo que se relaciona con la primera enseñanza gratuita, diremos que, á más de las Escuelas municipales, existe la establecida en el Hospicio de Madrid á cargo de la Diputación Provincial, y dirigida por un acreditado Profesor.

Respecto á las escuelas de primera enseñanza particulares, son muchas las establecidas con el carácter de gratuitas, mereciendo especial mención las que sostienen las asociaciones religiosas, católicas y protestantes; y en cuanto á los colegios, se cuentan también muchos, algunos perfectamente montados, careciendo de datos para fijar el número de estas escuelas y el de alumnos que á ellas acuden.

La segunda enseñanza corre exclusivamente á cargo del Estado, aunque se permite á los alumnos cursarla en los colegios incorporados á los Institutos oficiales, que

son dos en Madrid, el provincial de San Isidro, situado en la calle de Toledo, en el edificio contiguo á la Escuela de Arquitectura, que fué convento de jesuítas y al que corresponde la iglesia colegiata de San Isidro, hoy convertida en catedral, y en el del Noviciado ó del cardenal Cisneros, situado en el edificio recientemente construido en la calle de los Reyes unido á la Universidad Central.

En ambos, y bajo la dirección de un profesorado notable por su saber, se cursan todas las asignaturas que corresponden al bachillerato en artes.

La enseñanza superior y profesional se da exclusivamente en la Universidad Central y en las Escuelas especiales que de ella dependen más ó menos directamente. Las enseñanzas correspondientes á las Facultades de Filosofía y Letras, Ciencias y Derecho, se cursan en la Universidad; las de la de Medicina, en el Colegio de San Carlos, situado en la calle de Atocha, inmediato al Hospital General, donde se hallan establecidas las clínicas; las de Farmacia, en su escuela, situada en la calle á que da nombre; la de Veterinaria, en el nuevo local establecido en la calle de Embajadores; la de Arquitectura, en el que fué residencia de la Compañía de Jesús, á la entrada de la calle de los Estudios; las de las carreras de Diplomática, Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Agricultura y Comercio, en sus respectivas

escuelas especiales; la de Sordomudos y Ciegos, en el colegio situado en la calle de San Mateo; la de Música y Declamación, en el Conservatorio, y, en fin, la del Magisterio, en las dos Escuelas Normales, una de maestros en la calle de San Bernando y otra de maestras en la del Barco.

La instrucción pública corre á cargo del Ministerio de Fomento, y depende inmediatamente del rector de la Universidad Central toda la que se refiere al distrito universitario de Madrid, que comprende las provincias de Madrid, Toledo, Guadalajara, Ciudad Real y Cuenca.

La primera enseñanza en Madrid está dirigida por una Junta central, en la que tiene representación el Ayuntamiento, habiendo además otra local en cada uno de los diez distritos municipales en que se halla dividida la capital.

Estas Juntas locales son elegidas por sufragio por los padres de familia de cada distrito, dándose así intervención en la enseñanza á los más interesados en que ésta llene todas las condiciones necesarias.

Por último, la Universidad de Madrid, que carece de edificio y de elementos á la altura de su importancia, no sólo es la primera de España por la universalidad de sus enseñanzas, sino también por su glorioso abolengo, como que es la misma que fundó en Alcalá de Henares el insigne hijo de la provincia de Madrid, cardenal Jiménez de Cisneros.



BENEFICENCIA

No son los servicios de Beneficencia los más desatendidos en Madrid. Tanto el Estado como la Provincia y como el Municipio, se esmeran en atender á esta necesidad de los pueblos cultos de amparar al desvalido en sus enfermedades y desgracias; y en esta humanitaria tarea se ven auxiliados por la caridad particular, que ha dotado á la capital de España de muchos y muy bien montados Asilos y Hospitales.

El Estado sostiene dos asilos para enfermos incurables: el de Jesús, para mujeres, situado en la calle de Amanuel; y el del Carmen, para hombres, en la calle de Atocha. Ninguno de estos asilos reúnen condiciones apropiadas á su objeto. y se proyecta hace tiempo su traslación á otros edificios construídos exprefeso.

Además de estos asilos, sostiene el Estado

en Madrid el Hospital clínico de la Facultad de Medicina, el de la Princesa, construído en conmemoración del nacimiento de la infanta doña Isabel, hermana del malogrado rey D. Alfonso XII; el cual por su parte procuró las reformas llevadas á cabo recientemente en dicho establecimiento, que reúne muy buenas condiciones, y en el que existe una consulta á cargo del inteligente cuerpo de profesores médicos con que cuenta el Hospital. El Militar, situado en el ruinoso y recientemente incendiado edificio que fué Seminario de Nobles, en la calle de la Princesa, para enfermos militares, y, por último, el Instituto Oftálmico Nacional, para el tratamiento de las enfermedades de la visión.

La existencia de asilados y enfermos en los mencionados establecimientos era el 1.º de Enero del año actual, la siguiente:

| | |
|--|-----|
| Hospital Clínico de la Facultad de Medicina. | 181 |
| — de la Princesa..... | 206 |
| — de Jesús Nazareno (Incurables)... | 252 |
| — del Cármen (idem)..... | 224 |
| -- Militar..... | 337 |
| Instituto Oftálmico Nacional..... | 14 |

La Diputación Provincial sostiene los Hospitales y Asilos siguientes:

El Provincial, que contaba en la fecha indicada 1.144 enfermos.

El de San Juan de Dios, para enfermedades específicas, con 311 enfermos de ambos sexos.

El Asilo de Nuestra Señora de las Merce-

des, para niñas, que contaba con una existencia de 483 acogidas.

El del Pardo, para pobres de ambos sexos, con 534.

El Hospicio y Colegio de Desamparados, para niños, con 1.358.

La Inclusa, que contaba en la citada fecha con una existencia de 26 depositados.

El Colegio de la Paz, contiguo á la Inclusa, de la que recibe el contingente de asilados, con 301 de éstos.

Y, por último, la Casa de Maternidad, que contaba con 102.

Antes de pasar á reseñar los establecimientos que dependen de la Beneficencia municipal, nos parece oportuno consignar algunas observaciones sobre la del Estado y la Provincia.

En cuanto á la primera, está bastante desatendida. Ninguno de los edificios en que se hallan instalados los Asilos y Hospitales ofrece condiciones de seguridad, espacio y ventilación para el objeto á que están destinados; y si bien, como dejamos dicho, se proyecta la construcción de edificios nuevos, entre los cuales figura un magnífico Hospital militar en terrenos cedidos por el Ayuntamiento de Carabanchel, aún habrán de pasar muchos años antes que estos proyectos se realicen.

Respecto á los establecimientos benéficos que sostiene la Diputación, se hallan en mejor estado; pero, á pesar de los esfuerzos de la

Corporación, especialmente en estos últimos años, todavía se observan muchas deficiencias. El Hospital General es pequeño para el número de enfermos que continuamente acude, y si bien ha mejorado su organización interior, ni el emplazamiento, ni la capacidad, ni otras condiciones son las que deben concurrir en un establecimiento de esta importancia en la capital de una nación.

El Hospital de San Juan de Dios amenaza ruina, y está desde hace mucho tiempo denunciado. La Diputación Provincial tiene también, desde hace algunos años, proyectada la construcción de otro de nueva planta, proyecto que la actual Corporación hubiera realizado si no hubiesen surgido obstáculos y dificultades ajenos á su voluntad, que lo han impedido.

En cambio, el Asilo de las Mercedes y el Hospicio Provincial reúnen excelentes condiciones, y su organización interior deja poco que desear, si no es la falta de capacidad, porque las necesidades de este ramo de la Administración local crecen con el tiempo y con el aumento de la población.

Las atenciones de la Inclusa, Colegio de la Paz y Casa de Maternidad se cubren por la Diputación Provincial con extremo interés y escrupulosidad. En el Colegio mencionado, á cargo de las Hermanas de la Caridad, como todos los establecimientos benéficos de la Provincia, existen dos escuelas, una elemental y otra de párvulos, dirigidos ambos

por las mismas Hermanas. En ellos se enseña la instrucción primaria, labores y bordados en blanco, en seda, oro y plata, música, dibujo y hasta una clase especial de planchado.

El Ayuntamiento de Madrid atiende á la Beneficencia municipal, sosteniendo un Asilo, el de San Bernardino, para niños y ancianos pobres, subvencionando á algunas sociedades benéficas particulares, como la Sociedad Protectora de Niños, el Asilo de Nuestra Señora de la Asunción y la Sociedad Constructora Benéfica, sin contar las Casas de Socorro, que están incluídas en los gastos generales de Beneficencia. La asignación anual que figura en los presupuestos municipales para las atenciones de Beneficencia, se eleva á la suma de 293.453,95 pesetas, cifra escasa, sin duda, para las necesidades de este importante servicio administrativo, pero considerable relativamente á los escasos ingresos y extremadas obligaciones que pesan sobre el Erario municipal.

Existen diez Casas de Socorro, una en cada distrito de los en que se divide la población de Madrid, donde se atiende á los enfermos de accidentes repentinos y á los pobres que reclaman los auxilios de la ciencia en casos de enfermedad. A los primeros se les asiste en las mismas Casas de Socorro, donde hay todos los elementos necesarios para la curación. A los otros en sus respectivos domicilios, suministrándose los medicamentos por las farmacias titulares de cada

distrito, y previa presentación de recetas expedidas gratuitamente por los médicos.

Además de la asistencia médica, las Casas de Socorro suministran á los enfermos indigentes leche, alimentos, ropas de cama y otros efectos, incluso aparatos ortopédicos, celebrándose en ellas consultas gratuitas, vacunaciones y otros servicios sanitarios, abonando pensiones de lactancia y prestando otros infinitos servicios, que tanto han contribuído al crédito de que gozan entre las clases todas del vecindario madrileño.

En la imposibilidad de expresar la cuantía de estos servicios benéficos por medio de datos estadísticos, nos limitaremos á lo expuesto, que basta para que se comprenda el interés con que el Municipio atiende á las clases menesterosas.

La beneficencia particular cuenta con muchos Asilos y Hospitales, mereciendo especial mención los siguientes;

El de ancianos, para valetudinarios pobres, situado en un edificio *ad hoc* en la calle de Almagro.

El de jóvenes sirvientes, dedicado á recoger y educar jóvenes destinadas al servicio doméstico.

El de San Alfonso, el de San Blas, el de Nuestra Señora de la Asunción, el de la Divina Pastora, el de Adoratrices ó Colegio de Desamparadas, el de Huérfanos del Sagrado Corazón de Jesús, el de niñas huérfanas de la Parroquia de Santa Cruz, el de la Her-

mandad del Refugio, los Asilos de la noche, y las Tiendas Asilo.

En todos estos establecimientos benéficos se da albergue y alimento á los pobres; en unos con carácter permanente, en otros por tiempo limitado, ya sólo para pasar la noche los que carecen de hogar y de medios para proporcionarse albergue, como sucede en el *Refugio y Asilos de la noche*, institución esta última debida á la caridad de un hijo ilustre del periodismo, D. Manuel María Santana, propietario de *La Correspondencia de España*, ya sólo para alimentarse á precios muy módicos, como sucede en las Tiendas Asilos, institución nueva en Madrid, llamada á echar raíces y á producir inmensos beneficios á la clase proletaria.

Tampoco escasean los hospitales de fundación particular. Además del del Buen Suceso, dependiente del Real Patrimonio, existen los siguientes:

El Homeopático de San José, para el tratamiento de los enfermos por el sistema homeopático, con consulta pública y gratuita.

El de la V. O. T. de San Francisco, para enfermos de ambos sexos que pertenezcan á la Orden.

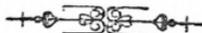
El de Presbíteros naturales de Madrid, fundado por D. Jerónimo de Quintana, donde está enterrado el inmortal Calderón de la Barca, para eclesiásticos exclusivamente.

El de San Luis de los Franceses, para los

enfermos de esta nacionalidad, contiguo á la iglesia de dicha advocación.

El de la Latina, fundado por la célebre doña Beatriz de Galindo, ilustre dama de Isabel la Católica y célebre por su erudición; y, en fin, el del Niño Jesús, para niños enfermos, fundado por la duquesa de Santoña con el auxilio de la caridad y el producto de una rifa que fué suprimida. Este Hospital, grandioso por sus proporciones, no se ha terminado del todo.

Independientemente de esto, la Junta de Damas, de que es Presidenta S. M. la Reina, tiene á su cargo los socorros domiciliarios y la vigilancia y dirección de otros muchos servicios benéficos, así generales como provinciales, llevando los consuelos de la caridad hasta el seno mismo del hogar donde la miseria se oculta. Además, la regia munificencia, que ya sostiene un hospital para los dependientes del Real Patrimonio, establecido en el Buen Suceso, se muestra pródiga en beneficios, consignando la Intendencia de Palacio anualmente una buena suma para socorrer á los necesitados que directamente acuden á demandar socorro á la caridad del Monarca.





FERROCARRILES

MADRID es cabeza de la red de ferrocarriles de servicio general, y en esta capital tienen su domicilio legal todas las Empresas concesionarias de los mismos. Esto quiere decir que de Madrid parten las líneas generales que, enlazándose con otras, ponen en comunicación por ferrocarril la capital de España con las demás provincias que disfrutan de los beneficios de este medio de comunicación y de transporte.

El servicio público de los ferrocarriles se hace en Madrid por tres estaciones de primer orden, que son las de *Madrid-Príncipe Pío*, *Atocha* y *Delicias*.

La del *Norte*, situada al pie de la Montaña del Príncipe Pío, de donde toma su nombre, en el Paseo de San Vicente, es un soberbio y grandioso edificio, muy semejante en sus proporciones y trazado á la estación del fe-

rocarril de Orleans, en París, construido hace muy pocos años y aún sin terminar por la parte del andén de llegada.

De esta estación parten los trenes que recorren las líneas de Madrid á Irún, Villalva á Segovia y Medina, Medina á Zamora y Salamanca, Miranda á Bilbao, Alsasua á Zaragoza y Hendaya á Burdeos y París.

La de *Atocha*, situada en el paseo de este nombre y cuyas dependencias se extienden hasta cerca del arroyo de Vacia-Madrid, es un edificio de madera, viejo y destartado, que se construyó con el carácter de provisional, pero que, sin embargo, y después de más de treinta y seis años, subsiste. En la actualidad, la Compañía de Madrid á Zaragoza y á Alicante, á la que pertenece la estación, ha empezado ya la construcción de una estación definitiva, que, á juzgar por los planos, será suntuosa y digna de la capital de España, teniendo ya construidos, en la carretera de Valencia, tres hermosos edificios para oficinas.

De la estación de *Atocha* parten las líneas de Madrid á Zaragoza y á Alicante, á las que se unen las de Navarra en Casetas, y en Zaragoza la red de ferrocarriles de Barcelona á Zaragoza y sus afluentes, la de Aranjuez á Cuenca, las de Manzanares á Ciudad Real y á Córdoba, donde empalman las líneas andaluzas, la de Chinchilla á Cartagena y la de Almansa á Valencia que enlaza en Tarragona con los ferrocarriles catalanes.

La estación de *Las Delicias*, situada en el paseo de su nombre, es un edificio de hierro, sencillo, pero espacioso y elegante, construído por la Empresa del ferrocarril de Ciudad Real á Badajoz para el servicio de la línea directa de Madrid á Ciudad Real. Realizada la fusión de la expresada Compañía con la de Madrid á Zaragoza y á Alicante, quedó ésta dueña de la estación de las Delicias, que utiliza para el tráfico de la línea directa á Ciudad Real, dejando á la Compañía de Madrid á Cáceres y á Portugal que haga lo propio para el de su red.

De esta estación parten los trenes que circulan por las líneas de Madrid á Ciudad Real y sus afluentes, de Algodor á Toledo y Ciudad Real á Badajoz, que á su vez empalma en la frontera con los ferrocarriles portugueses, y los que van de Madrid á Cáceres y empalman en Valencia de Alcántara con los del vecino reino.

Además de estas estaciones hay otras más modestas ó de tráfico reducido, como la del ferrocarril económico de Madrid á Arganda, situada en la ronda del Retiro, inmediata al Hospital del Niño Jesús, la del *Paseo Imperial*, para el servicio de mercancías y dependiente de la Compañía del Norte, en el paseo de donde toma nombre.

El apartadero de *Las Pulgas*, para el de la Fábrica del gas de Madrid, y, por último, la de *Atocha-Norte* y *Delicias-Empalme*, para la transmisión de las mercancías que circulan

por la línea *Contorno* con destino ó procedentes de las diferentes líneas que afluyen á Madrid.

Pueden también considerarse como estaciones para el servicio público de viajeros los *Despachos Centrales* que las Compañías tienen establecidos en Madrid, y se hallan situados: el de la Compañía del Norte, en la Puerta del Sol; el de la del Mediodía, en la calle de Alcalá, y el de la de Cáceres, en la calle de la Victoria. Estos despachos centrales expenden billetes de viajeros, facturan equipajes y mercancías en gran velocidad y tienen un servicio de ómnibus para conducir los viajeros á la estación respectiva desde el despacho ó desde el domicilio de los mismos. También tienen un servicio de factaje y camionaje para el transporte de las mercancías.





LOCOMOCIÓN URBANA

GRANVIAS.—En el espacio de muy pocos años, las vías públicas de Madrid se han visto cruzadas por varias líneas de tranvías que han contribuido por modo extraordinario al desarrollo de la población y á la mayor comodidad del vecindario; pudiendo asegurarse que sin la facilidad y economía que producen estos medios de locomoción urbana, ni los hermosos barrios de Salamanca, Pozas y Argüelles hubiesen tenido el engrandecimiento que han adquirido, ni Chamberí y otros barrios populosos, situados en los extremos, hubieran podido tampoco contar con el numeroso vecindario que hoy los puebla.

Este resultado no se debe sólo á la facilidad y comodidad que ofrecen los tranvías, pues en punto á buen servicio éstos dejan mucho que desear, resultando, con lamentable frecuencia, incómodo y de todo punto

molesto el transporte, ya por la duración de los viajes, ya (y esto es lo más común) por la escasez de los medios empleados que producen excesiva aglomeración de viajeros en los coches. Lo que más ha influido en dicho resultado es la economía, pues, con muy contadas excepciones, los viajes en las diferentes líneas son tan económicos, que difícilmente podrán serlo más en otras capitales donde se ha llegado á la perfección en esta clase de servicios.

El primero de los tranvías establecidos fué el *Tranvía de Madrid*, que arranca del extremo de la calle de Serrano y termina en la Moncloa, frente á la Escuela de Agricultura, recorriendo un trayecto de 11.458 metros, y siguiendo la calle de Serrano, paseo de Recoletos, calle de Alcalá, Puerta del Sol, calle Mayor, de Bailén, Ferraz, Ventura Rodriguez, Princesa y San Bernardino.

La Compañía tiene dos estaciones: una, la principal, en la calle de Serrano, y otra, recientemente construída, en la calle de San Bernardino, con cocheros, cuadras, almacenes y talleres. El servicio se hace con cien coches, en buen estado de conservación, que durante el año de 1888, últimos datos oficiales que poseemos, han transportado 10.596.700 viajeros.

El personal empleado por esta Empresa para la explotación y conservación, se compone de un director, dos empleados de oficina, un cajero, un jefe de vía y obras, tres

ídem de caballerizas, 40 mozos, 20 operarios y 16 peones. El personal llamado del Movimiento se compone de cuatro inspectores, cinco vigilantes, 120 cocheros ó conductores y 125 cobradores. En total, 337 empleados.

La tracción se hace con 390, entre caballos y mulas, cuyo gasto se calcula en 887 pesetas diarias próximamente, ó sea 320.287 pesetas al año.

Según los términos del contrato de concesión, ésta se ha hecho por noventa años, terminados los cuales las líneas, con todo el material fijo y móvil, pasarán á ser propiedad del Ayuntamiento de Madrid.

Tranvía de Estaciones y Mercados.—Las líneas que explota la Sociedad propietaria de este tranvía, parten del barrio del Pacífico, en donde se hallan las oficinas, talleres, almacenes y estación central, en el mismo límite de la zona de ensanche, y siguiendo las calles de Atocha, Carretas, Puerta del Sol, Preciados, Plaza de Santo Domingo y San Bernardo, termina en la Glorieta de Quevedo. Desde la plaza de Santo Domingo parte un ramal que sirve á la estación del Norte, pasando por las calles de Leganitos, plaza de San Marcial y Paseo de San Vicente, hasta *La Bombilla*, en el paseo de San Antonio de la Florida; y en la calle de San Bernardo otro que sirve el mercado de la plaza de los Mostenses. En el ángulo de la calle de Atocha con la de Carretas, bifurca, en fin, otro

ramal que sirve el mercado de la plaza de la Cebada, y que se prolonga hasta frente al templo de San Francisco el Grande, recorriendo un trayecto total de 9.175 metros.

Para el servicio de los viajeros cuenta esta Empresa con 86 coches de todas clases, cuyo estado no es del todo satisfactorio, pero que fácilmente, y con poco gasto, podrían ponerse en perfectas condiciones. De estos coches prestan diariamente servicio unos 60, que han conducido 11.905,309 viajeros durante el año último.

El personal empleado para el servicio de la explotación se compone de un director, seis empleados de oficina, un jefe de vía y obras, 14 operarios para la conservación de la vía, 30 operarios de talleres y 40 mozos de varias clases. El personal del movimiento cuenta con cuatro inspectores, seis vigilantes, 96 cobradores y 90 conductores, haciendo un total de 288 empleados.

Esta Empresa tiene contratado el servicio de tracción, en el que se emplean 350 animales, entre mulas y caballos, que hacen un gasto muy semejante al que hemos fijado para el tranvía de Madrid. El contratista del ganado para la tracción recibe, en pago de su servicio, el 43 por 100 de la recaudación, debiendo tenerse en cuenta, para apreciar estos datos, que la tracción se hace muy difícilmente por las líneas que explota esta Empresa, por las muchas y muy fuertes pendientes del trayecto, que hacen subir á

un 25 por 100 la pérdida que el ganado sufre.

Según los términos del contrato de concesión, ésta termina á los cincuenta años, después de los cuales el tranvía pasa á ser propiedad del Ayuntamiento de Madrid.

Tranvía del Norte, ó de Chamberí, designándose así porque empieza y termina en el mencionado barrio, arrancando de la Estación Central, situada en el paseo de Santa Engracia, si bien el punto de partida de los trayectos es la plaza de Chamberí, donde bifurcan las dos líneas principales: la que recorre el paseo de la Habana y calle de Fuencarral hasta la Puerta del Sol, y la que por el mencionado paseo de Santa Engracia, plaza de Santa Bárbara y calle de Hortaleza va á unirse con la otra en la calle de la Montera, para dirigirse juntas á la Puerta del Sol. De la Glorieta de Quevedo parte un ramal que por la calle de Bravo Murillo va hasta los Cuatro Caminos, y otro semejante al mismo punto desde la plaza de Chamberí y á lo largo del paseo de Santa Engracia, que hacen un trayecto total de 7.600 metros.

El material de transporte de este tranvía se compone de 70 coches de todas clases, en muy buen estado, de los cuales se enganchan diariamente unos 50, que no bastando á las atenciones de un servicio creciente, ha sido preciso aumentar, habiéndose concedido recientemente por la Autoridad municipal que cada expedición que sale de la Puerta

del Sol se componga de tres coches, dos por el trayecto de la calle de Fuencarral y uno por el de la de Hortaleza.

El número de viajeros circulados durante el año último, fué de 6.813,711; pero bien puede asegurarse que esta cifra será mayor el año actual. Las estaciones son dos, una en el paseo de Santa Engracia, donde están las oficinas y talleres, y otra en los Cuatro Caminos, con cuadras y cocheras, todo perfectamente montado y dirigido.

El personal de la Empresa se compone de un director, cuatro empleados de oficina, un jefe de vía y obras, 10 operarios para la conservación de la vía, 25 en los talleres y 35 mozos y encuarteros. El personal del movimiento consiste en cuatro inspectores, tres vigilantes, 60 cobradores y 60 conductores, que hacen un total de 203 empleados, de los cuales los del movimiento se hallan perfectamente uniformados.

La tracción se hace con 250 caballerías (mulas y caballos), cuyo gasto diario es de 2,25 pesetas por cabeza, calculándose el desperfecto del ganado, por el exceso de trabajo en las pendientes, en un 20 por 100 al año.

La concesión de esta Empresa se ha hecho también por cincuenta años, al expirar los cuales vendrá á ser propiedad del Ayuntamiento.

Tranvía del Este ó de la Venta del Espíritu Santo, por ser este el punto de donde arran-

ca, siguiendo todo el trayecto de la calle de Alcalá hasta la fuente de Cibeles, de donde parte un ramal que va por las calles del paseo del Prado y de Trajineros, puerta de Atocha y rondas de Valencia y Toledo hasta el portillo de Embajadores. Desde la fuente de Cibeles circulan los coches por las vías de la Compañía del Tranvía de Madrid hasta la Puerta del Sol, en virtud de contrato con dicha Empresa y abonando á ésta un precio estipulado en concepto de peaje.

Los coches del Tranvía del Este recorren un trayecto de 6.619 metros; el material de transporte se compone de 50 coches, de los que se ponen en circulación diariamente unos 30, que prestan muy buen servicio, especialmente los días festivos, en que acude gran concurrencia de viajeros á la Plaza de Toros y Ventas del Espíritu Santo, donde están establecidas la estación central, las oficinas, los talleres y almacenes.

El número de viajeros que circularon el año último fué de 1.714,694.

El personal empleado en la explotación se compone de un director, dos empleados de oficina un jefe de vía y obras, ocho obreros de la vía, 18 ídem de talleres, 25 mozos, encuarteros y vigilantes. El del movimiento consiste en dos vigilantes, 30 cobradores, 36 cocheros y conductores, ó sea un total de 117 empleados.

El ganado para la tracción se compone de 20 caballerías (caballos y mulas), calcu-

lándose en 2,25 pesetas diarias el gasto por cabeza y en un 20 por 100 al año la pérdida ganado.

La concesión está hecha por cincuenta años, y pasada esta época, el Ayuntamiento adquirirá la propiedad de este Tranvía con todo el material de tracción y explotación.

Tranvía de Leganés.—Este Tranvía, que pertenece á la Sociedad General de Tranvías, parte de la plaza Mayor, recorre en toda su extensión la calle de Toledo, y, siguiendo por el paseo llamado de los Ocho Hilos, cruza el puente de Toledo y toma la carretera de Madrid á Leganés y Fuenlabrada, siguiendo los pueblos de Carabanchel de Abajo y de Arriba, y Leganés, donde termina. La extensión de esta línea es, pues, de 12.600 metros, de los que sólo recorre unos tres kilómetros dentro del término municipal de Madrid.

Los servicios de vía y tracción dejan mucho que desear en este Tranvía, pues aún no ha cambiado el sistema de rails antiguo que posee, y respecto á los 30 coches de que dispone, los hay nuevos, en buen estado y otros bastante deteriorados.

La estación y dependencias se hallan establecidas en el camino de Carabanchel, sitio llamado de los Mataderos, y el personal se compone de un director, dos empleados de oficinas, un jefe de vía y obras, 14 obreros de vía, 16 de talleres y 20 mozos, encuarteros, etc. El personal del movimiento es de

dos inspectores y vigilantes, 20 cobradores y conductores; en total, 96 empleados.

La tracción se hace con 150 caballerías, calculándose la pérdida de ganado en un 25 por 100 al año; cifra que se explica por la mayor distancia que las caballerías recorren y las pendientes del trayecto.

La circulación de viajeros fué de 533.059 el año último, y aún sería mayor si la Empresa, que está autorizada para emplear el motor de vapor, hubiera hecho lo necesario para utilizarlo en buenas condiciones.

La concesión de este Tranvía se ha hecho por cincuenta años. Terminado este período pasará á ser propiedad del Municipio todo el trayecto comprendido en el radio municipal, y del Estado lo restante.

Omnibus. — Independientemente de los Omnibus que hacen servicio regular á las estaciones de ferrocarriles y á algunos pueblos inmediatos, existe en Madrid la Empresa de Omnibus Oliva, con servicio regular entre varios puntos de la población, que se hace en carruajes sistema *Rippert*.

En la actualidad, los puntos que recorren los coches de esta Empresa, son: Desde la Puerta del Sol al Noviciado; desde *la Fuente-cilla*, calle de Toledo, á la Puerta del Sol; y, por último, desde este punto céntrico á la calle de Zurbano.

Este servicio se hace con 16 carruajes y 130 mulas, y un personal de todas clases, que se eleva á la cifra de 35 empleados. La

circulación de viajeros alcanza un término medio de 7.400 viajeros por día, ó sean unos 7.000.000 al año. La rapidez de los viajes y la extraordinaria baratura del transporte explica estos resultados, verdaderamente increíbles.

Coches de punto. — Entre los diversos medios de locomoción con que cuenta Madrid, el más antiguo es, sin duda, el que se conoce con el nombre de *Coches de punto*. Indudablemente esta industria ha decaído mucho por la terrible competencia que le hacen los tranvías y ómnibus, y porque en Madrid no se han organizado Empresas poderosas para explotarla con las ventajas económicas que produce la asociación de capitales, como sucede en París y en otras poblaciones de importancia.

Así y todo, á principios del año actual había en Madrid 741 coches de plaza cerrados y abiertos, careciéndose de datos precisos para calcular el número de viajeros conducidos por los mismos. Sólo en un mes, el de Diciembre del año anterior, habían concurrido á las diferentes estaciones de Madrid 18.058.

Desgraciadamente, ya sea por las causas apuntadas, ó por otras cualesquiera, lo cierto es que el servicio público de carruajes es por muchos conceptos deficiente, y no se halla á la altura de otras capitales ni en personal ni en material.



INDUSTRIA Y COMERCIO

EXISTE muy extendida la creencia de que Madrid es una población exclusivamente consumidora, algo así como un pueblo de parásitos, que vive adherido al presupuesto nacional, á expensas del cual come y engorda.

Semejante vulgaridad no merece los honores de la refutación, porque basta tener presente que Madrid es el primer pueblo contribuyente de España en concepto de industrial y comercial, para comprender la exageración con que se adapta al todo lo que sólo tiene aplicación á una parte; porque si es cierto que en Madrid hay una gran población oficial, en cambio ésta presta vida y alimento al trabajo de la restante, que, lejos de holgar y de consumir, produce y crea con su laboriosidad y su inteligencia.

No es ciertamente Madrid una población